

РОЗВИТОК ПРОДУКТИВНИХ СИЛ І РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

DOI: <https://doi.org/10.32836/2521-666X/2018-2-60-15>

УДК 332.1

Козіна К.Г.

аспірант,

Харківський національний університет

міського господарства імені О.М. Бекетова

КОНЦЕПТУАЛЬНА МОДЕЛЬ РЕГІОНАЛЬНОГО РИНКУ ВАНТАЖНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

У статті представлено концептуальну модель регіонального ринку вантажних автотранспортних перевезень. Розглянуто структуру ринку, що передбачає наявність кількох груп учасників, які взаємодіють у процесі ведення підприємницької діяльності. Детально розглянуто завдання регулятора ринку. Сформульовано завдання розвитку методичної бази для реалізації функціонування розробленої моделі. Зроблено висновки щодо переваг розробленої моделі для регіонів.

Ключові слова: регіональний ринок, вантажні перевезення, вантажний автомобільний транспорт, інституційний підхід.

В статье представлена концептуальная модель регионального рынка грузовых автотранспортных перевозок. Рассмотрена структура рынка, которая предусматривает наличие нескольких групп участников, взаимодействующих в процессе ведения предпринимательской деятельности. Подробно рассмотрены задания регулятора рынка. Сформулированы задания развития методической базы для реализации функционирования разработанной модели. Сделаны выводы касательно преимуществ разработанной модели для регионов.

Ключевые слова: региональный рынок, грузовые перевозки, грузовой автомобильный транспорт, институциональный подход.

Kozina K.G. CONCEPTUAL MODEL OF THE REGIONAL MARKET FOR CARGO MOTOR TRANSPORTATION

In terms of its potential, Ukraine should become a powerful transit country between the EU and Asia. Developed for Ukraine, the National Transport Strategy defines the following objectives: the introduction of effective public administration in the transport industry; provision of high-quality transport services and integration of the transport complex of Ukraine into the international transport network; ensuring sustainable financing of the transport complex; increased security in transport; achieving urban mobility and regional integration in Ukraine. Issues of studying the market for cargo motor transportation in recent years attracted a lot of attention of domestic and foreign researchers. However, not enough attention in scientific research is paid to the development of the cargo motor transportation sector in the regions, which determines the relevance of this work. The conceptual model presented in the article is aimed at solving the problem of forming a "civilized" market of cargo motor transportation. The implementation of this model in the work of regional bodies will require a reorganization of the principles of regional and national regulation of the cargo motor transportation sector of the economy. The results obtained are undoubtedly relevant not only at the regional level but also across the country since the integration of Ukraine into the European economic space implies a transition to fundamentally new methods of doing business. In particular, this situation concerns just the scope of freight road transport in the regions. Focusing on the main provisions of the National Transport Strategy of Ukraine, it can be argued that the results of this long-term work presented in this article are a direct reflection of the goals and objectives for the development of the transport sector; both regional and national.

Key words: regional market, freight transport, road freight transport, institutional approach.

Постановка проблеми. Цілі розвитку вантажної автотранспортної галузі на найближче десятиріччя визначено Національною транспортною стратегією України – 2030.

За своїм потенціалом Україна повинна стати потужним транзитером між ЄС і Азією. Втім, незважаючи на те, що сьогодні частка транспорту становить 6,7% ВВП та охоплює 6% загальної кількості зайнятого населення, ця мета все ще далека від реалізації. До цього додаються ще й нові вимоги до транспорту, оскільки в реаліях сьогодення означена галузь є невід'ємною складовою обороноздатності країни.

Нормативний акт встановлює низку складних завдань, таких як імплементація директив ЄС в рамках Угоди про асоціацію, впровадження принципів корпоративного управління та прозорості прийняття рішень, розвиток конкуренції, лібералізація ринків, забезпечення належного фінансування модернізації транспортної інфраструктури, мінімізація впливу на навколишнє середовище, впровадження нових стандартів безпеки руху, підвищення рівня транспортного сервісу.

Національна транспортна стратегія визначає такі цілі, як впровадження ефективного державного управління в транспортній галузі, надання якісних транспортних послуг та інтеграція транспортного комплексу України в міжнародну транспортну мережу, забезпечення сталого фінансування транспортного комплексу, підвищення рівня безпеки на транспорті, досягнення міської мобільності та регіональної інтеграції в Україні.

