

УДК 332.1

ПЕРЕДУМОВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКИХ ПОСЛУГ УКРАЇНИ

Потапова Наталія Миколаївна, доцент кафедри економіки підприємств, к.е.н., доцент, ДВНЗ «Приазовський державний технічний університет м. Маріуполь. e-mail: potapova-nn@yandex.ru, тел: +380501842319

Оніщенко Владислав Вікторович, аспірант каф. Менеджменту та підприємництва на морському транспорті, Азовський морський інститут м. Маріуполь, e-mail: vladyslen69@mail.ru, тел: +380504761766

Potapova Nataliya, Assistant Professor, Department of Economics of Enterprises, PhD in Economics, SHEU "Pryazovskyi State Technical University", Mariupol

Onishchenko Vladyslav, Post-graduate Student of the Department of Management and business on a sea transport, AZOV MARITIME INSTITUTE, Mariupol.

Potapova N., Onishchenko V. Conditions of development of transport-forwarding services in Ukraine.

In article it is noticed that the transport branch is the major component is industrial-economic activities Ukraine which has all modern types of transport and adequate transport communications which answer needs of proof development of a national economy at the order. It is underlined that development of transport which is the major sphere of a social production, is directed on all-round satisfaction of needs of the population in transportations. Formation in Ukraine market relations has led to acceleration of development of the market of transport-forwarding services as changes in the geopolitical status of Ukraine have taken place and the foreign trade communications have considerably extended. In article the analysis of a current state and dynamics of freight traffic in Ukraine for definition of features and lacks of freight traffic inherent in domestic sector is carried out. The structure of a cargo transportation is considered by different types of transport which has allowed to note their greatest destiny throughout the investigated period. It is noticed that despite achievements in the field of transport transportations, the modern transport branch of Ukraine on many parametres does not answer increasing needs of a society and the European quality standards of granting of transport services and demands carrying out of the complex analysis of indicators of dynamics of its development for the purpose of definition of the basic directions of reforming and activity improvement. In article foreign trade activities of Ukraine by kinds of goods traffics in 2013-2015 Authors are analysed are underlined that from the point of view of world experience and modern lines of development of the global market of transport-forwarding services Ukraine is at a stage of formation and branch consolidation, considerably conceding to the western countries, both on quality, and on integrated approach of services which are given by the national transportno-logistical companies.

Потапова Н.М., Оніщенко В.В. Передумови розвитку транспортно-експедиторських послуг в Україні.

У статті помічено, що транспортна галузь є найважливішою складовою виробничо-господарської діяльності України, яка має в своєму розпорядженні всі сучасні види транспорту і адекватні транспортні комунікації, що відповідають потребам стійкого розвитку економіки країни. Підкреслено, що розвиток транспорту, який є найважливішою сферою суспільного виробництва, спрямований на всебічне задоволення потреб населення в перевезеннях. Формування в Україні ринкових відносин привело до прискорення процесу розвитку ринку транспортно-експедиторських послуг, оскільки відбулися зміни у геополітичному статусі України та значно розширилися зовнішньоторговельні зв'язки. У статті проведено аналіз сучасного стану і динаміки вантажних перевезень в Україні для визначення особливостей і недоліків притаманних вітчизняному сектору вантажних перевезень. Розглянуто структуру вантажоперевезень різними видами транспорту, що дозволило відмітити найбільшу їх частку протягом досліджуваного періоду. Помічено, що незважаючи на досягнення в галузі транспортних перевезень, сучасна транспортна галузь України за багатьма параметрами не відповідає зростаючим потребам суспільства і європейським стандартам якості надання транспортних послуг та вимагає проведення комплексного аналізу показників динаміки її розвитку з метою визначення основних напрямів реформування та вдосконалення діяльності. У статті проаналізовано зовнішньоекономічну діяльність України за видами вантажопотоків у 2013-2015 рр. Авторами підкреслено, що з точки зору світового досвіду та сучасних тенденцій розвитку глобального ринку транспортно-експедиторських послуг Україна знаходиться на етапі формування та консолідації галузі, значно

поступаючись західним країнам, як з якості, так і за комплексністю послуг, які надаються національними транспортно-логістичними компаніями.

