
УДК 338.656.1(73.31.75)

DOI: <https://doi.org/10.32782/2304-0920/1-80-26>

Мазур Ю. В.

ПрАТ «ВНЗ «Міжрегіональна Академія управління персоналом»

РИНОК ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ: СУЧАСНИЙ СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

Досліджено сучасний стан транспортного ринку в Україні, обґрунтовано проблеми, які перешкоджають його ефективному функціонуванню, та визначено основні перспективи розвитку. Доведено, що темпи зміни транспортних перевезень є індикатором змін в економіці країн. Проведено кореляційний аналіз залежності між темпами зміни обсягу наданих послуг транспортною сферою та такими змінними, як: темп зміни випуску товарів і послуг (усього); оптова та роздрібна торгівля; переробна промисловість; добувна промисловість; сільське господарство; будівництво. За обсягом і структурою перевезених вантажів в Україні найбільшу питому вагу займає автомобільний транспорт – 69,2–73,4%, він має низку переваг порівняно з іншими видами транспорту: оптимальне співвідношення; мобільність; універсальність; швидкість доставки вантажу; контрольованість місцезнаходження автомобіля та його вантажу. Обґрунтовано основні напрями розвитку сфери перевезень вантажів.

Ключові слова: транспортний ринок, перевезення вантажів, обсяг перевезених вантажів, поштова та кур'єрська діяльність, транспортна стратегія розвитку.

Постановка проблеми. Транспорт здійснює різного роду зв'язки між виробництвом і споживанням, промисловістю й сільським господарством, видобувними та обробними підприємствами, економічними районами й населенням, отже, він є матеріальною базою суспільного поділу праці та впливає на весь процес розширеного відтворення, тривалість виробничого циклу, виробничі запаси.

Людство за період свого існування пережило як мінімум три транспортних революції, а нині має місце четверта: перша революція була пов'язана з винайденням колеса, друга – з використанням тягової сили тварин, третя – з винаходом і виготовленням транспортних засобів, що дало змогу зменшити час і витрати людських сил на вантажоперевезення; проявом четвертої транспортної рево-

люції є використання безпілотних вантажівок. Вантажоперевезення – це процес, унаслідок якого відбувається переміщення будь-яких об'єктів у задане місце за допомогою будь-якого транспорту. Нині вантажоперевезення є невіддільним елементом інфраструктури держави. Вони дають можливість здійснювати торгові угоди на різній відстані, сприяють розвитку економічних зав'язків і зростанню добробуту країни та її окремих регіонів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми розвитку транспортної інфраструктури, ефективного функціонування ринку транспортних послуг досліджували багато вітчизняних і зарубіжних науковців, серед яких: А. Абрамов, Д. Бенсон, О. Бойко, А. Воркут, Б. Геронімус, О. Голиков, А. Вельможин, Є. Жуков, В. Загорський,

В. Іванов, В. Канарчук, Л. Канторович, В. Константинов, С. Кульчицький, В. Левин, Є. Лебідь, М. Макаренко, С. Мирошниченко, М. Окландер, А. Пасічник, Л. Харсун, В. Шинкаренко тощо.

Проте в наукових джерелах недостатньо уваги приділено аналізу сучасного стану та перспектив розвитку сучасного ринку перевезень вантажів, обґрунтуванню проблем, які перешкоджають його ефективному функціонуванню.

Мета статті. Головною метою цієї роботи є аналіз сучасного стану транспортного ринку в Україні, обґрунтування проблем, які перешкоджають його ефективному функціонуванню, та визначення основних перспектив розвитку.

Виклад основного матеріалу. На думку М. Макаренка, транспортний ринок є системою економічних, технологічних та інших зв'язків, по-перше, між транспортом і його споживачами (клієнтурою), а по-друге, між видами транспорту й транспортними підприємствами [1]. О. Бойко вважає транспортний ринок інтегрованим поєднанням ринку транспортних послуг і того сектору транспортного ринку, де відбувається відтворення (виробництво) виробничо-ресурсного складника за сприятливого впливу ринково забезпечувальної інфраструктури [2].