Зокрема, в Національній транспортній стратегії визначено завдання розвитку автомобільних перевезень:

- поступова лібералізація міжнародних автомобільних вантажних перевезень та забезпечення процедури доступу до ринку автомобільних перевезень;
- посилення відповідальності учасників дорожнього перевезення за порушення габаритно-вагових параметрів транспортних засобів;
- введення системи підтвердження професійної компетентності водіїв та персоналу автомобільного транспорту.

Поставлені завдання можуть бути вирішені виключно за умов вжиття рішучих заходів реформування вантажної автотранспортної галузі. В умовах переходу України до децентралізації державного управління природною є розробка підходів до вирішення зазначених завдань на регіональному рівні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання вивчення ринку вантажних автотранспортних перевезень останніми роками привертають велику увагу вітчизняних дослідників, таких як Л.М. Гурч, О.В. Гречка, П.В. Попович, О.С. Шевчук. Так, робота [1] присвячена маркетинговим дослідженням ринку транспортних послуг України; у працях [2; 3] доведено, що структура парку вантажних автомобілів українських підприємств, зокрема працюючих на внутрішніх перевезеннях, не відповідає попиту, оскільки більшість вантажівок є морально застарілими. Деякі дослідники на основі аналітичного дослідження емпіричних даних визначають показники обсягів перевезень, зокрема змішаних, а також види вантажів, тренди попиту на перевезення за видами перевезень і транспорту, тренди розміщення та обсягів виробництва за видами продукції, перспективи підвищення прибутковості вантажних та пасажирських перевезень [3–7].

Вважаємо за необхідне виділити роботу [8], яку присвячено дослідженню зв'язків тенденції розвитку ринку вантажних автоперевезень та трендів у торгівлі.

Однак мало уваги в наукових дослідженнях приділяється розвитку сектору вантажних автотранспортних перевезень в регіонах, чим обумовлена актуальність нашої роботи.

Мета статті полягає в описі концептуальної моделі регіонального ринку вантажних автотранспортних перевезень.

Виклад основного матеріалу. На відміну від ринку автомобільних вантажоперевезень, який функціонує в національному та міжнародному масштабі, зумовлює різноманітність структури та форм взаємин на ньому, РРВАТП відрізняються несуттєвою різноманітністю організаційних форм, а також складом та формою власності гравців. При

цьому кожен РРВАТП через особливості регіонів (економічні, географічні, екологічні тощо) по-своєму специфічний та унікальний, з огляду на що потребує розроблених спеціально для нього правил функціонування.

Недосконалість сучасної форми організації РРВАТП та позитивний досвід моніторингу й управління вантажними автоперевезеннями, що сформував досить велику кількість професіоналів в Україні, зумовлюють створення нової моделі, яку слід реалізувати та зробити доступною для РРВАТП у всіх регіонах України.

У структурному відношенні представлена модель передбачає існування на ринку декількох груп учасників, що відрізняються один від одного колом повноважень та виконуваними функціями (рис. 1).

По-перше, це Регулятор ринку, який представлений у вигляді регіональної транспортної комісії (РТК). Сучасне управління РРВАТП фактично деперсоніфіковане та здійснюється на рівні нормативних і законодавчих директив. РТК з розвитку вантажної автомобільної та дорожньої галузі буде займатися розглядом питань, пов'язаних з регулюванням допуску на ринок автомобільних вантажоперевезень, при цьому його основне завдання має полягати в управлінні вантажоперевезеннями всередині регіону, вирішенні питань, пов'язаних зі страхуванням, оподаткуванням, підтримкою вантажоперевізників на рівні регіональної влади та формуванні прозорості фінансових відносин на РРВАТП.

РТК покликана сконцентрувати зусилля провідних фахівців в галузі транспорту й



Рис. 1. Інституційна структура регіонального ринку вантажних автотранспортних перевезень