Потапова Н.Н., Онищенко В.В. Умовия розвитку транспортно-експедиторських услуг в Україні.

В статті отмечено, що транспортная отрасль является важнейшей составляющей производственно-хозяйственной деятельности Украины, которая имеет в своем распоряжении все современные виды транспорта и адекватные транспортные коммуникации, которые отвечают нуждам стойкого развития экономики страны. Подчеркнуто, что развитие транспорта, который является важнейшей сферой общественного производства, направлено на всестороннее удовлетворение нужд населения в перевозках. Формирование в Украине рыночных отношений привело к ускорению процесса развития рынка транспортно-экспедиторских услуг, поскольку состоялись изменения в геополитическом статусе Украины и значительно расширились внешнеторговые связи. В статье проведен анализ современного состояния и динамики грузовых перевозок в Украине для определения особенностей и недостатков присущих отечественному сектору грузовых перевозок. Рассмотрена структура грузоперевозок разными видами транспорта, которая позволила отметить самую большую их судьбу на протяжении исследуемого периода. Подмечено, что несмотря на достижения в области транспортных перевозок, современная транспортная отрасль Украины по многим параметрам не отвечает возрастающим нуждам общества и европейским стандартам качества предоставления транспортных услуг и требует проведения комплексного анализа показателей динамики ее развития с целью определения основных направлений реформирования и усовершенствование деятельности. В статье проанализирована внешнеэкономическая деятельность Украины по видам грузопотоков в 2013-2015 гг. Авторами подчеркнута, что с точки зрения мирового опыта и современных тенденций развития глобального рынка транспортно-экспедиторских услуг Украина находится на этапе формирования и консолидации отрасли, значительно уступая западным странам, как по качеству, так и по комплексности услуг, которые предоставляются национальными транспортно-логістическими компаніями.

Постановка проблеми. Транспортна галузь є найважливішою складовою виробничо-господарської діяльності України, яка має в своєму розпорядженні всі сучасні види транспорту і адекватні транспортні комунікації, що відповідають потребам стійкого розвитку економіки країни. Розвиток транспорту, який є найважливішою сферою суспільного виробництва, спрямований на всебічне задоволення потреб населення в перевезеннях.

Формування в Україні ринкових відносин привело до прискорення процесу розвитку ринку транспортно-експедиторських послуг, оскільки відбулися зміни у геополітичному статусі України та значно розширилися зовнішньоторговельні зв'язки. В наслідок цього відбулося різке збільшення попиту на експедиторські послуги, підвищення ролі експедиторів, які в процесі міжнародних перевезень виступають як об'єднуюча ланка між продавцем, покупцем і різними видами транспорту. Отже, ринок транспортно-експедиторських послуг стає невід'ємною частиною української економіки, яка зазнає значні трансформації, що включають процеси приватизації, лібералізації тарифів, ліцензування і сертифікації. На сучасному ж етапі ускладнення організації функціонування транспортних систем і підвищення вимог до транспортних операцій особливу актуальність має проблема формування ефективного транспортного експедирування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питаннями формування і розвитку вітчизняного транспорту та системи супутніх послуг займалося багато вчених: Дмитриев А., Земскова О., Щепотько М., Афанасенко И., Щербаков В., Борисова В. [1-6] та інші. Дослідження теорії і практики розвитку і функціонування системи супутніх послуг на вітчизняному транспорті в умовах ринкової економіки підтверджують важливу організуючу та системоутворюючу роль транспортно-експедиторської діяльності в процесі формування логістичних технологій, як при реалізації зовнішньоторговельних зв'язків, так і при організації транзитних потоків вантажів і транспортних засобів через територію України. Проте проблема формування ефективного транспортного експедирування в Україні є однією з найменш розроблених в українській науці.

Мета статті. Метою статті є дослідження передумов розвитку транспортно-експедиторських послуг в Україні.

