

ПРОБЛЕМИ ВЗАЄМОДІЇ ТА КОНКУРЕНЦІЇ РІЗНИХ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ ДЕРЖАВИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Гурнак В.М., доктор економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, tpsalkaf@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0001-5029-4818

Волинець Л.М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, Volynec_3@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Ананченко О.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, oananchenko@gmail.com, orcid.org/0000-0001-5029-4818

PROBLEMS OF INTERACTION AND COMPETITION OF DIFFERENT TYPES OF TRANSPORT OF STATE IN MODERN CONDITIONS

Gurnak V.M., Dr., National Transport University, Kyiv, Ukraine, tpsalkaf@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0001-5029-4818

Volynets L.M., PhD, National Transport University, Kyiv, Ukraine, Volynec_3@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Ananchenko O.V., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, oananchenko@gmail.com, orcid.org/0000-0001-5029-4818

ПРОБЛЕМЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ И КОНКУРЕНЦИИ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА ГОСУДАРСТВА В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Гурнак В.Н., доктор экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, orcid.org/0000-0001-5029-4818

Волинец Л.Н., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, Volynec_3@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Ананченко О.В., кандидат экономических наук, Киев, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, orcid.org/0000-0001-5029-4818

Актуальність дослідження. Незалежна Україна існує майже три десятиліття. За цей час в економіці держави відбулись кардинальні трансформаційні процеси від соціалістичних планових до ринкових відносин та інфраструктурного розвитку. Не минули ці зміни і галузь «транспорт». Тепер автомобільний, залізничний, авіаційний та водний транспорт функціонують та розвиваються за різними правилами та критеріями, виходячи з своїх відомчих інтересів та пріоритетів.

Специфіка діяльності різних видів транспорту зараз в тому, що вони не тільки взаємодіють, але і конкурують між собою в наданні транспортних послуг клієнтам та пасажирам.

В загальному вигляді конкурентоспроможність – це агрегована характеристика компетентностей, цінностей та конкурентних переваг, тобто тих активів і параметрів окремого транспортного підприємства чи цілої підгалузі, які формують його позитивні відмінності перед суперниками у конкуренції в секторі перевезень пасажирів або вантажів.

Конкурентоспроможність транспортного підприємства – здатність авто- або авіапідприємства, морського порту, залізниці створювати, виробляти і продавати транспортні послуги, цінові й нецінові якості яких привабливіші, ніж в аналогічній продукції конкурентів, а також – це здатність транспортного підприємства мати економічні переваги щодо ефективного функціонування на ринку надання послуг протягом тривалого періоду з конкурентним статусом.

Огляд публікацій. Результати досліджень вітчизняних та зарубіжних вчених підтверджують актуальність та проблематику взаємодії та конкуренції різних видів транспорту держави в сучасних умовах. Вагомий внесок у дослідження та розвиток стратегічно важливих питань взаємодії та конкуренції транспортної системи держави внесли такі вчені як М.Ф. Дмитриченко, О.Є.Бабиної, В.П.Гудкової, Т.А. Воркут, В.Г. Шинкаренко, Г.Д. Ейтутіс, А.В. Базилук, О.М. Ложачевська, С.М.Сича, А.П. Гречан, О.В. Бакалінський, Н.М. Колеснікова, В.В. Чорний, С.М. Шкарлет.

Метою статті є аналіз проблем взаємодії та конкуренції різних видів транспорту держави в сучасних умовах та визначити можливі напрями щодо їх вирішення при перевезеннях вантажів та

пасажирів для забезпечення стабільного розвитку економіки, задоволення потреб населення та суспільного виробництва.

Виклад основного матеріалу. Метою будь-якої транспортної підгалузі чи системи є задоволення потреб клієнта в перевезеннях. Маркетинг і логістика є частинами цієї системи. Маркетинг визначає попит, що виник, а логістика забезпечує просування товарного потоку до закордонного споживача. Таким чином, обидві функції забезпечують єдиний процес і для досягнення успіху повинні правильно взаємодіяти. Важливим елементом є наявність рухомого складу.

Маркетинг на підприємствах транспорту повинен бути спрямований не тільки на просування послуг від продавця до споживача, але і на надання таких послуг, які відповідають потенційному попиту, тому що незважаючи на те, що ринок покушця транспортних послуг вже достатньою мірою склався, покупець висуває все нові і нові вимоги до роботи транспорту, зокрема своєчасність подання рухомого складу в пікові періоди, дотримання загальних строків доставки вантажу, його схоронність тощо.