Функціональні обов'язки регіональної транспортної комісії

№	Функція
1	Розробка правил функціонування РРВАТП
1-1	Затвердження методики оцінювання ефективності роботи РРВАТП
1-2	Затвердження методики оцінювання потенціалу РРВАТП
1-3	Затвердження методики оцінювання та моніторингу якості послуг, вантажних автотранспортних послуг
1-4	Затвердження регіональних програм розвитку відповідно до Національної транспортної стратегії України
1-5	Затвердження методики розрахунку економічного ефекту від допуску нових учасників ринку
1-6	Затвердження алгоритму розрахунку базового середньомісячного тарифу на вантажоперевезення в регіоні
1-7	Затвердження алгоритму розподілу коштів на підтримку учасників ринку
2	Видача та відкликання ліцензій на право займатися підприємницькою діяльністю на РРВАТП
3	Узгодження з місцевим бюджетом обсягу субвенцій на покриття збитків соціальних перевізників
4	Проведення консультацій та навчальних програм з питань роботи РРВАТП та зміни в законодавстві
5	Визначення територій (зон) особливого екологічного контролю
6	Розгляд інвестиційних проєктів щодо розвитку логістичної мережі та дорожньої інфраструктури, прийняття за ними рішень та підписання інвестиційних угод
7	Затвердження величини інвестиційних надбавок (щорічно, відповідно до інвестиційних угод)
8	Організація тендерів на участь у створенні нових об'єктів дорожньої інфраструктури регіону
9	Координація та затвердження планів розвитку РРВАТП в інтересах регіону
10	Розподіл субвенцій з регіонального бюджету між учасниками РРВАТП
11	Підготовка та розміщення в ЗМІ звіту про порівняльну техніко-економічну ефективність функціонування ринку, стабільність якості надаваних вантажних автотранспортних послуг та середні ціни вантажних автотранспортних перевезень (диференційовано за видами перевезень)
12	Організація перевірок дотримання учасниками РРВАТП правил взаємодії та алгоритмів розрахунку показників

логістики з метою консолідації та цивілізованого розвитку ринку, розроблення та реалізації інноваційних рішень. До його складу мають увійти представники низки профільних організацій, таких як Міністерство інфраструктури, Асоціація «Український логістичний альянс», ГТ «Трансперенсі Інтернейшл Україна», «Федерація роботодавців транспорту України», «Укравтодор», ГТ «Всеукраїнський центр реформ транспортної інфраструктури», ДП «ДЕРЖАВТОТРАНСНДІПРОЕКТ», навчально-наукові інститути за регіонами, а також представники великих автотранспортних та логістичних компаній.

Прототипом РТК може бути Департамент стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень, який є структурним підрозділом Міністерства інфраструктури та виконує, відповідно до зако-

нодавства, функції регулювання, координації й контролю діяльності галузі автомобільного та міського електричного транспорту, а також сфери дорожнього господарства, а найближчим регіональним аналогом – Департамент інфраструктури, що функціонує в складі обласних державних адміністрацій. Фактично РТК може створюватися як відокремлений підрозділ в Департаменті інфраструктури, але тільки з більш вузьким напрямом діяльності та більш чітко окресленим колом прав і обов'язків.

При РТК доцільно створити регіональну експертну раду ринку, в яку, крім представників усіх учасників ринку, увійдуть представники територіальних управлінь на транспорті, Антимонопольного комітету України (АМКУ), а також Товариства захисту прав споживачів. Центральними завданнями РТК

та регіональної експертної ради є початкове формулювання й подальше вдосконалення «Правил функціонування РРВАТП», що включають чітке формулювання мети управління ринком, опис алгоритмів взаємодії учасників ринку та алгоритмів прийняття організаційно економічних і фінансових рішень органами управління РРВАТП.

Другим принциповим моментом пропонуваної моделі є те, що всі учасники РРВАТП розбиті на дві групи. В одну з них входять всі види вантажних автомобільних перевізників, що утворюють конкурентний сектор, а в другу – ті учасники ринку, які надають логістичні послуги. Сектор логістичних послуг представлений логістичними операторами, що здійснюють свою діяльність у відповідному регіоні. З метою кращого розуміння особливостей представленого сектору РРВАТП розглянемо, чим є логістичний оператор.

Це сервісна компанія, яка спеціалізується на наданні послуг в галузі логістики. Одна з класифікацій логістичного сервісу передбачає такі критерії:

- 1PL (всі логістичні операції здійснюються безпосередньо власником вантажу, тобто відділом логістики компанії);

- 2PL (як субпідрядник залучається компанія, що надає монопродукти, наприклад тільки перевезення або тільки складське зберігання);

- 3PL (сервіс можна віднести до діяльності логістичного оператора).

Нині логістичним оператором може називатися компанія, яка надає логістичні послуги не нижче рівня 3PL.

Зробивши невеличкий екскурс в історію появи логістичних операторів в Україні, зазначимо, що одними з перших в цій галузі з'явилися великі міжнародні логістичні компанії. Послуги цих компаній перш за все були затребувані великими міжнародними корпораціями, які звикли отримувати сервіс європейського рівня, на той момент на українському ринку вантажних перевезень не було іншої альтернативи.