Виклад основного матеріалу. За оцінками FIATA (Міжнародна федерація експедиторських асоціацій), близько 80% обсягів світового вантажообігу проходить через міжнародні транспортно-експедиторські компанії. Транспортно-експедиторська діяльність зв'язує продавців і покупців товарів по усьому світу з контрагентами міжнародних транспортних систем - перевізниками, власниками транспортних засобів, об'єктами транспортної інфраструктури (морськими й річковими портами, аеропортами, залізничними станціями, терміналами та ін.), а також з митними органами різних держав. Роль транспортного експедирування можна визначити у вигляді інтернаціонального аутсорсингу на ринку транспортних послуг. Продавці й постачальники товарів у міжнародній і національній торгівлі, як правило, не прагнуть і не вміють професійно організувати складні ланцюги доставки товарів по усьому світу за участю різних видів транспорту. Вони недостатньо інформовані про економічні й правові аспекти взаємин із суб'єктами транспортних систем. Вони незнайомі із ціновою кон'юнктурою транспортних ринків. Досвідчені зовнішньоторговельні організації знають, що працювати через експедиторів вигідніше, чим безпосередньо з перевізниками. Тому передають роботу з організації й управління транспортними потоками експедиторам. Сьогодні всі міжнародні транспортні потоки контролюються саме світовим експедиторським співтовариством.

Для визначення особливостей і недоліків притаманних вітчизняному сектору вантажних перевезень необхідним є проведення аналізу сучасного стану і динаміки вантажних перевезень в Україні (табл.1) [7]. Як бачимо з даних табл.1, обсяги вантажних перевезень протягом останніх п'яти років дещо скоротилися з 1972 млн. т. у 2010 р. до 1837 млн. т. у 2015 р., в першу чергу, така зміна зумовлена негативним впливом фінансово-економічної кризи.

Таблиця 1. - Перевезення вантажів за видами транспорту

Показник	Обсяги вантажних перевезень, млн. т.						Темп зміни, %				
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2011/ 2010	2012/ 2011	2013/ 2012	2014/ 2013	2015/ 2014
Транспорт	1972	1625	1765	1887	1853	1837	82,4	108,6	106,9	98,2	99,1
наземний	1953	1615	1754	1877	1845	1831	82,7	108,6	107,0	98,3	99,2
залізничний	499	391	433	469	457	444	78,4	110,7	108,3	97,4	97,1
автомобільний	1267	1069	1168	1253	1260	1261	84,4	109,3	107,3	100,6	100,1
трубопровідний	187	155	153	155	128	126	82,9	98,7	101,3	82,6	98,4
водний	19	10	11	10	8	6	52,6	110,0	90,9	80,0	75
морський	8	5	4	4	4	3	62,5	80,0	100,0	100,0	75
річковий	11	5	7	6	4	3	45,5	140,0	85,7	66,7	75

Протягом 2010-2011 рр. скорочення становило 17,6%, проте, уже в наступному році відбулося зростання обсягів вантажних перевезень на 8,6%, а у 2013 р. відповідно на 6,9%. Зростання цього показника у 2012-2013 рр. змінилося скороченням у 2014-2015 рр., яке становило відповідно 1,8% та 0,9%. Якщо розглядати динаміку обсягів вантажоперевезень у розрізі видів транспорту, то слід відзначити, що загалом зберігаються такі ж тенденції, як із показником загального обсягу вантажоперевезень.

Розгляд структури вантажоперевезень різними видами транспорту дозволяє відмітити, що найбільшу частку протягом досліджуваного періоду займав автомобільний транспорт. Це спричинено перевагами, які притаманні для даного виду транспорту в порівнянні з іншими, зокрема: маневреність, швидкість, більш високий рівень безпеки вантажу, доставка за принципом «від дверей до дверей». Значні обсяги перевезень здійснювалися й залізничним і трубопровідним транспортом, при цьому найменшими були обсяги вантажоперевезень за допомогою морського і річкового транспорту (табл. 2) [7].

