

УДК 338.47

Чернявська Т. А.

**СФЕРИ І ФОРМИ ВЗАЄМОДІЇ ТА КОНКУРЕНЦІЇ РІЗНИХ ВИДІВ
ТРАНСПОРТУ**

Транспорт задовольняє одну з найважливіших потреб людини – потребу в переміщенні. Проте практично жоден вид транспорту (крім, мабуть, автомобільного, і то не завжди) не може самостійно забезпечити повний цикл переміщення за схемою «від дверей до дверей» або «від пункту відправлення до пункту призначення». Таке переміщення можливе лише при чіткій взаємодії окремих сегментів транспортного комплексу [1]. Організація роботи такого комплексу, як єдиної транспортної системи України, є одночасно і складним завданням, і нагальною для економіки країни потребою, яка відповідає інтеграційним тенденціям соціально-економічного розвитку людства, досягнень науково-технічного прогресу і стратегічним інтересам України. При цьому єдність транспортної системи України не повинно означати її відособленість від шляхів сполучення суміжних держав і територій, особливо країн-сусідів, розвиток і функціонування яких протягом століть здійснювалося в єдиному комплексі [2].

У недавньому минулому основою єдності транспортної системи вважалася суспільна форма власності на транспортні ресурси. У зв'язку з проведенням ринкових реформ, акціонуванням і приватизацією частини транспортних підприємств поняття єдності піддається серйозному випробуванню. При цьому наголос робиться на те, що не єдність, а конкуренція, в тому числі і між видами транспорту, є двигуном ринку. Не вдаючись у теоретичні суперечки з «монетаристами» ринку, підкреслимо, що немає єдиної схеми ринку, і ринковий механізм не можна абсолютизувати. Головне – позитивний кінцевий результат, яким є оптимальні умови і якість життя людини, її добробут, соціальна та екологічна захищеність, загальноприйнятий рівень свободи. Конкретним кінцевим результатом повинна бути ефективна ресурсозберігаюча економіка, що забезпечує гідне життя людини, найважливішою частиною якої є транспорт [1].

Методологічні основи та практичні аспекти функціонування транспорту у своїх роботах здійснили дослідження вітчизняні й зарубіжні вчені, такі як А. О. Абрамов, І. Я. Аксьонов [1], А. В. Базиліук, В. П. Гудкова, В. М. Дмитрієв, Л. Г. Зайончик, В. В. Концева, Ю. Ф. Куласв, П. Р. Левковець, Є. К. Хануков, Є. М. Сич, В. Г. Шинкаренко, В. М. Шубко та багато інших.

Реструктуризація економічної системи нашого суспільства з метою адаптування підприємств до ринкових відносин підняло на перше місце проблему визначення конкурентоспроможності підприємств. Питанням оцінювання конкурентоспроможності країни, галузі, підприємства й товару присвячені роботи Г. Азоева, І. Ансоффа, В. Диканя, М. Портера та інших. Але сьогодні лишається не обґрунтованою сутність поняття «конкуренція» між різними видами транспорту у сучасних умовах господарювання та форми їх взаємодії в єдиній транспортній системі країни [3].

Метою статті є дослідження сфери та форм взаємодії і конкуренції різних видів транспорту в сучасних умовах в Україні.

Транспортний ринок, по суті, представлений як олігопольний ринок, де функціонують обмежена кількість виробників-продавців транспортних послуг різних видів транспорту, а споживають їх велика кількість споживачів-покупців. Олігополія належить до ринкових структур, які є найбільш поширеними в сучасній економіці. Вона займає проміжне положення між досконалою конкуренцією і монополією, при цьому є ближчою до монополії.

Специфіка транспорту України полягає в тому, що в силу сформованих геополітичних умов у багатьох регіонах якийсь один вид транспорту є монопольним, а інші види його

доповнюють, як правило в кінцевому і початковому пунктах переміщення товарів і людей (особливо це стосується віддалених регіонів де основним видом транспорту є, наприклад, автомобільний). В такому разі це нормальна природна монополія. Найбільш ефективно використання видів транспорту в цьому випадку – їх раціональна взаємодія і це підтверджує світовий досвід.