Іноземні логістичні компанії, що увійшли в той період на український ринок, з одного

боку, перебували в досить вигідній позиції, оскільки на ринку не було українських конкурентів, а з іншого боку, зіткнулися зі складністю формування ведення справ в умовах українського ринку, оскільки споживачі логістичних послуг були представлені досить малою кількістю клієнтів, адже українські компанії, як великі, так і середні, на той момент були не готові користуватися дорогими послугами західних логістичних операторів. Проте на ринку стали з'являтися українські компанії, багато в чому цьому сприяв перехід кваліфікованого персоналу від західних логістичних операторів, тому персонал приносив досвід.

В результаті українські компанії отримали на логістичному ринку певну перевагу завдяки їх високій адаптованості до українського бізнес-середовища. При цьому важлива роль успіху полягала в оперативності прийняття рішень та гнучкості щодо надання сервісу. Слід сказати, що сьогодні ринок українських логістичних операторів досить широкий. Деякі компанії розглядають можливість створення власного відділу логістики, однак за такого підходу до ведення бізнесу виникає ціла низка питань, які перебувають у професійній сфері логістичних операторів.

Розглянемо причини, що визначають вигоду транспортних компаній під час користування послугами логістичних операторів.

Перша з причин полягає в тому, що логістичний оператор має ширші можливості та досвід, тому може запропонувати повніше рішення, ніж відділ логістики компанії. Це обумовлене наявністю у логістичного оператора великої кількості складських приміщень, причому, як правило, вони розташовані не тільки в різних частинах регіону, але й іноді в різних регіонах. Формування такої широкої складської мережі є досить витратним, що, як правило, істотно знижує рентабельність транспортного підприємства. Крім того, виникає питання кваліфікованості персоналу та рівня якості складських приміщень. Слід зазначити, що потреби компанії в тому чи іншому регіоні необхідно варіювати відповідно до поточного стану ринку, при-

чому однією з важливих складових є забезпеченість транспортом у відповідному регіоні. Вирішення зазначеної проблеми також належить до діяльності логістичного оператора, оскільки, як правило, такі компанії мають у своєму розпорядженні або власний транспорт, або широку базу субпідрядників, які через великий обсяг перевезень можуть видавати цілком конкурентоздатні ціни. Таким чином, звертаючись до логістичного оператора, можемо гарантовано отримати доставку вантажів за ринковими цінами. Крім того, як додатковий сервіс всі логістичні компанії надають послугу відстеження переміщення вантажу.

Друга причина впливає з особливостей міжнародних перевезень. Перевага звернення до логістичного оператора полягає не тільки в його гарній обізнаності щодо поточних законодавчих змінах, але й в обмеженні місць митного оформлення. Тобто використання послуг логістичного оператора дає змогу скоротити витрати, пов'язані з непередбаченими обставинами.

Третя причина, що надає переваги співпраці з логістичними операторами, полягає у високому ступені визначеності рівня фінансових витрат на логістичні послуги. На стадії комерційної пропозиції та розрахунку клієнт логістичного оператора отримує достатню картину бюджету. Бюджет враховується в договорі, отже, витрати на логістику стають прозорими.

Четверта причина полягає у високому ступені гнучкості логістичних операторів, яка передбачає можливість формування й реалізації індивідуального логістичного продукту. Причиною тому є, як у будь-якій сервісній компанії, прагнення задовольняти бажання своїх клієнтів. Це дає можливість реалізації принципу "fine tuning" своїх продуктів під конкретні запити клієнта. Така ситуація може стосуватися модифікації складських звітів або інтеграції інформаційної системи із системою замовника, або вжиття спеціальних заходів щодо транспорту, що дають змогу скоротити терміни поставки. Спектр подібних послуг може бути досить великим.

Ще одна перевага логістичного оператора полягає в можливості використання сучасних рішень в логістиці. Можливість і прагнення логістичних операторів використовувати сучасні технології пов'язані з великими фінансовими внесками. Це стосується ІТ-продуктів та технічного оснащення. Співпраця з логістичними операторами дає можливість отримати ці нововведення за принципом розділеної вартості. Тобто коли формується багатокористувацька система, то з'являється можливість розподілити вартість цієї послуги частково відповідно до ступеня участі.