Л. Харсун розглядає ринок транспортних послуг як співвідношення пропозиції і попиту на перевезення з боку підприємств, установ чи фірм, що виступають виробниками, споживачами, експортерами чи імпортерами, транспортними підприємствами та посередниками, котрі вступают в економічні та комерційно-правові взаємовідносини, регламентовані національними нормативними актами та міжнародними правовими нормами і торговими звичаями [3].

Основою транспортного ринку є транспортна система. Відповідно до статті 21 Закону України «Про транспорт», транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспор-

тування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України [4].

Транспортна система України є однією з базових галузей економіки, але нині у цілому задовольняє лише основні потреби населення та економіки в перевезеннях за обсягом, але не за якістю [5]. Так, протягом 2014–2018 рр. на транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність припадала невелика частка валового внутрішнього продукту: 6,1% – у 2014 р., 6,6% – у 2015 р., та 6,3% – у 2016–2018 рр. (табл. 1).

Суб'єктами ринку транспортних послуг є учасники транспортного процесу: виробники, замовники, покупці продукції, транспортні підприємства, посередники, що вступають в складні економічні та комерційно-правові взаємовідносини, які визначені різноманітними нормативними актами, регульовані національним законодавством, міжнародними правовими нормами та традиціями [7].

Пропозицію на ринку транспортних послуг створюють підприємства-перевізники. Динаміку кількості суб'єктів господарювання за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» у 2014–2018 рр. представлено в табл. 2. Частка суб'єктів господарювання за транспортним сектором становила: у 2014 р. – 5,8%, у 2015 р. – 6,0%, у 2016 р. – 5,9%, у 2017 р. – 5,3%, у 2018 рр. – 4,9% у загальній кількості вітчизняних суб'єктів господарювання, причому їх кількість протягом 2014–2018 рр. зменшилася на 19,0%.

Особливістю ринку транспортних послуг України є переважання у цій сфері малих і мікросуб'єктів господарювання, їхня частка становить 82,2–87,5% до загальної кількості підприємств, що функціонують у цій сфері. А це є перешкодою для техніко-технологічного оновлення рухомого складу та активізації інноваційної діяльності внаслідок браку достатніх оборотних коштів (рис. 1, табл. 2).

Відповідно до Закону України «Про транспорт», єдину транспортну систему України становлять: транспорт загального користування

Таблиця 1

Динаміка виробленого ВВП та сектору «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» протягом 2014–2018 рр.

Показники	2014 рік	2015 рік	2016 рік	2017 рік	2018 рік
Випуск товарів і послуг у ринкових цінах, млн грн	3558223,0	4488398,0	5420433,0	6719718,0	8035875,0
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність, млн грн	217287,0	295634,0	341938,0	420484,0	503326,0
Частка сектору «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» у ВВП, %	6,1	6,6	6,3	6,3	6,3

Джерело: розроблено на основі [6]

Таблиця 2

Динаміка кількості суб'єктів господарювання (усього) та за сектором «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» у 2014–2018 рр.

Показники	2014 рік	2015 рік	2016 рік	2017 рік	2018 рік
Усього суб'єктів господарювання, одиниць	1932161,0	1974439,0	1865631,0	1805144,0	1839672,0
Суб'єктів господарювання за сектором «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність», одиниць	111807,0	119037,0	109334,0	95815,0	90591,0
у відсотках до загальної кількості	5,8	6,0	5,9	5,3	4,9
Підприємства, одиниць	14909,0	15148,0	13716,0	15252,0	16085,0
у відсотках до загальної кількості	13,3	12,7	12,5	15,9	17,8
Фізичні особи – підприємці, одиниць	96898,0	103889,0	95618,0	80563,0	74506,0
у відсотках до загальної кількості	86,7	87,3	87,5	84,1	82,2

Джерело: розроблено на основі [8]

(залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування [4].

