

УДК 339.56+338.47(477)

Л. Г. Харсун,
кандидат економічних наук,
доцент кафедри менеджменту зовнішньоекономічної діяльності,
Київський економічний інститут менеджменту, м. Київ

МІЖНАРОДНІ ДЕТЕРМІНАНТИ ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ КРАЇНИ

У статті виявлено міжнародні детермінанти формування національної системи транспортного забезпечення зовнішньої торгівлі. Встановлено характер впливу особливостей та тенденцій розвитку світового ринку транспортних послуг на параметри перевезень експортно-імпортних вантажів країни.

In the article found out the international determinants of the national system of a foreign trade transport providing forming. The character of influence of the transport services world market features and development tendencies on the parameters of the export-import loads transportations of a country is established.

Ключові слова: доставка вантажів, перевезення, перевізник, світовий ринок транспортних послуг, транспортне забезпечення, транспортний засіб.

Key words: cargoes delivery, transportation, carrier, transport services world market, transport providing, transport vehicle.

Постановка проблеми. Однією з визначальних рис сучасної світогосподарської системи є розширення міжнародних торговельних відносин, диверсифікація товарної номенклатури та географії експортних поставок, що зумовлює потребу пошуку шляхів підвищення ефективності реалізації трансграничного товарообміну для кожної країни. Це пов'язано з існуванням взаємозалежностей між зовнішньоторговельними операціями та системою їх транспортного забезпечення, яка, в свою чергу, зазнає детермінуючого впливу умов функціонування світового ринку транспортних послуг.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню теоретичних положень транспортного забезпечення зовнішньоторговельної діяльності та прикладних аспектів організації доставки вантажів у міжнародному сполученні присвячені численні наукові публікації і практичні розробки зарубіжних авторів: Д. Бенсона, Д. Буерсокса, Дж. Уайтхеда, У. Уотерса, К. Хаксевера, а також необхідно відзначити роботи таких учених СНД, як В. Афанас'єв, М. Безуглова, А. Горев, Г. Гуревич, Н. Коновалова, Е. Лимонов, І. Могилевкин, Н. Нікіфорова, Д. Ніколас, К. Плужніков, К. Холопов. Серед вітчизняних фахівців та науковців також намітився інтерес до висвітлення проблем транспортування експортних та імпортних вантажів. У роботах А. Аблова, В. Вертеля, М. Данька, Г. Ейтутіса, М. Котлубая, В. Кухарчика, О. Ложачевської, Г. Маліндретоса, Т. Мукмінової, А. Новікової, О. Степанова, А. Хахлюка, В. Шевченка розкрито окремі питання становлення та розвитку національного ринку транспортних послуг, висвітлюються проблеми та перспективи розвитку кожного виду транспорту. Однак, теоретичні та практичні аспекти функціонування світового ринку транспортних послуг, як єдиного, цілісного комплексу, а також напрями його впливу на транспортне забезпечення зовнішньоторговельної діяльності окремої країни, на сьогоднішній день не знайшли достатнього відображення у економічній думці.

Постановка завдання. Метою даної статті є виявлення детермінант світового ринку транспортних послуг та визначення напрямів їх впливу на формування транспортного забезпечення зовнішньої торгівлі країни.

Результати. Послуги з перевезення товарів зовнішньої торгівлі носять інтернаціональний характер, так як зазвичай передбачають здійснення транспортних операцій кількома видами транспорту та на території декількох країн. До того ж, в процесі доставки експортних чи імпортних товарів відбуваються процеси купівлі-продажу самих транспортних послуг на міжнародних ринках.

Національні ринки транспортних послуг є частиною міжнародних, але лише в тому обсязі, що відповідає експортно-імпортним операціям з транспортними послугами кожної окремо взятої країни. Оскільки міжнародна торгівля товарами передбачає перевезення матеріальних цінностей територією як країни-експортера та країни-імпортера, так і територією третіх, транзитних, країн, а таке перевезення може не передбачати здійснення міжнародної торгівлі транспортними послугами, то в цілях аналізу транспортного забезпечення міжнародних торговельних відносин однаково важливо розглядати як національні, так і міжнародні ринки транспортних послуг, які разом і утворюють світовий ринок транспортних послуг. До описання даного ринку застосовується різна термінологія: "ринок продукції транспорту", "ринок транспортних послуг", "ринок товароруху" (distribution market).

Виходячи з існуючого переліку різновидів транспортних послуг та традиційного тлумачення поняття "ринок", можемо представити світовий 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, і які вступують в економічні та комерційно-правові взаємовідносини, регламентовані національними нормативними актами та міжнародними правовими нормами і торговими звичаями.

