*УДК 330.35 (339.168.6)*

**Є.М. Сич,** д-р екон. наук, професор
Чернігівський державний технологічний університет, м. Чернігів, Україна

**О.В. Бойко,** канд. екон. наук, доцент
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

# ЕКОНОМІЧНО-СУТНІСНІ ОЗНАКИ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

*У статті досліджується ринок транспортних послуг як відкрита складна система. Розглянуті основні елементи та складові ринку транспортних послуг, сформульовані його ознаки.*

***Ключові слова:*** *ринок, транспортна послуга, система, метод, структура.*

*В статье исследуется рынок транспортных услуг как открытая сложная система. Рассматриваются основные элементы и составляющие рынка транспортных услуг, сформулированы его признаки.*

***Ключевые слова:*** *рынок, транспортная услуга, система, метод, структура.*

*Transportation services market as opened and complicated system is researched in this article. The main elements and components of this market are described in and its main features are reviewed.*

***Key words:*** *market, transport services, system, method, structure.*

**Постановка проблеми**. Формування ринкових відносин у країні становить тривалий процес, у ході якого постійно відбуваються зміни в усіх основних сферах суспільного-економічного життя та створюються різноманітні ринки. Ринкові трансформації, що відбуваються у транспортному секторі економіки, пов'язані з процесами демонополізації галузі, роздержавленням та приватизацією багатьох транспортних підприємств; це призвело до появи значної кількості самостійно господарюючих суб'єктів – як виробників транспортних послуг, так і посередників. У результаті об'єктивно створилися умови для формування ринку транспортних послуг (РТП).

Післякризові тенденції до збільшення обсягів виробництва товарної продукції, розширення господарських зв'язків між підприємствами різних регіонів і країн, зростаючі вимоги до якості транспортного обслуговування тощо вимагають від суб'єктів ринку транспортних послуг оптимізації їх взаємодії. Адже, в організаційно-економічному аспекті сучасний РТП представляє собою складну відкриту систему з одночасним перетином економічних інтересів усіх його суб'єктів. Тому у структурі національної економіки ефективно функціонуючий РТП – це основний механізм ефективного товарообігу, що представляє систему узгодження дій його учасників стосовно забезпечення процесу просторового переміщення товарів від виробників до споживачів в обумовлені терміни з мінімальними втратами кількісних й якісних товарних характеристик.

Зважаючи на суттєву роль і значення ефективності функціонування транспортного ринку в соціально-економічному розвитку країни останнім часом з'явилася достатньо велика кількість наукових публікацій. Проте переважна більшість з них стосується, здебільшого, кількісної сторони транспортно-перевізних процесів, їх динаміки, не торкаючись сутнісних ознак такого галузевого ринку. Це дає підстави стверджувати, що ступінь висвітлення теоретико-методологічних засад функціонування та розвитку ринку транспортних послуг є недостатньою та потребує подальших досліджень і розробок.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженнями проблем формування та розвитку ринкових відносин у різних сферах діяльності займається велика кількість вітчизняних і зарубіжних учених – І. Артємьєв, В. Базилевич, Т. Гірченко, О. Дубовик, Ф. Котлер, В. Куценко, Х. Ламперт, К.Р. Макконел, С.Л. Брю, А. Матанцев, В. Онікієнко, М. Портер, Л. Страшинська та багато інших.

Значний науковий внесок у розвиток економічної науки щодо питання про транспорті послуги внесли вітчизняні та зарубіжні вчені, зокрема: І. Аксьонов, О. Бакаєв, Д. Веліканов, В. Гурнак, В. Загорулько, Л. Зайончик, Е. Кіне, В. Коба, В. Котелянець, М. Котлубай, Ю. Кулаєв, В. Лівшиць, М. Макаренко, В. Мова, Р. Нудельман, Є. Сич, С. Ушаков, Ю. Цвєтов, В. Чекаловець, В. Шинкаренко та багато ін. При цьому треба

відзначити, що наукових досліджень, які присвячені методологічним проблемам розвитку ринку транспортних послуг на Україні, поки що вкрай недостатньо.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Недостатня розробка теоретико-методологічних основ формування ринкових відносин у транспортній сфері, на наш погляд, є однією з головних причин суперечливості наукових уявлень не тільки стосовно визначення сутності ринку транспортних послуг, але і відсутності цілісної концепції розвитку в умовах подальших реформ.

У зв'язку з цим виникає необхідність проведення нових наукових досліджень, що спрямовані на вивчення, узагальнення та наукову інтерпретацію тих процесів у транспортній сфері, які відбуваються з переходом України до ринкової моделі господарювання.