Для будь-якого виду транспорту, в нашій державі, актуальним на даному етапі розвитку економіки є завоювання й утримання конкурентних переваг. Саме це є ключовим фактором успіху транспортного підприємства в конкурентній боротьбі. Для сталого його розвитку необхідний, маркетинговий підхід, який дозволяє оперативно враховувати зміни зовнішнього середовища, реагувати на поведінку конкурентів, споживачів, тобто при цьому передбачити і формувати попит та пропозицію в перспективному плані. Саме тому необхідно проводити комплексні заходи, спрямовані на те, щоб перетворити будь-яке товариство на успішне комерційне підприємство, котре надає якісні транспортні послуги. У загальному вигляді стратегічним стає вирішення трьох основних завдань: зменшення витрат компанії, підвищення її доходів та забезпечення максимальної безпеки руху і схоронності вантажів при транспортуванні як на теренах нашої держави, так і за кордоном.

При цьому слід враховувати, що автомобільні, морські, авіаційні та залізничні перевезення є не лише основою економіки, а й інтегрують Україну до транспортної системи Європи та Азії.

Вже п'ятий рік на Сході держави в Луганській та Донецькій областях триває гібридна війна. Нині економіка України потребує переосмислення сучасних господарських реалій, вироблення нових стратегій і підходів до аналізу трансформаційних процесів у рамках інтеграції до світового економічного простору. Насамперед тому, що відповідно до підписаної у 2016 році Угоди про асоціацію між ЄС та Україною, остання зобов'язалася наблизити своє законодавство до 48 європейських директив і регуляторних актів стосовно залізничного та автомобільного транспорту. Проте в наших умовах це вимагає багато часу і зусиль. Наведемо деякі приклади. Ні в кого немає заперечень, що залучати приватний сектор у вантажні перевезення необхідно. Для цього потрібно ухвалити новий проект Закону «Про залізничний транспорт». Проте до нього необхідно буде прийняти ще 80 підзаконних актів та розробити нову методіку. Згідно з цим законопроектом («Про концесії») передбачається можливість державно-приватного партнерства в плані розвитку залізничних станцій [3].

Іншим напрямком роботи зближення з ЄС є збільшення ролі інтермодальних, тобто контейнерних, перевезень. Залізниця тут виступає в ролі одного із учасників логістичного ланцюга поставок. Інші ланки – автомобільний та водний транспорт. Саме такі перевезення розвинуті в країнах Євросоюзу, де існують спеціальні програми, які сприяють взаємодії між різними видами транспорту, в чому є велике поле для оптимізації.

Має місце велика конкурентна боротьба на міждержавному рівні за транзитні перевезення вантажів. Останніми роками на автомобільному та залізничному транспорті, доходи від транзитних перевезень в Україні постійно падають. На залізничному транспорті основу транзитного вантажопотоку становлять кам'яне вугілля (47%), руда (19,9%) і нафтопродукти (8%).

У першу чергу на зниження обсягів таких вантажів, як вугілля та енергетичні гази, впливає переорієнтація транзитних перевезень, російських і навіть не російських, а тих, що формуються на територіях інших країн, але йдуть через Російську Федерацію морські порти Тамань і Новоросійськ, які за останнє десятиліття інтенсивно розбудовуються. Тут дається взнаки і той геополітичний та економічний тиск, який РФ повсюди чинить щодо України.

Але головний ворог транзиту – агресія сусідньої держави на сході України. Це призвело до того, що низка закордонних компаній вирішила відмовитися від транзитних перевезень через нашу державу залізничним та автомобільним транспортом. Крім цього, РФ запровадила певні санкції, що обмежили рух транзиту Україною. Так, вона заборонила прямі транзитні перевезення своєю територією з України до Казахстану та Киргизької Республіки сільськогосподарської продукції, сировини і продовольства з нашої країни та обмежила кількість українських компаній, автомобілі та вагони яких можуть курсувати її територією. Спад обсягів перевезень лежить у геополітичній

площині, адже більшість транзитних вантажів зароджується в країнах Митного союзу – Росії, Білорусі, Казахстані. Відчувається постійна дискримінація з боку Російської Федерації стосовно вантажів, які прямують з боку України і навіть з Казахстану. Росія в односторонньому порядку зменшує обсяги запланованих перевезень, намагається встановити привабливі тарифи для того, щоб казахстанські і білоруські вантажі рухалися в напрямку російських портів, а українські ціни стали неконкурентоспроможними. Є певні санкції і з боку України проти тих підприємств, які повели себе неналежним чином стосовно Криму і втручання на території Донецької і Луганської областей, тому ці компанії не можуть працювати в Україні відповідно до санкцій, підписаних Президентом України [5].