Головна мета, пріоритети комплексного формування транспортної політики та ефективного державного управління, а також основні напрями розвитку транспортної сфери України знайшли своє відображення в Національній транспортній стратегії України на період до 2030 р. [5].

В Україні функціонує розгалужена мережа всіх видів транспорту: залізничний, автомобільний (наземні), морський, річковий, повітряний, трубопровідний, які тісно пов'язані між собою, взаємно доповнюють один одного та забезпечують перевезення вантажів і пасажирів. «Перевезення вантажів – загальний обсяг вантажів, який навантажено та транспортовано рухомим складом окремих видів транспорту (вантажними автомобілями, залізничними вагонами, річковими та морськими суднами, літаками) або трубопроводами, вимірюється в тоннах (перекачка газу, аміаку – в тоннах або кубічних метрах)» [9, с. 150]. Динаміку обсягу та структуру перевезених вантажів за

видами транспорту протягом 2014–2018 рр. представлено в табл. 3.

Інтенсивність вантажоперевезень залежить від стану та тенденцій розвитку економіки країни, активності її суб'єктів на внутрішньому і зовнішньому ринках. Динаміка розвитку вітчизняного сектору перевезень вантажів є відбиттям тенденції змін економічних показників: індексу ВВП, обсягу промислової та сільськогосподарської продукції, оптового та роздрібного товарообороту у 2010–2018 рр. (табл. 4).

Із метою статистичного дослідження (стохастичної) залежності між темпами зміни обсягу наданих послуг за сферою «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» і такими змінними, як: темп зміни випуску товарів і послуг (усього), обсягу продукції за видами економічної діяльності «Сільське господарство, лісове господарство та рибне господарство», «Добувна промисловість», «Переробна промисловість», «Будівництво», «Оптова та роздрібна торгівля» у 2010–2018 рр., нами проведено кореляційний аналіз.

Кореляційний аналіз – це статистичне дослідження між випадковими величинами, що застосовується для знаходження щільності зв'язку між випадковими величинами. Для визначення

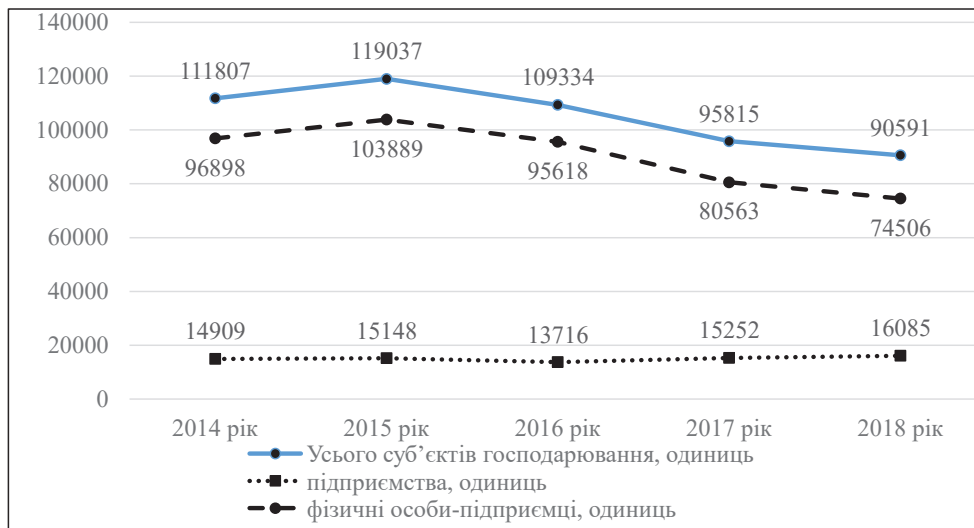


Рис. 1. Динаміка та структура кількості суб'єктів господарювання за сектором «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» у 2014–2018 рр.

Джерело: розроблено на основі [8]

Таблиця 3
Динаміка обсягу та структура перевезених вантажів за видами транспорту протягом 2014–2018 рр.