Оскільки світовий ринок транспортних послуг є сферою здійснення операцій з доставки товарів міжнародної торгівлі, очевидно, що умови його функціонування значною мірою визначають параметри транспортного забезпечення зовнішньої торгівлі окремої країни, тобто є його міжнародними детермінантами. Серед таких детермінант, з нашої точки зору, слід виділити особливості та тенденції розвитку світового ринку транспортних послуг. Зокрема, аналіз та оцінка специфічних рис даного ринку та його структури дозволяють визначити роль транспортних послуг у забезпеченні міжнародного товароруху та міру і напрями їх впливу на ефективність зовнішньоторговельних операцій.

Найважливішою характеристикою світового ринку послуг з перевезення вантажів є, на нашу думку, його залежність від кон'юнктури товарних ринків. Дана ознака світового ринку транспортних послуг обумовлює інші його детермінанти, зокрема: ємкість, динаміку в обсягах перевезень, географічну та галузеву структуру, механізм ціноутворення і т. ін.

Функціонування світового ринку транспортних послуг характеризується високою напруженістю. Це пояснюється тим, що одна зовнішньоторговельна угода, особливо масштабна, рідко супроводжується укладанням однієї транспортної угоди, оскільки в її реалізації часто беруть участь декілька посередників і перевізників різних видів транспорту та різної національної приналежності.

На відміну від товарних ринків для світового ринку транспортних послуг в меншій мірі притаманні ознаки класичного поділу праці – "головною формою співпраці тут є кооперація праці..." [4; с. 8]. Міжнародна спеціалізація притаманна в основному для тих видів транспортних послуг, для реалізації яких велике значення мають елементи інфраструктури та характеристики географічного положення країни. Так Україна, маючи вихід до моря та розвинену мережу залізничних колій, спеціалізується на послугах морського й залізничного транспорту.

Також, оскільки однією з ознак транспортних послуг є їх територіальна “прив’язка”, то необхідною умовою існування та функціонування світового ринку транспортних послуг є “взаємодія національних транспортних систем та їх кооперація у доставці експортно-імпорتنних вантажів” [4; с. 8]. Це стало передумовою створення системи дозволів на рух іноземних транспортних засобів територією інших країн. Як результат, світовий ринок транспортних послуг регулюється наднаціональними джерелами права – дво - й багатосторонніми транспортними угодами та правовими документами міжнародних транспортних організацій. Для України міжнародні договори з іншими країнами також мають першочергове значення в якості правової основи здійснення міжнародних вантажних перевезень. Так, починаючи з 1992 року підписано двосторонніх угод: про загальні принципи співробітництва в галузі транспорту із 9 країнами, в галузі залізничного транспорту – 23, автомобільного – 43, авіаційного – 61, морського – 26, внутрішнього водного - 4, дорожнього господарства – з 4 країнами. Багатостороннє співробітництво у сфері транспорту проводиться також у рамках транспортних форумів, які організуються в рамках регіональних міждержавних організацій. Це, наприклад, зустрічі міністрів транспорту держав, членів ГУУАМ, ЦСІ, ЧЕС.

Все ж, основні напрямки впливу міжнародних детермінант на параметри транспортного забезпечення зовнішньої торгівлі окремої країни стосуються умов конкуренції на світовому ринку транспортних послуг, які коригують у бік збільшення чи зменшення розмір транспортних тарифів та фрахтів, а, отже, й розмір транспортної складової у ціні товарів.

В процесі вивчення моделі конкуренції на світовому ринку транспортних послуг, більшість дослідників відмічають схильність транспорту до монополізації, а, отже, й монополістичний характер встановлення цін на транспортні послуги. З цією точкою зору можна погодитись, але лише стосовно окремих видів транспортних послуг, а точніше – послуг окремих видів транспорту. Взагалі, на нашу думку, світовий ринок транспортних послуг не є монополією з ряду причин. Перш за все даний ринок представлений перевізниками різних видів транспорту з багатьох країн, тому за критерієм кількості учасників він взагалі може здатись абсолютно конкурентним. Однак, основна частка транспортної діяльності зосереджена в руках невеликої кількості крупних компаній. Нерівномірним є і співвідношення обсягів перевезення різними видами транспорту. Зокрема, за різними оцінками лише на частку морського транспорту припадає близько 90% перевезень вантажів у міжнародній торгівлі. До того ж, продукція, що реалізується на світовому ринку транспортних послуг є неоднорідною, зважаючи хоча б на суттєві відмінності у послугах перевезення різними видами транспорту.