Треба враховувати, що транзитні перевезення мають свою специфіку: вантажівправник перебуває в одній країні, а отримувач – в іншій. В Україні в кращому випадку на зв'язок виходить експедитор, що супроводжує вантаж. Та він не завжди володіє усією ситуацією на ринку. Не знає в деталях, що коїться з видобуванням, виробництвом і реалізацією конкретної продукції. Є певні економічні тенденції, що зумовлюють перенаправлення вантажів. І для того, щоб на них вчасно реагувати, слід вести себе безпосередній діалог із товаровиробниками. Саме бізнес диктує ці тенденції і говорить експедитору, куди перенаправити вантаж. Існує й певна конкуренція на світовому ринку між виробниками вугілля, чорних металів, добрив та нафтопродуктів, і залежно від кон'юктури ці вантажі відправляються до Китаю, Африки чи Європи. Необхідно впроваджувати такі тренди для того, щоб мати можливість заробляти на цих переміщеннях. Це допоможе сформулювати таку ціну, яка буде економічно вигідною як для виробника, так і для морського порту чи залізниці. Тут слід враховувати і демпінг із боку інших країн, які є конкурентами на транспортному ринку перевезень. Особливо це актуально, тому що з певних політичних причин не всі виробники готові співпрацювати з Україною. Таким чином, ключовою проблемою залишається вартість перевезень. Якщо вона неконкурентна стосовно інших учасників, то вантаж не поїде. Перш за все потрібно більш ретельно моніторити тарифні умови сусідніх країн у напрямку Європи (Білорусь), Чорноморського і Середземноморського басейнів (російські порти на Балтійському і Чорному морях).

В умовах війни на Сході, коли великі обсяги транзитних та експортних вантажів автомобільним та залізничним транспортом спрямовуються через морські порти. Питання ціноутворення треба розглядати комплексно. Якщо залізниця може залучити певний вантаж, то треба заручитися і підтримкою портів, які теж мають бути зацікавлені в його перевезенні. На нашу думку проблему поліпшення взаємодії між морпортами та залізницями вирішить повернення до наскрізних тарифів. Це потрібно для того, щоб як Укрзалізниця, так і морські порти дали певну знижку на свої послуги, аби створити привабливі конкурентні ціни на перевезення транзитного вантажу. За нинішньої ситуації, навіть коли Укрзалізниця знижує ціну у якомусь напрямку для того, щоб залучити додаткові обсяги перевезень, тарифи порту залишаються стабільними. Відтак вплив на загальну логістику незначний, і це не дає суттєвого результату. Слід не забувати, що в цьому логістичному ланцюгу задіяні митна і прикордонна служба, фітосанітарні та радіаційні контролюючі органи тощо. Як показує практика, маючи свої відомчі пріоритети, ні ПАТ «Укрзалізниця», ні Адміністрацією морських портів України, ні інші учасники перевізного процесу комплексно ці питання загальнодержавного значення не вирішують. Потрібен координатор на вищому рівні з необхідними повноваженнями, який би постійно моніторив і оперативно вирішував би аналогічні проблеми.

В Україні є спеціальні нормативно-правові акти, згідно з якими транзит звільняється від будь-яких податкових зборів і для нього створюються найліпші умови. Слід розуміти, що транзитні перевезення є найбільш маржинальними, і потрібно робити все можливе, щоб їх залучити на всі види транспорту [6]. Заплановане розірвання Україною міждержавних угод укладених в рамках СНД, припинення дії договору про дружбу та співробітництво між Україною і Російською Федерацією буде мати для автомобільного, морського, авіаційного та залізничного транспорту дуже негативний вплив.

Немає сумніву, що не буде нормально функціонувати український морський транспорт в Азовському морі, зважаючи ще й на фактичне введення в дію в 2019 році автомобільного і залізничного вантажного руху через новозбудований міст через Керченську протоку з території Російської Федерації в анексований Крим, який формально був відкритий 15 травня 2018 року.

Доцільно відзначити, що за минулий рік автомобільним транспортом в напрямку морських портів перевезено експортного зерна майже 16млн. тонн. Річковим транспортом компанія "Нібулон" перевезла 2,5млн. тонн до порту Миколаїв. Тобто і в майбутньому залізничний транспорт в логістичному ланцюгу експортування зерна буде займати привабливочне місце.

Вітчизняна економіка зростає та нарощує експортний потенціал, але він і надалі перебуває у сировинній ніші три-відсотковий приріст ВВП не дає надії наздогнати розвиненіші країни хоча б

пострадянського простору. Але й такі результати під час воєнного конфлікту на Сході країни та анексії значної частини території є видатними. На наше переконання, Україна продовжує втрачати транзитні потоки переважно не через ринкові причини, а в основному по факторам економічної блокади країною-агресором. Тож не варто особливо розраховувати на суттєве відновлення транзиту на найближчі три-сім років. Найпривабливішим з точки зору інвестицій є сільське господарство, яке дає половину експорту і третину надходжень до бюджету. Ринок залізничних перевезень при ефективній взаємодії з роботою морських портів у цьому сегменті має найбільший потенціал. Залізниця перевозить понад 60% усіх вантажів, приблизно 50% товарного експорту та є один із небагатьох підприємств країни, яке має значний вплив на загальний стан економіки. При цьому в Україні найнижчі в Європі та на пострадянському просторі тарифи на послуги залізниці. Зрозуміло, що так не буде тривати довго. Вже зараз має місце неможливість залізничних припортових станцій переробити в пікові періоди зростаючі обсяги експортних товарів. Без відновлення потужностей залізниці країна стане заручницею перевиробництва чи певних груп товарів або зниження обсягів такого виготовлення. Тому немає іншого виходу, як почати інвестувати у залізницю та встановити економічно обґрунтовані тарифи. Для ПАТ «Укрзалізниця» це важливо зважаючи на те, що протягом найближчих двох років планується збільшити частку електрифікованих ділянок із 47% до 54%.

