

УДК 338.47.656

*Зоряна Двуліт
Лілія Кот*

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

У статті розглядаються головні тенденції розвитку світового ринку транспортних послуг. Описано типи транспортних систем. Виявлені особливості становлення національного ринку транспортних послуг. Проаналізовано світовий ринок транспортних послуг.

Ключові слова: транспорт, транспортні послуги, транспортні перевезення, транспортні системи.

В статье рассматриваются главные тенденции развития мирового рынка транспортных услуг. Описаны типы транспортных систем. Выявлены особенности становления национального рынка транспортных услуг. Проанализирован мировой рынок транспортных услуг.

Ключевые слова: транспорт, транспортные услуги, транспортные перевозки, транспортные системы.

This article discusses the major trends in the global transport market. We describe the types of transport systems. The features of the formation of the national transport market. Analysis of the global market of transport services.

Keywords: transportation, transportation, transportation, transportation system.

Актуальність теми. Глобальна економіка і функціонування світового ринку загалом були б неможливими без розвинутого транспорту й системи комунікацій. Саме бурхливий розвиток транспорту в ХХ ст. спричинив поглиблення міжнародного поділу праці й набуття світовим ринком сучасних специфічних рис, коли географічна віддаленість виробника і споживача вже не є вагомим чинником, що перешкоджає економічним зв'язкам.

Ринок транспортних перевезень у сучасних умовах трансформувався в ринок логістичних послуг, що є, без сумніву, основною тенденцією його сучасного розвитку.

Транспорт є ключовою ланкою соціально-економічної системи держави і належить до стратегічно важливих галузей національної економіки, без ефективної роботи якої неможливе подальше підвищення добробуту суспільства. Основні завдання транспорту – своєчасне, якісне та цілковите задоволення потреб галузей економіки та населення у перевезеннях, підвищення економічної ефективності його роботи. Пріоритетною ознакою національної транспортної політики є становлення національного ринку транспортних послуг. Транспортні послуги потрібно

© Двуліт З.П., Кот Л.Ю., 2013

розглядати як сукупність послуг, пов'язаних з фізичним переміщенням у просторі пасажирів, багажу та вантажів.

Мета статті. Визначити та проаналізувати тенденції розвитку світового ринку транспортних послуг.

Аналіз останніх досліджень. Дослідженням світового ринку транспортних послуг присвячені численні праці українських і зарубіжних економістів-міжнародників, зокрема О. В. Філіпенка [12], В. Загашвілі, М. Погребицького [11], І. Г. Смирнова, П. Холл, Д. Прейгера [10], Ю. Щербаніна та ін.

Незважаючи на велику кількість наукових праць і значні досягнення в теорії та практиці, проблема формування стратегії розвитку транспортних послуг є недостатньо висвітленою і вимагає подальшого вдосконалення.

Економічне зростання у світі, яке супроводжувалось протягом останніх десятиліть випереджальним збільшенням обсягів міжнародної торгівлі, міжнародним кооперуванням виробництва, а також бурхливим розвитком туристичного бізнесу, сприяло зростанню обсягів транспортних перевезень і якісному прогресу транспортної галузі. У свою чергу, транспортні комунікації відіграють кардинальну роль у процесах глобалізації, у формуванні регіональних економічних просторів.

«Транспортна політика – це діяльність держави і відповідних галузевих інститутів, спрямована на забезпечення галузей економіки та населення країни перевезеннями» [9]. Проте Д. Прейгер зазначає, що таке визначення є неповним «оскільки стосується лише внутрішніх перевезень, тобто не враховує можливість і доцільність реалізації транзитного потенціалу країни» [10].

М. Погребицький визначає державну транспортну політику як комплексну програму дій за різними напрямками діяльності транспортного комплексу, включаючи його техніко-технологічну модернізацію, адаптацію до ринкових умов господарювання, інституційні перетворення у сфері форм власності, економічних відносин, системи управління, інтеграції до європейської і світової транспортних систем, кадрову і соціальну політику, економічну безпеку держави [11].

Як зазначає О. Філіпенко, мета транспортної політики – зробити регулювання ринків транспортних послуг максимально ефективним. Причому ця ефективність, у свою чергу, вимірюється оптимізацією інтересів держав – членів ЄС та мірою реалізації інтересів учасників ринку транспортних послуг, що мають на меті зростання прибутку від своєї діяльності та доступу до ринків інших держав [12].

Відзначимо, що коли йдеться про міжнародні транспортні послуги, маються на увазі перевезення різними видами транспорту (морським, річковим, залізничним, автомобільним, авіаційним, трубопровідним), які здійснюються в процесі міжнародної торгівлі та/або резидентами однієї країни в економічно виражених інтересах резидентів іншої країни [4].