На рис. 1 представлені також зовнішні партнери РРВАТП, головними серед яких є страхові компанії, що забезпечують страховими послугами учасників ринку; Національна поліція, роль якої полягає в забезпеченні безпеки дорожнього руху, видачі дозволів на перевезення негабаритних вантажів та здійсненні контролю порядку в режимі реального часу; приватні диспетчери, які складають малу частку ринку та переважно здійснюють підприємницьку діяльність на рівні обслуговування приватних вантажоперевізників; управління дорожнього господарства, основні завдання якого полягають у забезпеченні цілодобового безперебійного руху наземного транспорту, проведенні капітального ремонту та реконструкції доріг, а також розробленні перспективних планів розвитку дорожньої служби. Особлива роль зовнішніх партнерів полягає у створенні для учасників ринку певного виду гарантій державної підтримки ведення підприємницької діяльності щодо вантажних автотранспортних перевезень в оперативному режимі.

Представлена у статті концептуальна модель спрямована на вирішення завдання формування «цивілізованого» ринку вантажних автотранспортних перевезень. Втілення цієї моделі в роботу регіональних органів потребує реорганізації принципів регіонального та національного регулювання роботи вантажного автотранспортного сектору економіки. Отримані результати, безсумнівно, є актуальними не тільки на регіональному рівні,

але й в масштабах країни, оскільки інтеграція України в європейській економічній простір передбачає перехід до принципово нових методів ведення підприємницької діяльності. Особливо ця ситуація стосується саме сфери діяльності вантажного автомобільного транспорту в регіонах. Орієнтуючись на основні положення Національної транспортної стратегії України, можемо стверджувати, що представлені у статті результати довгострокової роботи є прямим відображенням заданих для українського вантажного автотранспортного бізнесу цілей та завдань розвитку транспортного сектору як на регіональному, так і на національному рівнях.

Висновки. У статті вперше представлена концептуальна модель регіонального ринку вантажних автотранспортних перевезень, що, безсумнівно, є новим підходом до принципів організації вантажного автотранспортного сектору економіки регіонів.

Розглянута модель орієнтована на формування ринку, основним завданням якого є створення доступної послуги для всіх видів споживачів вантажних перевезень.

Також вперше в роботі регіонального ринку вантажних автотранспортних пере-

везень враховані особливості такої категорії споживачів вантажної автотранспортної послуги, як соціальний сектор. Крім того, одне із завдань регулятора ринку на регіональному рівні передбачає розроблення та реалізацію механізмів роботи із зазначеною категорією споживачів.

Незаперечною перевагою нової моделі ринку є склад керуючого органу, представлений професіоналами найвищого класу в галузі вантажних автотранспортних перевезень, що дає можливість управляти роботою ринку не з позиції чиновників різних рівнів, а з позиції професійного підходу, орієнтуючись на думки експертів.

Сформульовані в роботі завдання розвитку методичної бази для організації функціонування моделі дають змогу реалізувати завдання чіткої та прозорої взаємодії всіх учасників ринку.

Загалом слід зазначити, що розроблений підхід до розвитку транспортного сектору економіки як регіонів, так і країни загалом є новим, своєчасним, перспективним та повністю відповідає завданням розвитку транспортного сектору економіки, прописаним в Національній транспортній стратегії України.

Список використаних джерел:

1. Гурч Л.М. Маркетингове дослідження ринку транспортних послуг України. Логістика. 2008. № 633. URL: http://www.nbuv.gov.ua/portal/natural/Vnulp/Logistyka/2008_633/23.pdf.
2. Гречка О.В. Статистичний аналіз ринку послуг автомобільного транспорту: автореф. дис. ... канд. екон. наук: спец. 08.00.10. Київ, 2015. 20 с.
3. Маркетинг транспортних послуг: навч. посібник для студ. спеціальності «Економіка підприємства». Миколаїв, 2013. 272 с.
4. Попович П.В. Аналітичні технології в забезпеченні економічної ефективності логістичних систем. Вісник ХНТУСГ. 2016. № 169. С. 223–225.
5. Шевчук О.С. Вплив показників ефективності на безпеку руху вулично-дорожніми мережами. Вісник ХНТУСГ. 2016. № 169. С. 205–209.
6. Цьонь О.П. Правові аспекти організації перевезень вантажів у міжнародному сполученні. Вісник ХНТУСГ. 2016. № 169. С. 209–212.
7. Дзюра В.О. Порушення при облаштуванні прибудинкових територій, зокрема місць для зберігання індивідуальних транспортних засобів в межах населених пунктів. Вісник ХНТУСГ. 2016. № 169. С. 228–232.
8. Попович П.В. Економічні аспекти використання послуг 3PL-операторів вітчизняними підприємствами. Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті. 2016. № 2. С. 125–129.