Стратегічно важливо враховувати інтереси Укрзалізниці й учасників ринку та поєднати їх. Стан забезпечення рухомим складом клієнтів товариства нерозривно пов'язаний із недофінансуванням капітальних вкладень, дефіцитом інвестицій, потребою лібералізації тарифів і розширенням конкуренції. Без зміни тарифів не буде інвестиційних вливань, розвитку технічних потужностей Укрзалізниці [1].

Розглянемо ще один приклад прихованої конкуренції. Робоча нарада відбулася в Державній регуляторній службі України 3 вересня 2018 року констатувала, що вартість послуг залізничників дешевше порівняно з цінами автотранспортних підприємств на 300-350 %, а з прайсами приватних компаній власників вагонів – на 87 %. Наприклад, середня різниця між тарифами Укрзалізниці й іншими власниками становить: піввагон - +151%; зерновоз - +38%; критий вагон - +87%. Величезна дельта надходить як додаткові доходи третім особам, котрі стоять між вантажовласниками та ПАТ «Укрзалізниця».

До речі, представники українських бізнес-асоціацій під егідою Укрметалургпрому напередодні наради із залізничниками звернулися до урядовців Кабінету Міністрів України з проханням призупинити російський транзит вантажів через Україну. Обґрунтування: такий захід дасть змогу на 10% збільшити пропускну спроможність сталевих магістралей на західних прикордонних переходах для перевезення вітчизняних експортних вантажів. За цього не враховується факт, що саме транзитні й внутрішні перевезення поповнюють державну скарбницю. А в перспективі саме транзит вантажів допоможе нашій країні стати однією з основних залізничних артерій між двома континентами – Європою та Азією. За транзитні потоки та розширення транспортних коридорів необхідно боротися. Адже кожен бізнесмен вибирає колії, які дають змогу зменшити час поставки товарів і вартість транспортування. А за необхідності РФ легко переорієнтує транспортні потоки через Білорусь, яка поповнить свій бюджет.

Зупинка транзиту російських вантажів територією України призведе до збільшення доходів металургів і водночас до збитків Укрзалізниці. Таким чином, металургійні компанії планують збільшити власний експорт, а також потіснити на ринку конкурентів, які територією України транспортують свою продукцію споживачам. Зрозуміло, що таке рішення, якби воно було прийняте, мало б винятково політичний характер, але підтримуватиме авторитет України як надійної транзитної держави.

Конкурентні позиції та якість товарів і послуг формулюються не рік і не два, тож необхідно адаптуватися та інвестувати. Конкуренція спонукає витратити кошти на розвиток кожен рік, інакше компанії виштовхнуть з ринку тих, хто не інвестує в адаптацію до наявних викликів. Як ілюстрацію наведемо класичний бізнес-кейс ринку відео прокату. У 90-х роках XX ст. у США почала розвиватися мережа магазинів оренди відеокaset, а в майбутньому і DVD – Blockbuster. У 2004 р. ця мережа досягла піку свого розвитку: майже 85 тис. співробітників, понад 9 тис. точок продажу та приблизно \$ 5 млрд. капіталізації. Це був такий собі гігант індустрії, майже монополіст на ринку.

У 1998 р. з'являється компанія Netflix, котру Blockbuster не сприймає як конкурента. Гігант відео прокату у 2000 р. навіть відмовляється від можливості придбати «молодого» гравця, який мав нову схему реалізації. Незважаючи на активне поширення присутності Netflix на ринку за рахунок нових підходів, Blockbuster не впроваджувала сучасні практики. Сьогодні американська молодь навіть не чула про цього гіганта. Натомість Netflix нині є передовою компанією онлайн-стрімінгу

серіалів та фільмів. Вона не тільки вчасно адаптувалася до ери інтернет-сервіса, а й знищила опонента ще в епоху DVD [2].

Ще один більш близький нашому суспільству приклад. Близько двадцяти років назад в фотоіндустрії панівне місце займали фотоапарати фірми PALAROID. Проте менеджмент фірми не зміг розгледіти конкурента в сфері розвитку цифрових технологій і не зміг адаптуватися до нових умов. Зараз молоде покоління громадян може і не знайти нічого про тодішні фотоапарати PALAROID.

В останні роки тривають дискусії щодо нечесної конкуренції в сфері автомобільних перевезень пасажирів. При чесній конкуренції мають бути правила, які встановить передбачені нормативно-правові акти. Але є багато прикладів ринків без встановлених правил гри (або з їх недотриманням) як в транспортній, так і в інших сферах:

служби таксі, коли не впевнений, чи доїдеш на «Ланосі», чи заіржавілим «Опелем» на євро номерах до місця призначення;

автомобільні вантажні та пасажирські перевезення, щодо яких немає чіткої статистики і складно вирахувати, яка частина ринку перебуває «в тіні»;

діяльність на приміських автобусних перевезеннях пасажирів нелегальних маршруток.