У розвинених країнах світу вважають, що головне не конкуренція, а організація інтермодальних (по типу «шосе що рухається»), а в деяких країнах навіть амодальних (з єдиним диспетчерським центром) перевезень. І різноманітність форм власності на транспортні ресурси не є перешкодою такій взаємодії. Найкраще тому підтвердження – створення загальнотранспортних інфраструктур типу Єврокарго, Інтерконтейнер, Трансфрахт, які, відверто кажучи, теж є свого роду природними монополістами. Будівництво тунелю під протокою Ла-Манш і Байкало-Амурської магістралі спроможні були подужати тільки великі олігополії, засновані на загальнонаціональних інтересах. Ось чому в багатьох країнах світу основні транспортні комунікації (залізниці, автомагістралі, частина інфраструктури морського флоту і цивільної авіації) перебувають у державній власності. Це викликано специфікою технологічних процесів на транспорті, їх важливою інфраструктурною роллю в державі і особливостями одержання економічного ефекту (вигоди) від великих фондомістких виробництв, які забезпечують загальнонаціональні інтереси [1].

Отже, головним у питанні єдності транспортної системи є не стільки вид власності (хоча, зрозуміло, ця обставина є суттєвою), скільки інтереси споживачів, кінцевий результат діяльності цієї системи у матеріально-натуральній формі, що відповідає маркетинговій, тобто ринковій концепції ефективного функціонування економіки. «Домогтися успіху можливо лише повністю задовольняючи запити споживачів», – свідчить один з основних постулатів маркетингу.

У залежності від ситуації, яка складається на транспортному ринку необхідна і здорова (природна) конкуренція між видами транспорту, а також і в середині одного виду, наприклад між автомобільними фірмами – вантажо- та пасажироперевізниками та залізницею на паралельних напрямках. Адаптуючись до ринкових умов, транспортні підприємства повинні забезпечувати конкурентоспроможність своєї продукції – транспортних послуг. Саме тому необхідно широке впровадження менеджменту та маркетингу в організацію та планування перевезень, в транспортне обслуговування клієнтури, де найбільшого успіху досягають ті підприємства і компанії, які забезпечують своєчасну доставку з усіма зручностями – «точно в строк» та «від дверей до дверей». А це найкращим чином можна зробити при поєднанні декількох видів транспорту в рамках функціонування єдиної транспортної системи країни та окремих її регіонів. При цьому мова йде не про повернення до централізації та адміністрування, а про економічно вигідну як для клієнтів, так і для транспорту взаємодію різних елементів цієї системи. Її основний зміст в нових умовах коротко можна сформулювати наступним чином.

Отже, єдина транспортна система являє собою сукупність ефективно взаємодіючих незалежно від форми власності та відомчої підпорядкованості видів транспорту – шляхів сполучення і транспортних засобів (з їх виробничо-управлінським персоналом), що забезпечують вантажно-розвантажувальні роботи, перевезення людей і вантажів з використанням сучасних прогресивних технологій з метою найкращого задоволення попиту населення і вантажовласників на транспортні послуги.

Необхідно вказати на те, що транспорт, як і будь-яка виробнича система, має зовнішнє і внутрішнє середовище. Основними суб'єктами зовнішнього середовища є споживачі транспортних послуг, а внутрішнє середовище представляють працівники транспорту, транспортні пристрої і засоби. Головним завданням єдиної транспортної системи країни має стати найкраще задоволення споживачів транспортних послуг на основі ефективної взаємодії всіх елементів внутрішнього середовища транспортно-дорожнього комплексу з урахуванням