Рік	Залізничний	Морський	Річковий	Автомобільний	Авіаційний	Трубо-провідний
<i>Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту, тис т</i>						
2014	386277	2805,3	3144,8	1131313	78,6	99679,5
2015	349995	3291,6	3155,5	1020604	69,1	97231,5
2016	343434	3032,5	3641,8	1085663	74,3	106729,2
2017	339551	2253,1	3640,2	1121674	82,8	114810,4
2018	322342	1892	3698	1205531	99,1	109418,2
<i>Структура перевезених вантажів усіма видами транспорту, %</i>						
2014	23,80	0,17	0,19	69,69	0,08	6,14
2015	23,74	0,22	0,21	69,22	0,07	6,59
2016	22,26	0,20	0,24	70,38	0,07	6,92
2017	21,46	0,14	0,23	70,90	0,07	7,26
2018	19,62	0,12	0,23	73,37	0,09	6,66

Джерело: розроблено на основі [9]

кореляційної функції розглядається випадкова величина – добуток відхилення значень x від його середнього Mx і відхилення y від свого середнього My . Якщо x і y незалежні, то $R_{xy} = 0$. Якщо x і y залежні, то, звичайно, $R_{xy} \neq 0$, причому в тих випадках, коли залежність повна, тоді або $R_{xy} = 1$ (x та y зростають одночасно), або $R_{xy} = -1$ (за збільшення однієї з них інша зменшується). Отже: $-1 \leq R_{xy} \leq 1$ [10].

Отримані коефіцієнти кореляції показали значну залежність між темпами зміни обсягу наданих послуг у транспортній сфері й такими змінними, як: темп зміни випуску товарів і послуг (усього) ($R=0,893889$); оптова та роздрібна торгівля ($R=0,788962$); переробна промисловість ($R=0,783736$); добувна промисловість ($R=0,715929$); сільське господарство ($R=0,649843$), будівництво ($R=0,636368$).

За обсягом і структурою перевезених вантажів по суші на короткі й середні відстані найбільшу питому вагу займає автомобільний транспорт – 69,2–73,4%, причому його частка зростає на 3,68 в. п. протягом 2014–2018 рр.; також відбулося незначне збільшення частки трубопровідного транспорту, річкового та авіаційного транспорту – відповідно на 0,52 в. п., 0,03 в. п. і 0,01 в. п. Разом із тим питома вага залізничних та морських перевезень зменшилася відповідно на 4,18 в. п. і 0,06 в. п. (рис. 2).

Затребуваність автомобільного транспорту пояснюється тим, що даний вид транспорту має низку переваг порівняно з іншими видами транспорту:

- оптимальне співвідношення показників – оперативність доставки/вартість, більша оперативність можлива лише повітряним транспортом, але вартість перевезення вантажів у 3–5 разів дорожче;

- мобільність – автомобільні перевезення не обмежені розкладом відправлень як, наприклад, перевезення залізницею; не залежать від погодних умов; існує можливість доставки вантажів у будь-яке місце країни чи регіону завдяки розгалуженій мережі магістралей та використанню технології перевезень «від дверей до дверей» і логістичній концепції «точно в строк»;

- універсальність – автомобілем можна доставляти будь-які вантажі: небезпечні й негабаритні, рідини та продукти, які вимагають особливого температурного режиму;

- швидкість доставки вантажу – навіть великогабаритний і місткий автомобіль розвиває значну швидкість руху;

- контрольованість місцезнаходження автомобіля та його вантажу (супутникові системи контролю руху дають можливість розрахувати точний час прибуття вантажу та інформувати відправника й одержувача про його місцезнаходження).