Так сталося, що в нашій країні загострилося питання нечесної конкуренції між легальними та нелегальними автомобільними перевізниками пасажирів. Це стосується автомобілів-таксі, маршрутних перевезень в містах та приміській зоні, міжобласних рейсових автобусних перевезень.

На пленарних засіданнях Львівської облради, Київської міськради наводяться вражаючі цифри витрат доходів міського бюджету від діяльності нелегальних авто перевізників, які не мають ліцензій і не сплачують жодних податків. При цьому не останнє місце займають дорожньо-транспортні пригоди, скоєні нелегалами через неналежний технічний стан рухомого складу та недостатню дисципліну і фізичну підготовленість водіїв.

Висновки. Загрозливою ситуацією є погіршення фінансового стану автотранспортних підприємств: частка збиткових підприємств перевищує 28%, що свідчить про негативну тенденцію. Незважаючи на інвестиційну привабливість за 2017 рік інвестиції в підгалузь склали тільки 2,3%, що значно менше від інвестицій в промисловість, сільське господарство, будівництво та державне управління. Можливим вирішенням проблеми є об'єднання сотні середніх та малих автотранспортних компаній і експедиторських фірм в єдиному місці – мультимодальному транспортно-логістичному центрі з наданням комплексу логістичних послуг, що призведе до залучення нових інвестицій до транспортної інфраструктури країни та підвищення рівня надання послуг в сфері логістики.

За минулий рік автомобільним транспортом в напрямку морських портів перевезено експортного зерна майже 16млн. тонн. Річковим транспортом компанія "Нібулон" перевезла 2,5млн. тонн до порту Миколаїв. Тобто і в майбутньому залізничний транспорт в логістичному ланцюгу експортування зерна буде займати привабливоче місце.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Volynets L.M. Philosophical and economic approaches to the functioning and sustainable development of transport / L.M.Volynets, I.I.Khalatska, Y.V.Maliarenko // ADVANCES OF SCIENCE: Proceedings of articles the international scientific conference (28 September 2018). – Czech Republic, Karlovy Vary – Ukraine, Kyiv, 2018 – pp. 745-750
2. Волинець Л.М. Удосконалення взаємодії різних видів транспорту в сучасних умовах / Л.М. Волинець, В.М. Гурнак, // Економіка та управління на транспорті. – 2018. – № 6. – С.100-106
3. Волинець Л.М. Проблемні питання поліпшення логістичної взаємодії суміжників при експорті товарів. / Л.М. Волинець, В.М. Гурнак // Тези доповідей VIII Міжнародної науково-практичної конференції, Северодонецьк – Одеса – Вільнюс – Київ (23-25 травня 2018 року). Східноукраїнський національний університет ім. В. Даля, Одеський національний морський університет. – Одеса: КУПРІЄНКО СВ, 2018. – С.247-250.
4. Гурнак В.М. Обґрунтування необхідності зміни пріоритетів інвестування розвитку інфраструктури різних видів транспорту в сучасних умовах/ В.М. Гурнак, Л.М. Волинець, М.В. Гурнак// Управління проектами, системний аналіз та логістика. Серія «Економічні науки». –2017. – №9. – С. 33-39
5. Міжнародні перевезення: навч. посіб. / М.Ф. Дмитриченко, І.А. Вікович, І.Л. Самсін, Р.В.Зінько.– Л.: Вид-во Львів. політехніка, 2012.– 308с
6. Хоменко І.О. Вплив розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання/ І.О. Хоменко, Л.М. Волинець // Тези доповідей Міжнародної науково-практичної конференції студентів,

аспірантів і молодих вчених «Юність науки – 2018: соціально-економічні та гуманітарні аспекти розвитку суспільства» (11-12 квітня 2018 року). – Чернігів: Черніг. нац. технол. ун-т, 2018. – С.32-33.

7. Шкарлет С.М. Імплементация європейських стандартів як основа механізму удосконалення державного регулювання у транспортній галузі / С.М. Шкарлет, І.О. Хоменко, Л.М. Волинець // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Ч.2: Серія «Економічні науки» – К.: НТУ, 2018. – Вип. 20.

REFERENCES

1. Volynets, L.M. & Khalatska, I.I. & Maliarenko, Y.V. (2018). Philosophical and economic approaches to the functioning and sustainable development of transport. (pp. 745-750). Proceedings from: ADVANCES OF SCIENCE: Proceedings of articles the international scientific conference. Czech Republic, Karlovy Vary – Ukraine, Kyiv.

2. Volynets L.M. & Gurnak V.M. (2018). Udoshkonalennia vzaiemodii riznykh vydiv transportu v suchasnykh umovakh [Improvement of the interaction of different types of transport in modern conditions] Ekonomika ta upravlinnia na transporti - Economics and Transport Management, 6, [in Ukrainian].