Міжнародні транспортні послуги, будучи специфічним товаром, продаються і купуються на міжнародних транспортних ринках, що розрізняються залежно від видів транспорту, географічних районів перевезення і видів перевезених вантажів [6]. Транзитний потенціал країни – це потенційні можливості наявних і створюваних у країні додатково об'єктів і засобів виробничої, а також відповідних інституціональної та інформаційної інфраструктур забезпечувати безперебійне та безпечне транспортування під митним контролем територією цієї країни транспортними засобами транзиту всіх видів транспорту (включаючи трубопровідний та лінії електропередач), вироблених за її межами транзитних

вантажів (у тому числі енергетичних ресурсів та електроенергії) для споживання в інших країнах [7]. За своєю суттю транзит є експортом транспортних послуг, які надаються національними компаніями вантажовласникові та перевізникові під час проходження вантажу і транспортного засобу територією України. Крім того, транзит є каталізатором розвитку широкого спектра супутніх послуг із заправлення транспортних засобів паливом, організації торгівлі й харчування, ремонту транспортних засобів та їх сервісного обслуговування [8]. Аналіз динаміки експорту та імпорту транспортних послуг України наведено в табл. 1 [14].

Таблиця 1. Динаміка експорту-імпорту транспортних послуг України

	Роки	Транспортні послуги у тому числі (дол. США)				
		Морський	Повітряний	Залізничний	Трубопровідний	Інший транспорт
Експорт	2007	779839,0	561952,9	799818,4	1959757,0	378936,2
	2008	806080,7	722742,3	860248,9	2500628,0	465055,0
	2009	915928,9	919605,8	1268194,4	2411603,4	596397,4
	2010	1304369,4	1231067,6	1641129,8	2560369,3	899608,4
	2011	1272795,8	1111090,7	1240579,6	2104016,6	577068,8
	2012	1234311,6	1181929,8	1487123,1	3357722,5	586913,6
Імпорт	2007	89072,0	189861,8	274775,4	5943,6	67408,4
	2008	96595,6	248694,8	337982,5	5203,5	100491,1
	2009	136223,0	334309,0	502901,8	2941,3	141993,8
	2010	247105,4	542372,5	655994,3	4475,7	207648,7
	2011	129129,3	338782,2	423807,0	2153,9	103051,4
	2012	143070,3	447611,9	463495,6	600,4	115970,7

Прогрес засобів міжнародних транспортних комунікацій у ХХ ст. набув вражаючих масштабів. Вдалося досягти швидкого з'єднання материків: замість тижнів подолати відстань між Старим та Новим світами стало можливим за лічені години. Транспорт став широко доступним, по-справжньому масовим. Він – невід'ємна складова технологічних циклів. Досить часто міжнародно спеціалізовані виробництва створюються в розрахунок на стабільні та великомасштабні поставки предметів праці, сировини та енергоносіїв з інших країн світу.

Транспортні послуги – послуги, пов'язані з перевезенням готової продукції, сировини та напівфабрикатів із місць виробництва до пунктів споживання або подальшого перероблення. Надають їх як безпосередні виробники продукції, так і спеціалізовані фірми [1].

Транспорт, будучи однією з найважливіших галузей народного господарства, забезпечує виробничі і невиробничі потреби економіки і населення в усіх видах перевезень, внаслідок чого він взаємодіє з усіма її галузями. Класифікують його за сферами використання (загального користування, відомчий, особистий), видами перевезень (пасажирський, вантажний), видами засобів перевезення (автомобільний, авіаційний, залізничний, морський, річковий, міський електротранспорт, у т. ч. метрополітен).

Поняття транспортної системи охоплює всі види вантажного транспорту та їхніх транспортних засобів як загального, так і спеціального призначення, сукупність вантажно-розвантажувальних засобів і підприємств, що забезпечують операції завантаження, розвантаження, перевезень та складування вантажів, а також усі види транспортних засобів, які здійснюють перевезення пасажирів. У кожній країні транспортна система має свою національну специфіку. Однак узяті разом, в переплетенні та взаємодії, насамперед у міжнародних сполученнях, вони створюють світову транспортну систему, яка є важливою складовою світового господарства.

Транспортні системи країн і регіонів світу мають певні відмінності, спричинені характером соціально-економічного ладу, рівнем розвитку продуктивних сил, економіко-географічними особливостями країн та регіонів тощо.

За цими ознаками можна виділити п'ять типів транспортних систем [2].