**Метою** написання статті є дослідження та розкриття сутнісних ознак ринку транспортних послуг, як складної відкритої системи у структурі ринкового господарства країни.

**Виклад основного матеріалу.** Загальновизнаним серед учених-економістів є підхід про діалектичний взаємозв'язок між предметом і методом наукового дослідження. Методологія як наука про метод, основні структурні елементи якого є похідною від наукового визначення предмета. Проте існує і зворотній зв'язок, а саме – методологія активно впливає на формування наукового розуміння предмета дослідження, а отже не може бути довільною і обов'язково повинна узгоджуватись з логікою, законами та закономірностями розвитку об'єкта пізнання.

Таким чином, першим кроком на шляху всебічного обґрунтування методології дослідження є з'ясування об'єкта (в тому числі предмета) дослідження, в якості якого постають процеси організаційно-економічного формування та розвитку ринку транспортних послуг.

**Виклад основного матеріалу.** На відміну від інших сфер економіки, в транспортній на законодавчому рівні відсутнє загальне визначення поняття «ринок транспортних послуг». Серед науковців також не має однозначності в трактуванні сутності РТП, що призводить не тільки до термінологічної різноманітності та плутанини в категоріальному апараті, а й відповідно труднощам окреслення предметної області досліджень, що у свою чергу негативно позначається на виробленні методико-практичних рекомендацій стосовно розвитку цього галузевого ринку. Ця проблема також ускладнюється і тим, що існують розбіжності навіть у трактуванні такої фундаментальної категорії як «ринок» взагалі, адже сутність РТП можливо розкрити тільки через діалектику загального, одиничного й особливого.

Проте узагальнення різних точок зору стосовно змістовної сутності поняття «ринок», дає підстави для ствердження того, що на РТП взаємодіють продавець і покупець, між якими виникають відносини щодо купівлі-продажу транспортної послуги, в результаті чого встановлюється ціна на цей специфічний «товар».

Таким чином, у самому загальному вигляді **РТП** являє собою ***систему економічних відносин,*** що виникають між ***покупцями*** та ***продавцями*** з приводу купівлі-продажу ***специфічного товару (транспортної послуги)*** у сфері обміну за допомогою ***механізму забезпечення*** цього процесу відповідно до законів товарного виробництва та грошового обігу.

Для більш повного наукового визначення поняття РТП і розкриття його галузевої сутності необхідно:

- дослідити *специфічність транспортних послуг* як *товару особливого виду;*
- враховувати зміст поняття *"система"* як фундаментальної категорії діалектики;
- чітко визначати основні елементи та підсистеми в межах «системи економічних відносин», адже змістовність визначення РТП значною мірою залежить від того, що розуміти під *економічними відносинами* та *їх структурою*;
- встановити складові *механізму забезпечення* ринково-обмінних процесів під час надання транспортних послуг;

• з'ясувати хто саме виступає в якості *продавців* і *покупців* на цьому ринку, тобто визначити основні суб'єкти між якими виникають й розвиваються економічні відносини в межах РТП.

Так, транспортна послуга (ТП), як об'єкт ринкових відносин, відрізняється від товарів, робіт чи послуг інших галузевих ринків за такою системою ознак: нематеріальний характер; нерозривність процесів виробництва та споживання; неможливість накопичення та зберігання; унікальність за своїм місцем і роллю в суспільному виробництві; особливість засобів виробництва та предметів праці, що притаманні лише господарюючим суб'єктам транспортного ринку; специфічна унікальна технологія виробництва. У зв'язку зі збігом процесів «виробництва та споживання» транспортних послуг варто розглядати їх надання одночасно та як споживання.

Таким чином, специфічність транспортних послуг як товару особливого виду зумовлена, по-перше, особливостями організації й технології перевізної діяльності стосовно переміщення у просторі та часі вантажів і пасажирів. І по-друге, ТП як товар відрізняється специфічною технологією просування та продажу послуг, що також у свою чергу зумовлює специфіку економічних відносин між суб'єктами РТП і формує сутнісні ознаки цього транспортного ринку.

Як категорія діалектики, *«система»* – означає певну сукупність елементів, між якими існують стійкі відносини та зв'язки, відбувається взаємодія, внаслідок якої виникають нові якості й властивості, не притаманні окремим елементам. Крім цього, важливим аспектом наукового розгорнутого обґрунтування категорії «система» є те, що її елементи й підсистеми, перебувають у відносинах і зв'язках не лише один з одним (одна з іншими), а й з зовнішнім середовищем. Це положення найбільшою мірою стосується систем, що самоорганізуються, а отже, відповідають вимогам синергетичного підходу. Таким чином, можна сформулювати розгорнуте визначення поняття *«система»* – це комплекс підсистем, елементів і компонентів та притаманних їм властивостей, взаємодія між якими, а також зовнішнім середовищем породжує якісно нову інтегративну цілісність.