Про притаманність світовому ринку транспортних послуг елементів монополістичної ринкової структури свідчить і наявність бар’єрів входу та виходу з нього. Зокрема, істотними є капіталовкладення у транспортні засоби та спорудження елементів транспортної інфраструктури. Також, діяльність з надання транспортних послуг регламентується системою дозволів, екологічних вимог до транспортних засобів, які встановлюються окремими державами та міжнародними організаціями. Тому світовий ринок транспортних послуг, на нашу думку, можна охарактеризувати як ринок з монополістичною конкуренцією, однак з елементами олігополії, особливо в окремих його сегментах.

Детальніше конкурентне середовище світового ринку транспортних послуг та його вплив на формування вартості вантажоперевезень доцільніше розглядати окремо на кожному з його субринків. В якості таких сегментів світового ринку перевезень вантажів слід виділити в першу чергу шість субринків за основними видами магістрального транспорту: морського, річкового, повітряного, залізничного, автомобільного і трубопровідного. Окремим сегментом світового ринку транспортних послуг слід виділити, на нашу думку, ринок додаткових (посередницьких і транспортно-експедиційних) послуг (рис. 1).



Рис. 1. Структура світового ринку транспортних послуг

На світовому ринку послуг морського транспорту конкурують між собою судноплавні компанії із різних його секторів, виділення яких обумовлено спеціалізацією перевізників на вантажоперевезеннях за видом сполучення (лінійне і трампове), географічною ознакою, характеристиками товарів, розміром і типом суден. Все ж світовому фрахтовому ринку притаманний цілий ряд ознак монополізації, що проявляються в основному у створенні монополістичних об’єднань типу судновласницьких або фрахтових конференцій (freight conferences) та пульних угод. Так, на початку XXI століття їх у світі нараховувалось близько 150 [2; с. 44].

Метою створення більшості монополістичних угруповань на морському транспорті є отримання надприбутків, в тому числі за рахунок встановлення високих тарифів на перевезення. Все ж верхній рівень тарифів та фрахтів постійно обмежується конкуренцією між самими учасниками монополії та з боку аутсайдерів – судноплавних компаній інших монополістичних утворень або, взагалі, інших секторів фрахтового ринку. Зокрема, у періоди загострення конкуренції з аутсайдером тарифи на перевезення вантажів можуть знизитись на 30-60% [3; с. 118]. Конкурентна боротьба між перевізниками різних секторів світового фрахтового ринку проявляється, наприклад, у перевезеннях лінійними компаніями масових вантажів, а траповими суднами – нетипових для них штуцних. Також конкуренцію, насамперед траповим судноплавним компаніям, часто складає власний флот торгово-промислових компаній (industrial carriers).

Подібними до морського транспорту є принципи конкурентної боротьби у сегменті міжнародних річкових вантажних перевезень з тією лише відмінністю, що потреба в інвестиційних коштах для підтримки у належному стані річкових артерій стала передумовою створення передусім державних монополій на річковому транспорті.

Монополістичний характер конкуренції у галузі повітряного транспорту значною мірою зумовлює високий рівень цін на послуги з перевезення вантажів. З огляду на кількість операторів та розмір контрольованих ними часток світовий ринок авіапослуг можна описати моделлю монополістичної конкуренції. Більше того, на багатьох сегментах даного ринку, зокрема географічних, очевидними є прояви олігополістичної структури ринку. Так, у світі діє близько 500 авіакомпаній, переважно малих та середніх, і тільки 190 з них здійснюють міжнародні перельоти. А безпосередньо міжнародними вантажоперевезеннями займається лише декілька десятків. До того ж, майже 75% всього обсягу перевезень зосереджено в руках невеликої кількості крупних авіакомпаній. Функціонування даного ринку значною мірою залежить від державного регулювання, міжрядових угод та положень міжнародних організацій щодо видачі дозволів та ліцензій авіакомпаніям, затвердження маршрутів та періодичності польотів, встановлення технічних та екологічних стандартів для авіатransпортних засобів, механізму встановлення цін, тощо.

Окрім державного регулювання, встановленню монополістичних цін на авіаперевезення сприяє і характер конкурентної боротьби між самими перевізниками. Так, для світового ринку послуг повітряного транспорту характерним є створення монополістичних угруповань у вигляді: неофіційних (“джентльменських”) угод між авіакомпаніями стосовно тарифів та сфер обслуговування; картельних об’єднань, яскравим прикладом яких є IATA; асоціацій з регулювання обсягів надання авіапослуг, що діють шляхом обмеження виробництва продукції авіатранспорту кожного учасника у періоди спаду попиту з метою утримання рівня тарифів; асоціацій по розподілу замовлень; пульних угод, основний принцип дії яких полягає у зобов’язанні кожного учасника вносити до спільного фонду частину доходу від перевезення одиниці вантажу (1 кг) залежно від розміру пульної ставки.