3. Volynets L.M. & Gurnak, V.M. (2018). Problemni pytannia polipshennia lohystychnoi vzaiemodii sumizhnykiv pry eksporti tovariv [Problematic issues of improving the logistical interaction of allied traders when exporting goods]. Proceedings from: VIII Mizhnarodna naukovo-praktychna konferentsiia – The Eighth International Scientific and Practical Conference. (pp. 247-250). Odessa: KUPRIEJKO SV[in Ukrainian].

4. Gurnak V.M. & Volynets L.M. & Gurnak M.V. (2017). Obhruntuvannia neobkhidnosti zminy pryorytetiv investuvannia rozvytku infrastruktury riznykh vydiv transportu v suchasnykh umovakh [Justifying the need to change priorities of investing in the development of infrastructure of different types of transport in modern conditions] Upravlinnia proektamy, systemnyi analiz i lohystyka. Ch.2: Seriiia «Ekonomichni nauky» - Project management, systems analysis and logistics. Part 2: Series «Economics», 9, 33-39 [in Ukrainian].

5. Dmytrychenko M.F. & Vikovych I.A. & Samsin I.L. & Zinko R.V. (2012). Mizhnarodni perevezennia [International transportation] Lviv: Lviv Polytechnic National University [in Ukrainian].

6. Khomenko I. O. & Volynets L.M. Vplyv rozvytku transportnoi infrastruktury na ekonomichne zrostantia [The Influence of Transport Infrastructure Development on Economic Growth] Proceedings from YS-2018: SEHASD `18: Mizhnarodna naukovo-praktychna konferentsiia studentiv, aspirantiv i molodykh vchenykh «Junist nauky – 2018: sotsialno-ekonomichni ta humanitarni aspekty rozvytku suspilstva» - International scientific and practical conference of students, postgraduates and young scientists "Youth of science - 2018: socio-economic and humanitarian aspects of society development" (pp. 32-33). Chernigov: CNUT [in Ukrainian].

7. Shkarlet S.M. & Khomenko I.O. & Volynets L.M. (2018). Implementatsiia yevropeiskykh standartiv yak osnova mekhanizmu udoshkonalennia derzhavnoho rehuliuвання u transportnii haluzi [Implementation of European standards as the basis of the mechanism for improving state regulation in the transport sector]. Upravlinnia proektamy, systemnyi analiz i lohystyka. Ch.2: Seriiia «Ekonomichni nauky» - Project management, systems analysis and logistics. Part 2: Series «Economics», 20

РЕФЕРАТ

Гурнак В.М. Проблеми взаємодії та конкуренції різних видів транспорту держави в сучасних умовах / В.М. Гурнак, Л.М. Волинець, О.В. Ананченко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2019. – Вип. 2 (44).

В статті проаналізовані актуальні проблеми взаємодії та конкуренції різних видів транспорту держави в сучасних умовах. Досліджено автомобільний, залізничний, авіаційний та водний види транспорту, які функціонують та розвиваються за різними правилами та критеріями, виходячи з своїх відомчих інтересів та пріоритетів. Для будь-якого виду транспорту, в нашій державі, актуальним на даному етапі розвитку економіки є завоювання й утримання конкурентних переваг. Сформовано основні напрямки на посилення державної транспортної політики, яка необхідна для доповнення і коригування дій ринкових механізмів з метою забезпечення ефективного, відповідаючого суспільним інтересам формування транспортної системи держави та ринку транспортних послуг. Можливим вирішенням проблеми є об'єднання сотні середніх та малих автотранспортних компаній і експедиторських фірм в єдиному місці – мультимодальному транспортно-логістичному центрі з наданням комплексу логістичних послуг, що призведе до залучення нових інвестицій до транспортної інфраструктури країни та підвищення рівня надання послуг в сфері логістики.

Об'єкт дослідження – процес взаємодії та конкуренції різних видів транспорту.

Мета дослідження – полягає в тому, щоб проаналізувати проблеми взаємодії та конкуренції різних видів транспорту держави в сучасних умовах та визначити можливі напрями щодо їх вирішення при перевезеннях вантажів та пасажирів для забезпечення стабільного розвитку економіки, задоволення потреб населення та суспільного виробництва.

Методи дослідження – методи економічного, системного та порівняльного аналізу.