Перший тип – це транспортна система Північної Америки, другий – транспортні системи країн Західної Європи та Японії. Характерними особливостями цих типів систем є високий рівень розвитку, наявність усіх видів сучасного транспорту і самостійної промисловості з виробництва транспортних засобів, розвинута транспортна інфраструктура, велике значення транспорту в економічному житті, що забезпечує адекватне обслуговування як вантажних, так і пасажирських перевезень.

До третього типу належать транспортні системи деяких країн Азії, Африки та Латинської Америки, що швидко розвиваються, та «нових індустріальних країн». Питома вага транспорту в економіці цих країн поки що незначна, але розвиток транспортної інфраструктури тут відбувається прискореними темпами і обмежені технічні можливості транспортних засобів у цілому переборюються.

Четвертий тип – це транспортні системи переважної більшості країн, що розвиваються. Вони не позбулися явно вираженої колоніальної транспортної інфраструктури і значною мірою (особливо в міжнародних сполученнях) залежать від транспорту розвинутих країн світу. Так, при населенні, що становить понад 70% усього населення Землі, та 64% території ці країни мають у своєму розпорядженні лише 23% світової дорожньої мережі, 22% автотранспортних засобів, а їхня частка у вантажообороті залізничного транспорту складає лише 15% світового вантажообороту [2]. Більшість країн, що розвиваються, краще пов'язані повітряним сполученням із розвинутими країнами, ніж між собою. Іноді переліт літаком із однієї столиці країни, що розвивається, до іншої простіше здійснити кружним шляхом через столицю розвинутої держави.

До п'ятого типу належать транспортні системи країн з перехідною економікою. Мова йде насамперед про країни Центральної Європи, СНД та Балтії. Транспортні системи країн цього регіону перебувають у стані адаптації до нових умов і обсягів зовнішньоекономічної діяльності. Транспортні системи країн Центральної Європи, особливо Польщі, Угорщини, Чехії, Румунії, здійснюючи спроби активної інтеграції в західноєвропейські транспортні структури, виконують роль транзиту між Сходом і Заходом, Північчю і Півднем. Країни Балтії, Україна, Білорусь, Молдова, Грузія, економіка яких значною мірою пов'язана з транзитним обслуговуванням зовнішньої торгівлі країн СНД, залучають транзитні вантажі на переробку в своїх портах.

Так, у структурі вантажообороту портів країн Балтії переважають вантажі країн СНД, насамперед Росії. У портах Латвії, наприклад, частка власне латвійських

вантажів становить лише 3 – 5 %, а транспортні послуги становлять 50–60% вартості товарного експорту [2]. Україна завдяки своєму геополітичному розташуванню є монополістом на міжнародних комунікаціях Росії та центрально-азійських держав. Нафтопровід «Дружба» та три потужні магістральні газопроводи, що проходять по її території, не мають альтернативи. Проте спроба максимізувати доходи від транзитних послуг шляхом підвищення тарифів та введення різних додаткових платежів для іноземних транспортних засобів призвела до переорієнтації частини вантажопотоків на більш дешеві варіанти. Вантажооборот портів України протягом 90-х років скоротився майже втричі. Росія прискорила спорудження міжнародного газопроводу Ямал – Західна Європа через територію Білорусі та Польщі. Перехід України до більш помірної тарифної політики суттєво не змінив ситуацію. За останні п'ять років частка транспортних послуг у структурі експорту України продовжувала зменшуватися.

В аналітичних цілях виділяють морський транспорт, що відіграє основну роль у перевезенні зовнішньоторговельних вантажів, повітряний транспорт, який має велике значення в міждержавному переміщенні людей, та інші види транспорту.

Морський транспорт вважається найуніверсальнішим видом транспорту, який спеціалізується на обслуговуванні міжнародної торгівлі. У системі морського торгового судноплавства зародилися й одержали розвиток основні правові інститути й організаційні форми міжнародних перевезень вантажів і пасажирів. Система економічних і правових відносин між учасниками процесу перевезення на інших видах транспорту розвивалася в тому або іншому ступені під впливом міжнародної практики морського торговельного судноплавства.

На частку міжнародного повітряного транспорту, за даними Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), припадає більше 54% від загального обсягу всіх регулярних авіаційних перевезень у світі [13]. Міжнародним польотом вважається політ, при якому повітряне судно перетинає державні кордони двох країн.

Міжнародним повітряним перевезенням вважається перевезення, здійснюване на повітряних суднах, при якому місце відправлення і місце призначення незалежно від того чи було перевантаження або перерва в перевезенні, розташовані на території двох держав або на території тієї самої держави, якщо передбачена зупинка на території іншої держави.