Стосовно *структури економічних відносин*, що виникають на РТП між основними економічними суб'єктами – продавцями і покупцями з приводу купівлі-продажу послуг з урахуванням як технологічної специфіки надання, так і особливостей їх реалізації як товару, то необхідно виділити такі основні їх форми як *техніко-економічні* й *організаційно-економічні* відносини.

Основними елементами *техніко-економічних* є відносини спеціалізації, кооперації, комбінування виробництва та ін., реалізація яких дозволяє безпосередньо здійснити процес транспортування, тобто забезпечити просторове переміщення вантажів або пасажирів з урахуванням техніко-технологічної складової перевезень. З точки зору структурної організації такого ринку саме техніко-економічні відносини визначають транспортно-галузеву специфіку ринку в окремих регіонах, що пов'язана з різними формами суспільного поділу праці, а отже наявністю того чи іншого виду магістрального транспорту і формування відповідного РТП (наприклад, ринок послуг залізничного транспорту; ринок послуг автомобільного транспорту; ринок послуг морського транспорту тощо).

Важливу роль у функціонуванні РТП відіграють *організаційно-економічні відносини*, що виникають у процесі взаємодії маркетингової та інших видів управлінської діяльності; їх реалізація забезпечує залучення споживачів транспортних послуг, а також забезпечує можливість надання широкого спектра додаткових послуг, у тому числі комплексної логістичної технології «від дверей до дверей».

Крім цього, в системі економічних відносин також необхідно враховувати і *відносини економічної власності*, що формуються під час взаємодії різних суб'єктів та стосуються різних сфер суспільного відтворення та об'єктів привласнення. Такими

об'єктами на РТП можуть бути створювані у процесі праці транспортні послуги, необхідний і додатковий продукт тощо.

Досліджуючи складові *механізму забезпечення ринково-обмінних* процесів, необхідно враховувати і те, що сучасна «ринкова» економіка є змішаною, тобто базується на поєднанні та взаємодії ринкових і неринкових відносин, а отже ринкового механізму саморегулювання й державного регулювання. Тому під час дослідження процесів розвитку РТП необхідно розрізняти складові господарського механізму, у межах якого виділяють ринкові, державні та наддержавні важелі регулювання економічної діяльності, а також різні форми їх поєднання. Адже, як доводить світовий досвід, ринковий механізм, як правило, не регулює ті галузі, які визначають науково-технічний прогрес або великою мірою залежать від нього (фундаментальна наука, освіта, екологія, глобальні проблеми, розвиток людини). Тут провідну і визначальну роль відіграє держава, яка свідомо, за допомогою прямих суспільних (економічних, адміністративних, правових тощо) методів організовує, координує та регулює ці важливі напрями діяльності.

Це повною мірою стосується і транспортного сектору національної економіки, де контроль і регулюючий вплив держави є вкрай необхідним, виходячи не тільки з питань безпеки перевезень, екологічного забруднення, а й соціальної спрямованості галузі, а також невідкладних завдань (враховуючи ступінь фізичного та морального зносу її основних фондів) технічного її переозброєння і становлення високотехнологічного способу транспортного виробництва. Крім цього, економічна діяльність держави, наприклад, на залізничному транспорті, спирається на таку міцну економічну основу, як державна власність, що породжує економічні відносини, в яких держава виступає і як дійсний представник загальнонаціональних інтересів, так і суб'єкт господарювання. Так, держава, розподіляючи та перерозподіляючи транспортні ресурси, постає не тільки як адміністративний і регулюючий фактор, а й як суб'єкт господарювання, який в умовах ринку реалізує об'єктивні економічні відносини, зумовлені сучасним рівнем продуктивних сил на транспорті, ступенем розвитку транспортного виробництва тощо.

Водночас необхідно враховувати і те, що ринкові відносини відігравали і будуть відігравати велику роль у розвитку національної економіки та її окремих секторів. Власне ринкові відносини, становлять механізм саморегулювання та самоорганізації РТП, ґрунтуючись, перш за все, на конкуренції економічно відокремлених виробників транспортних услуг, дії закону попиту та пропозиції та ін.