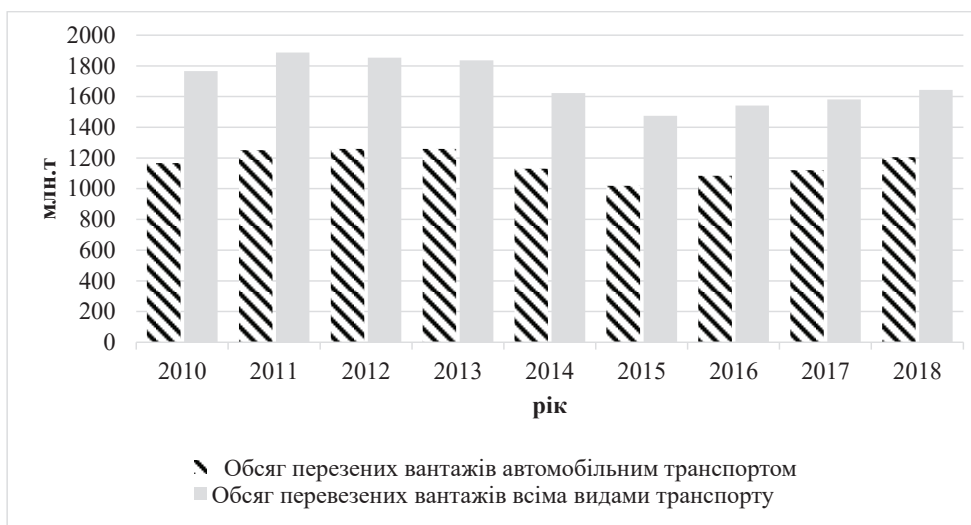


Рис. 2. Обсяг перевезених вантажів автомобільним і всіма видами транспорту протягом 2010–2018 рр.

Джерело: побудовано на основі [9]

Таблиця 4

Темп зміни обсягу ВВП та випуску продукції основних видів економічної діяльності протягом 2011–2018 рр. (% до попереднього року)

Показники	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Випуск товарів і послуг (усього)	121,4	106,2	100,8	109,1	126,1	120,8	124,0	119,6
Сільське господарство, лісове господарство та рибне господарство	133,9	103,2	117,3	124,2	146,6	117,3	110,9	119,9
Добувна промисловість і розроблення кар'єрів	131,4	97,1	101,6	101,5	119,2	136,3	135,6	120,7
Переробна промисловість	119,7	100,4	92,7	110,4	123,6	121,0	123,7	114,1
Будівництво	120,4	111,8	93,8	97,2	116,0	127,4	135,9	131,1
Оптова та роздрібна торгівля	122,5	110,0	102,3	113,2	124,0	117,5	129,0	115,1
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	127,3	103,1	103,6	98,8	136,1	115,7	123,0	119,7

Джерело: розроблено на основі [6]

Висновки і пропозиції. Потенціал України на міжнародному ринку транспортних послуг досить високий. Але низка проблем перешкоджає розвитку даної сфери діяльності в Україні, серед яких можна назвати такі: низька якість транспортної інфраструктури; корупція в секторі будівництва автошляхів, що є наслідком неефективного управління сферою діяльності; найгострішою проблемою, яка пов'язана з якістю автошляхів, є безпека дорожнього руху; забруднення автотранспортом навколишнього середовища викидами шкідливих газів і транспортний шум; технологічне відставання транспортної інфраструктури; низький рівень впровадження сучасних технологій на автомобільному транспорті; відсутність вагового контролю; недотримання принципів добросовісної конкуренції на ринку автоперевезень вантажів; невідповідність європейським вимогам доступу до ринку тощо.

В умовах реформування економіки України необхідна виважена державна транспортна політика, яка враховувала б особливості сфери діяльності та її роль у процесах економічних і соціальних перетворень.

Отже, для сталого розвитку сфери перевезень вантажів в Україні необхідні: вдосконалення управління транспортною системою; впровадження вимог Хартії якості міжнародних автомобільних вантажних перевезень, контроль над виконанням вимог ЄС щодо рухомого складу та соціальних гарантій працівників транспорту; дотримання принципів чесної конкуренції на ринку автоперевезень вантажів та у сфері будівництва і реконструкції доріг; впровадження сучасних інноваційних технологій; забезпечення ефективного контролю безпеки дорожнього руху; впровадження енергозберігаючих та екологічних технологій.