Таблиця 2. - Вантажообіг за видами транспорту

Показник	2010		2011		2012		2013		2014		2015	
	млрд. ткм.	%	млрд. ткм.	%	млрд. ткм.	%	млрд. ткм.	%	млрд. ткм.	%	млрд. ткм.	%
Транспорт	507,7	100,0	395,7	100,0	418,7	100,0	445,7	100,0	412,6	100,0	399,6	100,0
наземний	491,5	96,8	387,3	97,9	409,3	97,8	438	98,3	406,9	98,6	394,7	98,8
залізничний	257	50,6	196,2	49,6	218,1	52,1	243,9	54,7	237,7	57,6	224,4	56,2
автомобільний	54,9	10,8	49,2	12,4	53,9	12,9	57,3	12,9	57,5	13,9	58,7	14,7
трубопровідний	179,6	35,4	141,9	35,9	137,3	32,8	136,8	30,7	111,7	27,1	111,6	27,9
водний	15,8	3,1	8	2,0	9	2,1	7,3	1,6	5,3	1,3	4,6	1,2
морський	11,3	2,2	5,2	1,3	5,2	1,2	5,1	1,1	3,6	0,9	3,2	0,8
річковий	4,5	0,9	2,8	0,7	3,8	0,9	2,2	0,5	1,7	0,4	1,4	0,4

Протягом розглянутого періоду основна частка вантажообігу припадала на залізничний транспорт і становила 50,6% у 2010 році і зросла до 56,2% у 2015 р. Досить значна питома вага належала трубопровідним перевезенням - 35,4% у 2010 р., протягом досліджуваного періоду вона дещо знизилася і станом на кінець 2015 р. становила 27,9%. Дещо нижчими були й обсяги вантажообігу, які припадають на автомобільні перевезення. Так, у 2010 році їх частка у загальному обороті склала лише 10,8%, проте, протягом досліджуваного періоду вона зростала і станом на 2015 рік склала 14,7%. Аналізуючи обсяги, структуру і динаміку автомобільних перевезень в регіональному розрізі, доцільно відмітити наступне. За 2010 - 2015 рр., динаміка обсягів вантажних перевезень була несуттєвою, що стосується регіональної структури автомобільних вантажоперевезень, то домінуючою їх частка була у Дніпропетровській, Донецькій та Полтавській областях. Найменшу ж частку перевезень серед всіх регіонів України займають такі області, як: Чернівецька, Івано-Франківська, Волинська та м. Севастополь.

Розташування України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність незамерзаючих морських портів, розгалуженої мережі залізниць та автомобільних доріг, трубопроводів створюють сприятливі умови для активізації вантажопотоків у напрямках «Північ-Південь», «Захід-Схід», а також подальшої інтеграції України до європейської та світової транспортних систем. Проте, сучасна транспортна галузь України за багатьма параметрами не відповідає зростаючим потребам суспільства і європейським стандартам якості надання транспортних послуг та вимагає проведення комплексного аналізу показників динаміки її розвитку з метою визначення основних напрямів реформування та вдосконалення діяльності. Згідно зі статистичними даними про послуги, що надаються ТЕК, за видами транспорту свідчать про те, що понад 50% ТЕК організують перевізний процес тільки автомобільним транспортом. Розподіл ТЕК за видами сполучення в Україні свідчить про зосередження діяльності експедиторів більшою мірою на сегменті міжнародних перевезень (43%). А послуги з доставки в регіональному повідомленні надають менше 30% ТЕК. Таке співвідношення обумовлено основною функцією сучасних операторів – бути сполучною ланкою в системі міжнародних перевезень [3].

Найбільшим попитом, на сьогоднішній день, користуються напрями перевезень контейнерів наземним транспортом з портів Одеса, Іллічівськ в міста Київ, Харків, Дніпропетровськ, Одеса. Дослідження зовнішньоекономічних операцій, а саме експорту, імпорту та транзиту вантажів у ракурсі використання різних видів транспорту є одним із важливих аспектів аналізу транспортно-митної інфраструктури держави, що виступає важливою складовою транспортної галузі в цілому. Виходячи із цього, проаналізуємо динаміку зазначених показників протягом 2013-2015 рр. Досліджуючи обсяг експорту послуг у 2013-2014 рр. доцільно відмітити, що 35,6% та 30,9% відповідно, припадало на послуги вантажного транспорту. У 2015 р. значення цього показника знизилось і становило 29,5%. В порівнянні з 2013 р. експорт послуг вантажного транспорту у 2014 р. скоротився

на 14,2% і склав 4,2 млрд. дол. США. В 2015 р. він зріс на 2,4% і становив 4,3 млрд. дол. США.