екологічності, надійності, безпеки і соціальної справедливості транспортного обслуговування зовнішнього середовища. В даний час, незважаючи на певні наукові результати та практичні зусилля з формування ефективної єдиної транспортної системи, єдність транспортного комплексу в повній мірі не забезпечено. І справа не тільки в технічних труднощах або у відсутності єдиного керуючого органу. Такий орган державного управління є – це Міністерство транспорту та зв'язку України. Проте «зістикувати» різні види транспорту, та ще при ринкових відносинах і різних формах власності, важче, ніж це було раніше за часів Радянського Союзу, з багатьох причин. Це і недостатність розвитку транспортних ресурсів і комунікацій, і недосконалість економічних і юридичних механізмів взаємодії видів транспорту, і відсутність інтермодальних транспортних технологій, і брак грамотних фахівців в галузі управління єдиної транспортної системи. До цього слід додати також загальну кризову ситуацію в країні, що супроводжується в останні роки спадом практично у всіх сферах національної економіки [4].

Як бачимо, всі ці проблеми відносяться насамперед до сфери економіки та управління транспортом, які повинні виконувати об'єднуючу інтегруючу роль у створенні і функціонуванні ефективної транспортної системи країни.

В цьому напрямку, транспортна складова маркетингової стратегії в системі «попит-пропозиція» передбачатиме використання різноманітних форм і методів взаємодії та конкуренції різних видів транспорту для кращого задоволення мінливих потреб клієнтури в транспортних послугах та підвищення ефективності використання транспортних ресурсів. Однак специфіка кожного з видів транспорту, їх технічні і технологічні особливості заздалегідь зумовлюють сфери їх використання на транспортному ринку, що дещо обмежує можливість конкуренції і сприяє взаємодії видів транспорту. Так, водний, повітряний і трубопровідний транспорт практично слабо конкурентнебезпечні один для одного. Конкуренція між залізничним і автомобільним транспортом також обмежена полігоном дії, можливістю здійснювати масові перевезення, економічністю кожного з них. Більш ефективно і вигідно для споживачів взаємодія автомобільного транспорту із залізничним у початкових і кінцевих пунктах його протяжних маршрутів Враховуючи недостатню розвиненість автодорожньої мережі в Україні та технічного сервісу, конкуренція між цими видами транспорту можлива, як правило, тільки на відносно коротких відстанях (до 200–500 км) [3].

У пасажирських міжміських, міжнародних перевезеннях найбільш конкурентні між собою залізничний і повітряний транспорт поряд із взаємодією з автобусним сполученням в кінці маршрутів. Дещо втратив свої конкурентні позиції порівняно з іншими видами транспорту річковий та морський транспорт, який поступається якістю та ціною наданих послуг. У кінцевому рахунку, оптимальними та ефективними є ті форми функціонування різних елементів транспортної системи, які найбільшою мірою відповідають інтересам споживачів транспортних послуг. Таким чином, у ринковій економіці об'єктивно на перший план виступають вимоги клієнтури за узгодженою взаємодією і координацією роботи різних видів транспорту з метою доставки за принципами «від дверей до дверей» і «точно в строк». Тому на транспортному ринку конкурентні фактори часто поступаються інтеграційному, координуючим до взаємної вигоди і транспорту, і клієнтури [5].

Тісна взаємодія різних видів транспорту є основою ефективного функціонування єдиної транспортної системи країни. Форми та методи взаємодії та координації різних видів транспорту реалізуються в технічній, технологічній, організаційній, економічній і правовій областях (сферах).

Технічна сфера взаємодії видів транспорту передбачає такі форми координації: узгодження пропускної і переробної спроможності систем, що стикуються, а також пристроїв на лініях, транспортних вузлах потоків вантажів і пасажирів у змішаному сполученні; облік взаємних вимог і ув'язка параметрів рухомого складу та контейнерів за габаритами, вантажопідйомності, місткості з метою ефективного використання перевантажувальних

засобів і зручності пересадки пасажирів; створення технічних засобів зв'язку та інформації для працівників різних видів транспорту, що керують перевізним процесом, перевалкою вантажів і пересадкою пасажирів у внутрішньотранспортних вузлах.