Список використаних джерел:

1. Макаренко М.В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України. Київ : КУЕТТ, 2003. 478 с.
2. Бойко О.В. Структура транспортного ринку: основні та забезпечуючі складові. *Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія «Економічні науки»*. 2010. № 44.
3. Харсун Л.Г. Міжнародні детермінанти формування транспортного забезпечення зовнішньої торгівлі країни. *Ефективна економіка*. 2012. № 11. URL : <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=1557> (дата звернення: 19.02.2020).
4. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР, чинний, поточна редакція. URL : https://kodeksy.com.ua/pro_transport.htm (дата звернення: 21.02.2020).
5. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 р. : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#n13> (дата звернення: 15.02.2020).
6. Валовий внутрішній продукт (у фактичних цінах). *Державна служба статистики України*. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 15.02.2020).
7. Брайковська А. Дослідження особливостей формування ринку транспортних послуг як середовища функціонування підприємств. *Економіст*. 2012. № 9. С. 50–54. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/econ_2012_9_14 (дата звернення: 21.02.2020).
8. Кількість суб'єктів господарювання за видами економічної діяльності. *Державна служба статистики України*. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 15.02.2020).
9. Транспорт і зв'язок України – 2018 : статистичний збірник / Відп. за вип. О. Мислінський. Київ, 2019. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 15.02.2020).
10. Ковалев В.В., Волкова О.Н. Анализ хозяйственной деятельности предприятия : учебник. Москва : Проспект, 2007. 424 с.

References:

1. Makarenko M. (2003) *Osnovi upravlinnya ekonomichnimi protsesami na zalsznichnomu transports Ukrayini* [Fundamentals of economic processes management on Ukrainian railways]. Kiyivskiy un-t ekonomiki s tehnology transportu. Kiyiv: KUETT. (in Ukrainian)
2. Boyko O. (2010) *Struktura transportnogo rinku: osnovni ta zabezpechuyuchi skladovi* [Structure of the transport market: basic and supporting components]. *Visnik Chernigivskogo derzhavnogo tehnologichnogo universitetu*, № 44. (in Ukrainian).
3. Harsun L. (2012) *Mizhnarodni determinanti formuvannya transportnogo zabezpechennya zovnishnoyi torglivl krayini*. [International Determinants of the Formation of Foreign Trade Transportation Assistance]. *Efektivna ekonomika. Elektronne naukovе fahove vidannya Akademiyi munitcipalnogo upravlinnya*, № 11. Available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=1557> (accessed 19 February 2020).
4. Pro transport [About transport]. *Zakon Ukrayini vid 10.11.1994. № 232/94-VR chinni, potochna redaktsiya*. Available at: https://kodeksy.com.ua/pro_transport.htm (accessed 21 February 2020).
5. Kabinet ministriv Ukrainy. (2018). *Natsionalna transportna stratehiia Ukrainy na period do 2030 roku* [National Transport Strategy of Ukraine till 2030]. Available at: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#n13> (accessed 15 February 2020).
6. Derzhavna sluzhba statistiki Ukrayini. *Valoviy vnutrishniy produkt (u faktichnih tsinah)* [Gross domestic product (at actual prices)]. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (accessed 15 February 2020).
7. Braykovska A. *Doslidzhennya osoblivostey formuvannya rinku transportnih poslug yak seredovischa funktsionuvannya pidpriemstv transportu* (2012) [Research of features of formation of the market of transport services as an environment of functioning of transport enterprises]. *Ekonomist*. 2012. № 9. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/econ_2012_9_14 (accessed 21 February 2020).
8. *Kilkist sub'ektiv gospodaryuvannya za vidami ekonomichnoyi diyalnosti za 2018 rik* [Number of economic entities by type of economic activity]. *Statistichniy zbirnik*. Available at: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publ9_u.htm (accessed 15 February 2020).
9. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy (2019). *Transport i zviazok Ukrainy – 2018* [Transport and communications of Ukraine – 2018] *Statystichnyi zbirnyk*. Statistical collection. State Statistics Service of Ukraine. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (accessed 15 February 2020).
10. Kovalev V., Volkova O. (2007) *Analiz hozyaystvennoy deyatelnosti predpriyatiya: ucheb* [Analysis of the economic activity of the enterprise]. Moskva: TK Velbi, izd-vo Prospekt. (in Russian).