На основі аналізу взаємодії різних видів транспорту виявлено, що за цей час в економіці держави відбулись кардинальні трансформаційні процеси від соціалістичних планових до ринкових відносин та інфраструктурного розвитку. Специфіка діяльності різних видів транспорту зараз в тому, що вони не тільки взаємодіють, але і конкурують між собою в наданні транспортних послуг клієнтам та пасажиром. Має місце велика конкурентна боротьба на міждержавному рівні за транзитні перевезення вантажів. Доведено, що метою будь-якої транспортної підгалузі чи системи є задоволення потреб клієнта в перевезеннях. Маркетинг і логістика є частинами цієї системи. Маркетинг визначає попит, що виник, а логістика забезпечує просування товарного потоку до закордонного споживача. Таким чином, обидві функції забезпечують єдиний процес і для досягнення успіху повинні ефективно взаємодіяти.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – запропонований маркетинговий та логістичний підходи, для сталого розвитку економіки та завоювання й утримання конкурентних переваг, які дозволять оперативно враховувати зміни зовнішнього середовища, реагувати на поведінку конкурентів, споживачів, тобто при цьому передбачити і формувати попит та пропозицію в перспективному плані. Саме тому необхідно проводити комплексні заходи, спрямовані на те, щоб перетворити будь-яке товариство на успішне комерційне підприємство, котре надаватиме якісні транспортні послуги. У загальному вигляді стратегічним стає вирішення трьох основних завдань: зменшення витрат компанії, підвищення її доходів та забезпечення максимальної безпеки руху і схоронності вантажів при транспортуванні як на теренах нашої держави, так і за кордоном.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: МАРКЕТИНГ, КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ, ВЗАЄМОДІЯ РІЗНИХ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ, ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА ДЕРЖАВИ, ЛОГІСТИЧНА СИСТЕМА, ДЕРЖАВНА ТРАНСПОРТНА ПОЛІТИКА.

ABSTRACT

Gurnak V.M., Volynets L.M., Ananchenko O.V. Problems of interaction and competition of various types of transport of the state in modern. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2019. – Issue 2 (44).

The article analyzes actual problems of interaction and competition of various types of state transport in modern conditions. Have been studied the automobile, railway, aviation and water transport modes that function and develop according to different rules and criteria, based on their departmental interests and priorities. For any type of transport, in our state, the current stage of economic development is the conquest and maintenance of competitive advantages. The main directions of strengthening the state transport policy have been formed, which is necessary to supplement and adjust the actions of market mechanisms in order to ensure an efficient formation of the state transport system and the transport services market that meets the public interest. A possible solution to the problem is the unification of hundreds of medium-sized and small motor transport companies and forwarding firms in one place - the multimodal transport and logistics center with the provision of a range of logistics services, which will attract new investments in the country's transport infrastructure and increasing the level of logistics services.

The object of study- the process of interaction and competition of different types of transport.

The purpose of the study is to analyze the problems of interaction and competition between different modes of transport in the modern conditions and to identify possible directions for their solution in the transport of goods and passengers in order to ensure stable economic development, satisfaction of the needs of the population and social production.

Methods of research - methods of economic, system and comparative analysis.

On the basis of the analysis of the interaction of different types of transport, it was discovered that during this time the cardinal transformational processes from the socialist plans to market relations and infrastructure development took place in the state economy. The specifics of the activities of various modes of transport now is that they not only interact, but also compete with each other in providing transport services to customers and passengers. There is a big competition at the interstate level for the transit of goods. It is proved that the purpose of any transport sub-sector or system is to meet the needs of the customer in transportation. Marketing and logistics are part of this system. Marketing determines the demand that has

arisen, and logistics ensures the flow of goods flow to a foreign consumer. Thus, both functions provide a single process and must work effectively to achieve success.

Predictive assumptions for the development of the object of study - the proposed marketing and logistics approaches for sustainable development of the economy and winning and maintaining competitive advantages that will quickly take into account changes in the external environment, respond to the behavior of competitors, consumers, that is, provide for and form demand and supply in the prospective plan. That is why it is necessary to carry out complex measures aimed at transforming any company into a successful commercial enterprise, which will provide high-quality transport services. In general, the strategic goal is to solve three main tasks: to reduce the company's expenses, increase its income and ensure the maximum safety of movement and safekeeping of cargoes during transportation both on the territory of our state and abroad.

KEYWORDS: MARKETING, COMPETITIVENESS, INTERACTION OF DIFFERENT VEHICLES, TRANSPORT SYSTEM OF THE STATE, LOGISTIC SYSTEM, STATE TRANSPORT POLICY.

РЕФЕРАТ

Гурнак В.Н. Проблемы взаимодействия и конкуренции различных видов транспорта государства в современных условиях / В.Н. Гурнак, Л.Н. Волюнец, О.В. Ананченко // Весник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2019. – Вып. 2 (44).

В статье проанализированы актуальные проблемы взаимодействия и конкуренции различных видов транспорта государства в современных условиях. Исследовано автомобильный, железнодорожный, авиационный и водный виды транспорта, которые функционируют и развиваются по разным правилам и критериям, исходя из своих ведомственных интересов и приоритетов. Для любого вида транспорта, в нашем государстве, актуальным на данном этапе развития экономики является завоевание и удержание конкурентных преимуществ. Сформированы основные направления усиления государственной транспортной политики, которая необходима для дополнения и корректировки действий рыночных механизмов с целью обеспечения эффективного, отвечающего общественным интересам формирования транспортной системы государства и рынка транспортных услуг. Возможным решением проблемы является объединение сотни средних и малых автотранспортных компаний и экспедиторских фирм в единственном месте - мультимодальном транспортно-логистическом центре с предоставлением комплекса логистических услуг, что приведет к привлечению новых инвестиций в транспортную инфраструктуру страны и повышение уровня предоставления услуг в сфере логистики.