З цих позицій РТП, як складна відкрита система, є такою, де існує постійно регульований баланс організації та самоорганізації. У випадку, коли вплив державного втручання стає нерезультативним, настає період так званого «хаосу», або невпорядкованого руху елементів системи. Рушійною її силою у такі періоди стає її самоорганізація, яка породжує нову якість системи та структуру, а отже формує нову цілісність.

Стосовно продавців і покупців, що діють на цьому ринку, тобто основних суб'єктів, то до них належать ті учасники, економічні відносини між якими виникають безпосередньо у процесі купівлі-продажу, реалізації і наданні транспортної послуги. До цієї категорії слід віднести: суб'єкти господарювання, що безпосередньо здійснюють процес просторового переміщення (транспортні перевізники); споживачі (вантажовласники, вантажоотримувачі або пасажири); транспортні посередники (наприклад, підприємства транспортної експедиції).

З урахуванням вищенаведеного **РТП** являє собою *систему відносин техніко-економічних, організаційно-економічних та відносини економічної власності,* що виникають між *суб'єктами такого ринку* з приводу *надання* та *купівлі-продажу транспортних послуг, а також механізму забезпечення цього процесу на основі взаємодії і поєд-*

*нання різних форм координації та регулювання (саморегулювання й державного регулювання) відповідно до законів товарного виробництва та грошового обігу.*

**Висновки.** Ринок транспортних послуг, як складна відкрита соціально-економічна система, має такі економічно-сутнісні ознаки:

1.РТП, з одного боку, складається із сукупності суб'єктів та інституційних елементів: виробники транспортних послуг (транспортні перевізники); клієнти-споживачі (вантажовласники, вантажоотримувачі або пасажири); посередники (підприємства транспортної експедиції); державний механізм управління галуззю та регулювання ринку.

З другого боку, РТП являє собою сукупність: господарюючих суб'єктів – виробників транспортних послуг (транспортні перевізники), клієнтів-споживачів (вантажовласники, вантажоотримувачі або пасажири), посередників (підприємства транспортної експедиції), а також організованих техніко-технологічних елементів (рухомий склад, транспортні мережі, структури ремонту, сервісу тощо), що пов'язані відповідними відносинами і дозволяють отримати властивості (здатність переміщувати вантажі або пасажира), які не притаманні елементам системи окремо.

На ринку транспортних послуг формуються не тільки техніко-економічні, організаційно-економічні відносини, відносини економічної власності, а і також соціально-економічні, техніко-технологічні та інші типи відносин, що виникають на цьому ринку стосовно організації, надання та комерційної реалізації транспортних послуг їх споживачам;

2. Всі елементи РТП, як системи, взаємопов'язані та взаємозалежні, отже система зв'язків перебуває в постійному динамічному русі. Руйнування зв'язків призводить до збоїв у всій системі економічних відносин. Така система зв'язків представлена такими основними видами: матеріальні – поставки матеріальних ресурсів і техніки; фінансові – операції з грошовими ресурсами; комерційні – продаж послуг, а також інформаційні;

3. Ринок транспортних послуг має складну організаційну структуру, що визначається галузевою належністю виробників (морський, залізничний та ін. види транспорту) та їх кількістю (монопольний, олігопольний, конкурентний ринки тощо), специфікою надання послуг, кон'юнктурою цін на послуги, асортиментом послуг тощо. Зміна структури або виникнення нових економічних відносин, веде до формування нових системних якостей і властивостей, які не можна звести до попередніх;

4. РТП, як складна система виявляє основні властивості загальних систем: прямого і зверненого зв'язку, стабільності, адаптації, синергії, емерджентності, нестаціонарності тощо.

5. У сучасних умовах ефективний розвиток ринку транспортних послуг як відкритої соціально-економічної системи, що містить різноманітність функцій керуючої і керованої підсистем, насамперед залежить від реалізації інформаційної функції, що поглинає всі інші, адже ринок, це, перш за все, інформативно-комунікаційний процес.

**Список використаних джерел**

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. Бойко О. В. Структура транспортного ринку / О. В. Бойко // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. – 2010. – № 44. – С. 71.

3. Мочерний С. В. Методологія економічного дослідження: монографія / С. В. Мочерний. – Львів: Світ, 2001. – 416 с.

4. Сич Є. М. Закони економіки транспорту: монографія / Є. М. Сич, В. М. Кислий. – Ніжін: Аспект-Поліграф, 2009. – 160 с.

5. Сич Є. М. Розвиток монопрофільних виробничих структур ринку: транспортно-економічний аспект: монографія / Є. М. Сич, О. В. Бойко, О. В Шишкіна. – К.: Логос, 2011. – 220 с.