Мазур Ю. В.

Учебно-научный институт менеджмента, экономики и финансов
ЧАО «ВУЗ «Межрегиональная Академия управления персоналом»

РЫНОК ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Резюме

Исследовано современное состояние транспортного рынка в Украине, обоснованы проблемы, которые препятствуют его эффективному функционированию, и определены основные перспективы развития. Доказано, что темпы изменения транспортных перевозок являются индикатором изменений в экономике стран. Проведен корреляционный анализ зависимости между темпами изменения объема предоставленных услуг транспортной сферой и такими переменными, как: темп изменения выпуска товаров и услуг (всего), оптовая и розничная торговля; перерабатывающая промышленность; добывающая промышленность; сельское хозяйство, строительство. По объему и структуре перевозимых грузов в Украине наибольший удельный вес занимает автомобильный транспорт – 69,2–73,4%, он имеет ряд преимуществ по сравнению с другими видами транспорта: оптимальное соотношение; мобильность; универсальность; скорость доставки груза; контролируемость местонахождения автомобиля и его груза. Обоснованы основные направления развития сферы перевозок грузов.

Ключевые слова: транспортный рынок, перевозки грузов, объем перевезенных грузов, почтовая и курьерская деятельность, транспортная стратегия развития.

Mazur Juliia

Educational and Scientific Institute of Management, Economics and Finance
JSC “Higher Education Institution
“Interregional Academy of Personnel Management”

THE CARGO MARKET: THE CURRENT SITUATION AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT

Summary

State of the transport market in Ukraine is investigated, the problems that hinder its effective functioning and the basic prospects of development are substantiated. The peculiarities of the market of transport services of Ukraine are determined; this is the predominance of small and micro-entities, their share is from 82,2-87,5% to the total number of enterprises operating in this field. It is proved that the rate of change of transportation is an indicator of changes in the economy of the countries. Correlation analysis between the rate of change in the volume of services rendered by the sphere “Transport, warehousing, postal and courier activities” and such variables as: the rate of change in the volume of output of goods and services (total) ($R = 0,893889$); wholesale and retail trade ($R = 0,788962$); manufacturing ($R = 0,783736$); mining ($R = 0,715929$); agriculture ($R = 0,649843$); construction ($R = 0,636368$) showed significant dependence. In terms of volume and structure of goods transported in Ukraine, the largest share is occupied by road transport – 69,2-73,4%, it has several advantages in comparison with other modes of transport: optimum ratio; mobility; versatility; speed of delivery of cargo; controllability of the location of the car and its load. But a number of problems hinder the development of this area of activity in Ukraine, among which are the following: poor quality of transport infrastructure; corruption in the road construction sector; technological backlog of transport infrastructure; low level of implementation of modern technologies in road transport; lack of weight control on; non-observance of the principles of fair competition in the freight transportation market; non-compliance with European market access requirements, etc. The basic directions of development of sphere of freight transportation are substantiated: improvement of management of the transport system; implementation of the requirements of the Charter of Quality of international road haulage, control over the fulfillment of EU requirements on rolling stock and social guarantees of transport workers; observance of the principles of fair competition in the freight transportation market; introduction of modern innovative technologies; ensuring effective control of road safety; introduction of energy saving and environmental technologies.

Keywords: transport market, cargo transportation, volume of goods transported, postal and courier activities, transport development strategy.