Міжнародні залізничні перевезення здійснюються на підставі двосторонніх і багатосторонніх угод, які укладаються відповідними міністерствами держав – учасників угоди. Основним документом, яким оформляється залізничне перевезення вантажів, є залізнична накладна. Міжнародне автомобільне перевезення оформляється автомобільною накладною, що складається у 3-х примірниках і регулюється спеціальною конвенцією [3].

Висновки. Міжнародний транспорт включає послуги усіх видів транспорту, що надаються резидентами однієї країни резидентам іншої країни. Транспортні витрати включають усі витрати по доставці товару від продавця до покупця. Вони приводять до зниження обсягів торгівлі, рівня спеціалізації країн і розмірів вигаду від торгівлі; перешкоджають повному вирівнюванню вартості чинників виробництва між торгуючими країнами; обумовлюють зсуви в територіальному поділі праці виділяються галузі, орієнтовані на ресурси, на ринок, і вільноорієнтовані галузі. Розподіл транспортних витрат між торгуючими країнами залежить від еластичності попиту і пропозиції товару за цінами.

Аналіз даних свідчить про те, що останнім часом у світовому товарообороті відбуваються помітні зміни. Знижується частка залізничного транспорту і внутрішнього судноплавства та різко зростає питома вага прогресивних видів перевезень вантажів. Найбільший вантажооборот услід за морським транспортом припадає на автомобільний, який випереджає всі інші види транспорту. Особливо великого значення він набуває на Американському та Європейському континентах, а також у країнах, які не мають виходу до моря.

Отже, проаналізувавши ринок транспортних послуг, можна стверджувати, що українські транспортні послуги на міжнародному ринку знижуються та втрачають певну частку ринку, перетворюючи її з провідного експортера на імпортера транспортних послуг. Оскільки міжнародний ринок послуг є сферою, яка відіграє значну роль в економічному розвитку багатьох країн світу, то розвиток ринку можна характеризувати такими тенденціями:

- посилення впливу глобальних транспортно-логістичних компаній;
- впровадження нових підходів до маркетингу та зростання ролі інновацій;
- продовження консолідації ринку.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Моргулець О. Б.* Менеджмент у сфері послуг. [електронний ресурс]. – Режим доступу: http://pidruchniki.ws/13861122/menedzhment/transportni_poslugi
2. *Світовий ринок товарів та послуг.* [електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://buklib.net/books/33285/>
3. *Румянцева А. П.* Світовий ринок послуг [електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://townbookie.com/book/196-svitovij-rinok-poslug-navchalnij-posibnik-rumyancev-ap/> 12-22-характеристика-transportnix-perevezen-riznimi-vidami-transportu.html
4. *Антонюк Л. Л.* Міжнародна конкурентоспроможність країн: теорія та механізм реалізації. [електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uchebnik-besplatno.com/mirovaya-ekonomika-uchebnik/suchasni-tendentsiji-rozvitku.html>
5. *Могилевкин И. М.* Транспорт. Мировая экономика. Глобальные тенденции за 100 лет // Под ред. И. С. Королева. – М.: Экономистъ, 2003. – С. 332.
6. *Піонтовська О. В.* Загальні тенденції розвитку міжнародного ринку транспортних послуг // Формування ринкових відносин в Україні. – 2005.– № 9.– С. 60–62.
7. *Пирожков С., Прейгер Д., Малярчук І.* Проблеми реалізації транзитного потенціалу України в контексті розширення ЄС і формування СЕП // Економіка України.–2005.– № 3. – С. 4 – 19.
8. *Блудова Т.* Глобалізація транспортної системи та поняття «транзитний потенціал країни» // Економіка України. – 2006. – № 10. – С. 73 – 78.
9. *Економічна енциклопедія* : у 3 т. – К.: Академія, 2002. – Т. 3. – 952 с.
10. *Прейгер Д.* Формування ЄСАТП: місце і роль України / Д. Прейгер // Економіка України. – 2006. – № 3. – С. 64–74.
11. *Погребицький М.* Напрями розвитку транспортного комплексу та системи міжнародних перевезень // Зб. наук.праць НАДУ при Президентіві України. – 2006. – № 1. – С. 355 – 365.
12. *Філіпенко О. В.* Правовий механізм регулювання спільної транспортної політики Євросоюзу: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.11 / О. В. Філіпенко. – К., 2004. – 211 с.
13. *Характеристика транспортних перевезень різними видами* [електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ebooktime.net/book_67_glava_12.
14. *Сучасний розвиток транспортної системи України* [електронний ресурс]. – Режим доступу: nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/.../3046.