Зарубіжний досвід свідчить про те, що ці форми взаємодії різних видів транспорту реалізуються через створення морських, залізничних і автомобільних поромів, дорожніх естакад і перетинів (переїздів) у різних рівнях; уніфікацію і стандартизацію вузлів, деталей і габаритів вантажно-розвантажувальних машин і механізмів; узгодження параметрів контейнерів і конструкцій вантажних автомобілів, вагонів, суден і літаків, використання роудрейлерів, автомобільних напівпричепів-контейнеровозів, суден-контейнеровозів і т. п. Для зручності пасажирів будуються об'єднанні пасажирські вокзали і станції (залізнично-автобусні, автобусно-річкові, аероавтобусні та ін.), суміщені каси обслуговування пасажирів і єдині інформаційно-обчислювальні центри у великих транспортних вузлах. Але на жаль, для нашої країни це поки що незадіяний потенціал підвищення ефективності та конкурентоспроможності функціонування транспортної системи [2].

Технологічна сфера взаємодії передбачає організацію комплексної системи експлуатації різних видів транспорту: розробку узгоджених контактних графіків роботи тих видів транспорту, які беруть участь у перевезеннях, вантажовідправників і вантажоодержувачів; складання взаємопов'язаних з інтересами пасажирів зручних розкладів прибуття і відправлення різних видів транспорту; організацію комплексних технологічних процесів роботи у великих вузлах і інтермодальних перевезеннях на лініях (наприклад, по типу «шосе, що рухається», коли автомобілі-трейлери перевозяться на залізничних платформах, а потім своїм ходом йдуть в пункт призначення).

Організаційна сфера координації охоплює управлінську та інформаційну сфери взаємодії різних видів транспорту. Вони передбачають: розробку єдиної, узгодженої системи управління транспортно-дорожнім комплексом країни на макрорівні і в регіонах; вироблення нормативних документів, статутів і кодексів щодо організації перевізного процесу, безпеки перевезень, екології та господарської діяльності при змішаних перевезеннях; організацію амодальних перевезень з єдиним диспетчерським центром; оперативне інформування і регулювання подачі вагонів, суден, автомобілів до місць навантаження, вивантаження і перевалки вантажів у транспортних вузлах; організацію продажу єдиних квитків для пасажирів декількох видів транспорту та узгодження транспортно-експедиційного обслуговування клієнтури при змішаних перевезеннях. Це один із незадіяних потенціалів підвищення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту. Сучасний стан в організаційній сфері взаємодії різних видів транспорту характеризується наявністю значних недоліків, особливо це стосується не узгодженості експортно-імпортних перевезень між залізницею і морськими портами, залізничними станціями та власниками під'їзних колій підприємств [6].

Міністерство транспорту та зв'язку не забезпечує достатньої координації в стратегії взаємодії різних видів транспорту як єдиної транспортної системи країни. Практично відсутні регіональні координаційні органи управління транспортом, транспортно-дорожні кластери, регіональні логістичні центри. Позитивний зарубіжний досвід країн-сусідів вказує на ефективність об'єднання інтересів усіх учасників транспортної системи у формі функціонування транспортно-дорожнього кластеру.