Аналізуючи зовнішньоекономічну діяльність України за видами вантажопотоків у 2013-2015 рр. доцільно відмітити, що у 2013 р. частка експорту та транзиту у загальній структурі була найвищою і становила відповідно 38,65% та 37,57%, питома вага імпорту - 23,78%. У 2014 р. частка експорту зросла на 4,1% і становила 45,19%, при цьому імпорт знизився на 2,01%, а транзит – на 4,54%. Що стосується 2015 р., то домінуючою залишається частка експорту, яка у порівнянні з 2014 р. зросла на 6,54%, при цьому спостерігається скорочення питомої ваги транзиту на 4,53%.

Варто відмітити, що найактивніше у зовнішньоекономічній діяльності задіяний залізничний та трубопровідний транспорт, проте, суттєвою залишається й питома вага автомобільних перевезень. Осередками експорту та імпорту в Україну є країни ЄС та СНД. Найбільшими країнами транзитниками є Російська Федерація, Молдова, Туреччина та Італія, проте, у 2014 р. відбулось суттєве скорочення загального обсягу транзитних вантажів через територію України. В економічно розвинених країнах експедиторську діяльність вже кілька десятиліть вважають важливою складовою національної економіки,

Висновок. Отже, все вищевикладене свідчить про те, що з точки зору світового досвіду та сучасних тенденцій розвитку глобального ринку транспортно-експедиторських послуг Україна знаходиться на етапі формування та консолідації галузі, значно поступаючись західним країнам, як з якості, так і за комплексністю послуг, які надаються національними транспортно-логістичними компаніями. На сьогодні Україна за рівнем розвитку логістики значно відстає від східноєвропейських країн.

Сфера логістики фінансує близько 15% надходжень до бюджету від виробничої сфери, займаючи на ринку послуг близько 40% ринку. У цілому ринок транспортно-експедиторських послуг в Україні слабо розвинений, слабо структурований і відсутня достовірна інформація про його структуру і доходи. Зміни у внутрішньополітичній ситуації в Україні зробили істотний вплив на ведення бізнесу і ринок логістичних послуг.

Список використаних джерел:

1. Дмитриев А.В. Логистика транспортно-экспедиторских услуг: Учеб, пособие / А.В. Дмитриев, М.В. Афанасьев - СПб.: СПбГУЭФ, 2013. - 104 с.
2. Земскова О.М., Щепотько М.М. Логистика в России и зарубежом: сравнительный анализ [Электронный ресурс] – режим доступу: <http://sibac.info/20601/>
3. Щербakov В. В. Основы логистики / В. В. Щербakov: учеб, для вузов. - СПб.: Питер, 2009. - 432 с.
4. Дмитриев А. В. Современные логистические системы доставки грузов / //Логистические инновации в коммерции и маркетинге / А. В. Дмитриев: науч. сессия проф.-преп. состава, науч. сотрудников и аспирантов по итогам НИР 2010 г.: сб. докл. в 2 ч. Ч. I / под ред. И. Д. Афанасенко. - СПб.: СПбГУЭФ, 2011, - 163 с.
5. Дмитриев А. В. Логистика транспортно-экспедиторских услуг / А. В. Дмитриев, М. В. Афанасьев : учеб, пособие. - СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2010. - 104 с.
6. Афанасенко И. Д. Экономическая логистика / И. Д., Афанасенко, В. В. Борисова: учеб, для вузов. - СПб.: Питер, 2013.-432 с.
7. Україна у цифрах у 2015 році. Статистичний збірник. – К.: Державна служба статистики України, 2016. – 244 с

References (BSI):

1. Dmitriev, A.V. (2013). Logistics freight forwarding services: a training manual [Logistics of transport-forwarding services]. -St. Petersburg: izdatel'stvo Finek [in Russian].
2. Zemskova, O.M. (2016). logistics in Russia and abroad: a comparative analysis //economics and management: theory and practice": Retrieved from <http://sibac.info/20601/> [in Russian].
3. Shcherbakov, V. V. (2013) Osnovy logistiki [Logistics basis]. Saint Petersburg: Piter Publ., [in Russian].
4. Dmitriev, A.V. (2011).Sovremennye logisticheskic sistemy dostavki грузов [Modern logistic systems of freight delivery]. Logisticheskie innovatsii v kommertsii i marketinge. Nauchnaia sessiia professorsko- prepodavatel'skogo sostava, nauchnykh sotrudnikov i aspirantov po itogam NIR 2010 goda. Saint Petersburg: Izd-vo SPBGUEF [in Russian].
5. Dmitriev, A.V. (2010).Logistika transportno-ekspeditorskikh uslug [Logistics of freight forwarding services]. Saint Petersburg: Izd-vo SPBGUEF [in Russian].