Найголовнішою ознакою сегменту залізничних перевезень, на який припадає близько 25% обсягу світової торгівлі, є наявність державної монополії. Основною причиною цього є потреба в значних інвестиціях у спорудження залізничного полотна, рухомого складу та терміналів. Важливою характеристикою залізничного транспорту є його “територіальна прив’язка”. Через просторову немобільність залізничного транспорту, його продукція не може активно реалізовуватись на міжнародних ринках, що свідчить про значну обмеженість конкуренції між національними залізничними перевізниками, а скоріше про необхідність їх кооперації в

процесі транспортування зовнішньоторговельних вантажів.

На окрему увагу заслуговує аналіз конкуренції та її впливу на рівень цін у сегменті трубопроводного транспорту. Так, абсолютно не конкуруючи з авіатранспортом через неможливість перевезення останнім легкозаймистих речовин, трубопровідний транспорт досить активно зазнає впливу з боку найближчих конкурентів у внутрішньоконтинентальних перевезеннях – залізничного та річкового транспорту, а у міжконтинентальних – танкерного флоту світового фрахтового ринку.

Світовий ринок послуг з міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом можна охарактеризувати моделлю досконалої конкуренції з огляду на велику кількість приватних автотранспортних перевізників та однорідність їх продукції. Ще однією специфічною ознакою цінової конкуренції у міжнародних перевезеннях автомобільним транспортом є її залежність від цін на послуги інших видів транспорту, по відношенню до яких він є додатковим.

Що стосується сегменту додаткових транспортних послуг, то, на наш погляд, очевидно його особливістю є досконалість конкуренції на ньому. Це зумовлено перш за все відсутністю таких бар'єрів входження на ринок, як висока вартість основних засобів та регулятивні обмеження діяльності з надання послуг. Прояви монополізації та конкуренції на світовому ринку транспортних послуг узагальнено представлені у таблиці 1.

Детермінують розвиток національних ринків транспортних послуг і тенденції розвитку світового ринку транспортних послуг. Так, стрімке зростання обсягів міжнародної торгівлі на початку XXI століття призвело до суттєвого підвищення попиту на перевезення. Посилення конкурентної боротьби на світових товарних і транспортних ринках зумовило потребу у *зниженні транспортної складової* у кінцевій ціні продукції. Зокрема, «при зростаючій ціні ціноутворюючих факторів, транспортна складова товарних цін зменшилася з 10% у 1970 році до 3% у 2005 р.» [5; с. 14]. Ще більшим є зниження даного показника для продукції, що перевозиться у контейнерах – до 1,5%. У відповідність до існуючих обсягів трансграничного товароруку приводиться і арсенал транспортних засобів. Найбільш типовим є *збільшення тоннажу* для морських перевезень.

Тенденція до зосередження основних виробничих потужностей поблизу джерел сировини призвела до збільшення ступеня обробки основної маси експортної продукції, зменшення розмірів партій вантажів та збільшення частоти їх відправлення. З огляду на це посилюються вимоги щодо надійності процесів транспортування, що й спричинило перехід до нової епохи у вантажних перевезеннях – *контейнеризації*.

Таблиця 1.

Характеристика конкурентного середовища субринків світового ринку транспортних послуг

Субринок	Прояви монополізації	Ознаки конкуренції
Морського транспорту	судновласницькі або фрахтові конференції	між флотами країн світу
	суперконференції	між секціями світового фрахтового ринку
	пульні угоди	між судноплавними компаніями в межах однієї секції
	консорціуми	з боку власного флоту великих торгово-промислових компаній
Річкового транспорту	державна монополія	між судноплавними компаніями
	об'єднання судноплавних компаній	з боку залізничного транспорту
Повітряного транспорту	державне регулювання	між авіакомпаніями
	регулювання з боку міжнародних організацій у галузі авіатранспорту	між регулярними і чартерними авіаперевозеннями
	“джентельменські” угоди	між авіалініями
	картельні об'єднання	
	асоціації з регулювання обсягів наданих авіапослуг	
Залізничного транспорту	асоціації по розподілу замовлень між авіакомпаніями-учасниками	
	державна монополія	з боку інших видів транспорту
Трубопроводного транспорту	державна монополія	з боку залізничного, річкового та морського транспорту
Автомобільного транспорту	технічні та екологічні стандарти	між перевізниками
Додаткових транспортних послуг	відсутні	між транспортно-експедиторськими компаніями

Так, кількість контейнеровозів у структурі світового флоту у 2009 р. становила 4769 одиниць, що на 1724 судна більше порівняно з 2003 р. Намагання операторів світового ринку транспортних послуг підвищити ефективність своєї діяльності знайшло своє відображення і в *укрупненні засобів перевезення*. Наприклад, замовлення на будівництво контейнеровозів місткістю 4000 і більше TEU у 2004 р. становили 40% у структурі всього пакету замовлень, тоді як цей показник для суден місткістю до 2000 TEU та 2000-3999 TEU був на рівні відповідно 20,3 та 27,7% [1; с. 15].