Объект исследования - процесс взаимодействия и конкуренции различных видов транспорта.

Цель исследования - состоит в том, чтобы проанализировать проблемы взаимодействия и конкуренции различных видов транспорта государства в современных условиях и определить возможные направления их решения при перевозках грузов и пассажиров для обеспечения стабильного развития экономики, удовлетворение потребностей населения и общественного производства.

Методы исследования - методы экономического, системного и сравнительного анализа.

На основе анализа взаимодействия различных видов транспорта выявлено, что за это время в экономике государства состоялись кардинальные трансформационные процессы от социалистических плановых к рыночным отношениям и инфраструктурного развития. Специфика деятельности различных видов транспорта сейчас в том, что они не только взаимодействуют, но и конкурируют между собой в предоставлении транспортных услуг клиентам и пассажирам. Имеет место большая конкурентная борьба на межгосударственном уровне за транзитные перевозки грузов. Доказано, что целью любой транспортной подотрасли или системы является удовлетворение потребностей клиента в перевозках. Маркетинг и логистика являются частями этой системы. Маркетинг определяет возникший спрос, а логистика обеспечивает продвижение товарного потока в зарубежный потребитель. Таким образом, обе функции обеспечивают единый процесс и для достижения успеха должны эффективно взаимодействовать.

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования - предложенный маркетинговый и логистический подходы для устойчивого развития экономики и завоевания и удержания конкурентных преимуществ, которые позволят оперативно учитывать изменения внешней среды, реагировать на поведение конкурентов, потребителей, то есть при этом предусмотреть и формировать спрос и предложение в перспективном плане. Именно поэтому необходимо проводить

комплексные мероприятия, направленные на то, чтобы превратить любое общество на успешное коммерческое предприятие, которое будет предоставлять качественные транспортные услуги. В общем виде стратегическим становится решение трех основных задач: уменьшение затрат компании, повышение ее доходов и обеспечения максимальной безопасности движения и сохранности грузов при транспортировке как на территории нашего государства, так и за рубежом.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: МАРКЕТИНГ, КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ, ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА, ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА ГОСУДАРСТВА, ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА, ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА.

АВТОРИ:

Гурнак Віталій Миколайович, доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри «Транспортне право та логістика», e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка,1, orcid.org/0000-0001-5029-4818

Волинець Людмила Миколаївна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри «Транспортне право та логістика», e-mail: Volines_3@ukr.net, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка,1, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Ананченко Оксана Віталіївна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри «Транспортне право та логістика», e-mail: oananchenko@gmail.com, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка,1, orcid.org/0000-0001-5029-4818

AUTHORS:

Gurnak Vitalii Mykolaiovych, Doctor of Economics, Professor, National Transport University, Professor of the Department of Transport Law and Logistics, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Ukraine, 01010, Kyiv, vul. M. Omeljanovich-Pavlenko, 1, orcid.org/0000-0001-5029-4818

Volynets Lyudmila Mykolaevna, Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, National Transport University, Associate Professor, Department of Transport Law and Logistics, e-mail: Volines_3@ukr.net, Ukraine, 01010, Kyiv, vul. M. Omeljanovich-Pavlenko, 1, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Ananchenko Oksana Vitalievna, Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, National Transport University, Associate Professor of the Department of Transport Law and Logistics, e-mail: oananchenko@gmail.com, Ukraine, 01010, Kyiv, vul. M. Omeljanovich-Pavlenko, 1, orcid.org/0000-0001-5029-4818

АВТОРЫ:

Гурнак Виталий Николаевич, доктор экономических наук, профессор, Национальный транспортный университет, профессор кафедры «Транспортное право и логистика», e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленко, 1, orcid.org/0000-0001-5029-4818

Волинец Людмила Николаевна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры «Транспортное право и логистика», e-mail: Volines_3@ukr.net, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленко, 1, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Ананченко Оксана Витальевна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры «Транспортное право и логистика», e-mail: oananchenko@gmail.com, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленко, 1, orcid.org/0000-0001-5029-4818

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Базилюк А.В., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри фінансів, обліку і аудиту, Київ, Україна.

Яновська В.П., доктор економічних наук, доцент, Державний університет інфраструктури та технологій, завідувач кафедри економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування, Київ, Україна.

REVIEWER:

Bazyliuk A.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, head, department of Finance, Accounting and Audit, Kyiv, Ukraine.

Yanovska V.P., Ph.D., Economics (Dr.), associate professor, State University of Infrastructure and Technologies, head, Department of Economics, Marketing and Business Administration, Kyiv, Ukraine.