Економічна сфера взаємодії включає в себе: розробку та узгодження планів-прогнозів попиту на транспортні послуги різними видами транспорту, які перебувають у державній та приватній власності; визначення обсягів змішаних перевезень вантажів по регіонам на основі маркетингових підходів; розробку стратегії розвитку транспортно-дорожнього комплексу країни та його забезпечення, визначення розмірів необхідних інвестицій і способів їх субсидування за видами транспорту або фінансово-промисловими групами; обґрунтування й узгодження показників обліку транспортних витрат за видами транспорту для правильного їх відображення в макроекономічних показниках (сукупному суспільному продукті, міжгалузевому

балансі) і при вирішенні завдань розвитку і розміщення продуктивних сил; розробку єдиної методичної основи визначення експлуатаційних витрат, собівартості перевезень, ефективності капітальних вкладень і продуктивності праці, порівнянних за видами транспорту; обґрунтування й узгодження спільних методичних положень формування цін і тарифів на транспортні послуги різними видами транспорту і в змішаному сполученні в умовах їх державного регулювання та вільного ціноутворення, а також вироблення узгоджених методів стимулювання клієнтури при інтермодальних перевезеннях; розробку єдиних показників транспортної забезпеченості підприємств і регіонів, а також вимірників якості та ефективності транспортного обслуговування клієнтури; узгодження системи розподілу доходів між транспортними підприємствами (незалежно від форми їх власності) при змішаних перевезеннях та обґрунтування нормативів матеріальної відповідальності за дотримання умов перевезень і схоронність перевезених різними видами транспорту вантажів; обґрунтування економічної ефективності спільних з різними видами транспорту проектів покращення транспортного обслуговування клієнтури, проведення спільних міжбанківських та кредитних операцій, лотерей, аукціонів, реклами та інших заходів щодо зміцнення економічного положення транспортних підприємств.

Правова сфера взаємодії включає в себе вирішення юридичних, правових питань, що стосуються взаємовідносин між різними видами транспорту і між органами транспорту і клієнтурою (вантажовласниками і пасажирями). При цьому маються на увазі розробка, узгодження та контроль за дотриманням правових положень про взаємну відповідальність сторін щодо виконання контрактів і договорів на перевезення, забезпечення безпеки перевезень, збереження вантажів і багажу, а також за виконанням страхових зобов'язань і загальнодержавних законодавчих актів, статутів, кодексів та інших підзаконних актів та інструкцій щодо функціонування різних видів транспорту, в тому числі у змішаних перевезеннях.

Форми і методи конкуренції між транспортними підприємствами всередині одного або кількох видів транспорту ґрунтуються на загальноприйнятих економічних законах ринку, збалансування попиту і пропозиції на транспортні послуги в змішаних сферах діяльності та полігонах обслуговування. Вирішальну роль відіграють забезпечення конкурентоспроможності транспортних послуг того чи іншого виду транспорту, проведення ефективної маркетингової стратегії на транспортному ринку, ефективне управління витратами та ціновою політикою (у рамках законів), впровадження нових ефективних технологій і техніки та постійне підвищення якості транспортного обслуговування клієнтури. Однак для реалізації цих методів необхідні певні загальноекономічні умови – уповільнення інфляції, стабілізація фінансової системи і зміцнення гривні, усунення взаємних неплатежів підприємств, оптимальна податкова політика і узгоджена законодавча база, яка враховує інтереси і перевізників, і держави, і споживачів послуг. Потрібні також рівноправні для суб'єктів ринку умови у сфері ціноутворення, зокрема, наприклад на залізничному транспорті. Разом з тим певна конкуренція між видами транспорту України, зокрема між залізницею та автотранспортом, а також повітряним транспортом у пасажирських перевезеннях існує та позитивно впливає на якість наданих транспортних послуг.

Аналіз найважливіших проблем функціонування та взаємодії різних видів транспорту, які чекають свого невідкладного розв'язання, свідчить про їх масштабність, складність і важливість для загального розвитку економіки України, їх реалізація потребує великих інвестицій і непростих організаційних рішень. Об'єктивно склалося так, що нині треба вирішувати проблеми, які докорінно мають впливати на організаційну, технічну, технологічну сторону політики в галузі транспортних комунікацій.