Завдяки розвитку інтеграційних процесів у світі, проявом яких є зближення економічних, політичних, культурних, соціальних та інших взаємозв'язків між країнами, відбувається і *гармонізація розвитку національних транспортних систем* чи, навіть, регіональних. Створюються спільні програми розвитку транспорту, проводиться уніфікація правової бази надання міжнародних транспортних послуг, зростає значення перевезень вантажів транзитом.

Свій відбиток на розвитку світового ринку транспортних послуг зробила і потреба у доставці товарів міжнародної торгівлі «точно в строк» та «від дверей до дверей». Це знайшло відображення у тенденції *розвитку змішаних перевезень*. Оскільки такі транспортні операції вимагають високої компетенції провайдерів транспортних послуг, а, також, з огляду на зростаючий попит на уніфіковані послуги з одного джерела, зрозумілою є тенденція до *розширення сегменту транспортно-експедиційних послуг*.

Важливо зазначити, що жодні зрушення в системі доставки експортних та імпортованих вантажів не можливі без паралельного *розвитку НТП на транспорті*, вплив якого на розвиток світової системи транспортування вантажів проявляється у *створенні спеціалізованих транспортних засобів*, призначених для перевезень, наприклад, швидкопсувних, небезпечних та негабаритних вантажів. З іншого боку, прагнення перевізників відповідати вимогам з боку представників попиту та впроваджувати досягнення НТП стали причиною розвитку тенденції до *концентрації капіталу* на світовому ринку транспортних послуг. Найбільш характерними процеси концентрації капіталу є для сегменту контейнерних перевезень, де «в руках двадцяти провідних контейнерних перевізників зосереджено 81% світового контейнерного флоту і 73% замовлених суден» [7; с. 33].

Висновки. Таким чином, інтернаціональний характер операцій з перевезення зовнішньоторговельних вантажів є об'єктивною причиною існування світового ринку транспортних послуг, особливості функціонування та тенденції розвитку якого відносять до міжнародних детермінант транспортно-логістичного забезпечення як окремої експортної чи імпортованої операції, так і зовнішньої торгівлі окремої країни. Серед таких детермінант своєю значущістю вирізняється рівень конкуренції на світовому ринку транспортних послуг, зокрема на його субринках, який обумовлює варіювання розмірів тарифів та фрахтів у вантажоперевозеннях і, у такий спосіб, впливає на розмір транспортної складової у кінцевій ціні товарів. З іншого боку зміни механізму функціонування світового ринку транспортних послуг є орієнтиром розвитку для транспортних ринків окремих країн, зацікавлених у підвищенні конкурентоспроможності національних перевізників.

Список використаних джерел:

- Андрущенко О. Состав поступления / О. Андрущенко. // Бизнес. – 2008. – №11. – С. 110-112.
- Антимонопольные игры ЕС или “вторая жизнь” линейных конференций // Весь транспорт. – 2005. – №5-6. – С. 44-48.
- Гуревич Г.Е. Коммерческая эксплуатация морского судна: учебник / Г.Е. Гуревич, Э.Л. Лимонов. – [2-е изд., перераб. и доп.]. – М.: Транспорт, 1983. – 264 с.
- Коновалова Н.А. Международные транспортные тарифы / Н.А. Коновалова. – М.: Транспорт, 1985. – 279 с.

5. Плужников К. И. Особенности динамики международного рынка транспортных услуг в 2005 г. / К. И. Плужников. // Вестник транспорта. – 2006. - №4. – С. 14-20.
6. Розподіл обсягів експорту-імпорту товарів за видами їх транспортування за 2011 рік: експрес-випуск. [Електронний ресурс] / Держ. ком. статистики України; ред. О.Г. Осауленко. – К., 2012. - №08/2-27/18. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
7. Щербина В. Анализ мирового рынка контейнерного тоннажа / В. Щербина. // Судоходство. – 2007. - №12. С. 32-34.

Стаття надійшла до редакції 17.11.2012 р.



ТОВ "ДКС Центр"