6. Afanasenko, I. D., (2013) *Ekonomicheskaiia logistika [Economic logistics], Standart tret'ego pokoleniia. Saint Petersburg: Piter Publ., [in Russian].*

7. *Ukraina u cifrax u 2015 roci. Statistichniy sbirnik [Ukraine in figures in 2015. The statistical collection], Kiyv: Dergavna slugba statistiki Ukrainy [in Ukrainian].*

Ключові слова: транспортно-експедиторські послуги, експорт вантажоперевезень, транзитні перевезення, структура вантажоперевезень, транспортна галузь.

Ключевые слова: транспортно-экспедиторские услуги, экспорт грузоперевозок, транзитные перевозки, структура грузоперевозок, транспортная отрасль.

Keywords: transport-forwarding services, export of a cargo transportation, transit transportations, structure of a cargo transportation, transport branch.

УДК 338.242.4, 339.97

КРИТЕРІЇ ОПТИМАЛЬНОСТІ ВТРУЧАННЯ ДЕРЖАВИ В РИНКОВУ ЕКОНОМІКУ В УМОВАХ СВІТОВОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ

Шамборовський Григорій Олегович, доцент кафедри міжнародних економічних відносин, к.е.н., доцент, Львівський національний університет імені Івана Франка

Shamborovskyi Grygoriy, Associate Professor of the Department of International Economic Relations, PhD, Ivan Franko National University of Lviv

Shamborovskyi G. Optimality criteria of state intervention in the market economy in the world economic crisis.

The article reviews the problems of optimal state interference in market processes. The questions of needs for government intervention and its positive and negative consequences for the national economy are analyzed. It studies the conditions in which state intervention in the market is objectively necessary. It proves that to establish a direct relationship between the level of state intervention in the economy and economic development is difficult. At once it was proved that the optimal government intervention could be determined through calculation of economic efficiency of state regulation of market relations and economic processes. The kinds of state intervention efficiency in the economy are specified in accordance with the criteria of ratio of costs and benefits. It was determined that the anti-crisis policy of the Ukrainian government during the global crisis of 2008-2009 was ineffective. Summing up, it should be noted that the issue of achieving an optimal level of state interference in market processes is individual for each country. The optimum government interventions directly related to its efficiency. If the definition of performance found that government intervention does not improve the economy, the question of its limitations must be one of the key. Despite the objective need for government intervention in the market subject to the availability of crisis, such influence should also be economically justified and can only be appropriate for conditions to achieve improvements in the shortest periods of time.

Шамборовський Г.О. Критерії оптимальності втручання держави в ринкову економіку в умовах світової економічної кризи

В статті досліджується проблематика оптимальності державного втручання в ринкові процеси. Аналізуються питання визначення необхідності державного втручання, його позитивні та негативні наслідки для національної економіки. Досліджуються умови за яких державне втручання у ринок є об'єктивно необхідним. Обґрунтовано, що встановити прямий зв'язок між рівнем державного втручання в економіку та економічним розвитком є складно. Поряд з тим, доведено, що оптимальність державного втручання можна визначити через обрахунок економічної ефективності проведення державного регулювання ринкових відносин та економічних процесів. У відповідності до критеріїв співвідношення результату та витрат, виокремлено види ефективності державного втручання в економіку. Визначено що антикризова політика українського уряду під час світової кризи 2008-2009 рр. була неефективною. Підсумовуючи, слід зазначити, що питання досягнення оптимального рівня державного втручання в ринкові процеси є індивідуальним для кожної країни. Оптимальність державного втручання, напряму пов'язана з його ефективністю. Якщо при визначенні показників ефективності виявляється, що державне втручання не призводить до покращення стану економіки, то питання його обмеження має бути одним з основних. Попри об'єктивну необхідність