Однак, необхідно також підкреслити, що в Україні є необхідні стартові умови для формування сучасної системи транспортних комунікацій, яка відповідала б європейським стандартам. До них насамперед належать: необхідність в усіх видах транспорту докорінного технічного переоснащення галузі і суттєвих організаційних змін; достатня ресурсна база і рівень

розвитку техніки і технологій; наявність кваліфікованого трудового потенціалу і передових науково-технічних розробок; вигідні природно-кліматичні й географічні характеристики території; наявність конкурентоспроможних науково-технічних проектів, які пройшли відповідну експертизу і готові до реалізації; заінтересованість зарубіжних інвесторів у розміщенні капіталів в Україні; стійка тенденція до визнання України світовим співтовариством як європейської держави, з якою бажано мати стабільні ділові відносини на широкій і довготривалій основі і яка в перспективі справлятиме серйозний вплив на ключові проблеми європейської політики; наявність затвердженої концепції створення і функціонування в Україні національної мережі міжнародних транспортних коридорів.

На наш погляд, наявність на території України міжнародних транспортних коридорів накладає свій відбиток на функціонування всієї мережі транспортних комунікацій держави. Зокрема, вона зобов'язує її працювати у злагодженому, синхронному режимі, з більшою відповідальністю щодо дотримання графіків роботи і доставки вантажів до вузлових точок, поступово і неухильно змушуватиме всю транспортну мережу працювати в режимі і на рівні функціонування міжнародних транспортних коридорів, тобто на європейському рівні. Це означає, що рівень техніки, технології, організації, нормативно-правового забезпечення має бути відповідним європейському.

Необхідно відзначити, що комплексно поставити проблеми, пов'язані з розвитком транспортної системи, визначити завдання і шляхи їх розв'язання, дати їм належне забезпечення (фінансове, матеріально-технічне, ресурсне, організаційне, правове тощо), організувати і здійснити процес виконання завдань і заходів можна лише за умови розробки та реалізації Державної програми розвитку транспортної системи України, при формуванні якої доцільно враховувати й пріоритети суміжних програм, насамперед, соціально-економічного розвитку окремих регіонів.

ВИСНОВКИ

Сьогодні Україна вирізняється з-поміж інших країн тим, що значна кількість її міст знаходяться на традиційних транспортно-комунікаційних маршрутах євразійського континенту. Держава володіє досить високим коефіцієнтом транзитивності (транспортної привабливості), але цей показник, так би мовити, потенційний і може бути реалізованим лише у серйозній конкурентній боротьбі з іншими державами. Цілеспрямоване врахування потенційних можливостей сприятиме Україні у досягненні нового рівня розвитку на шляху реалізації своїх головних пріоритетів, у тому числі у сфері надання транспортних послуг [7]. Окрім цього, розумне використання різних форм взаємодії та елементів конкуренції між видами транспорту дозволить надійно забезпечити споживачів як внутрішніх, так і зовнішніх транспортними послугами у достатньому обсязі та відповідної якості.

ЛІТЕРАТУРА

1. Аксенов И. Я. Единая транспортная система / И. Я. Аксенов. – М. : Высш. шк., 1991. – 383 с.
2. Яцківський Л. Ю. Загальний курс транспорту. Кн. 2 / Л. Ю. Яцківський. – К. : Арістей, 2007. – 504 с.
3. Пащенко Ю. Є. Проблеми та перспективи розвитку транспортно-дорожного комплексу у період трансформації економіки України / Ю. Є. Пащенко // Формування ринкових відносин в Україні. – 2006. – № 2(57). – С. 94–97.
4. Види транспорта и их показатели [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.unicar.ru/page_30.php.
5. Вовк А. А. Оценка эффективности транспортного производства и резервов ее роста : монография / А. А. Вовк. – М. : Крома, 2000. – 295 с.
6. Юхновський І. Р. Транспортний комплекс України. Залізничний транспорт : проблеми і перспективи / І. Р. Юхновський. – К., 2006. – 288 с.
7. Транспортний комплекс України. Автомобільні дороги : проблеми та перспективи. – К., 2004. – 176 с.