

## СЕКЦІЯ 2 СВІТОВЕ ГОСПОДАРСТВО І МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ

УДК 339:303

**Адвокатова Н.О.***кандидат економічних наук,  
доцент кафедри зовнішньоекономічної діяльності  
Херсонського національного технічного університету***Боярчук А.І.***кандидат економічних наук,  
доцент кафедри зовнішньоекономічної діяльності  
Херсонського національного технічного університету*

### СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОГО РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ ДЛЯ МІЖНАРОДНОГО БІЗНЕСУ

У статті визначено сучасні тенденції розвитку міжнародного ринку транспортних послуг. Зазначено транспортні операції, що завершують процес реалізації зовнішньоторговельної угоди між учасниками міжнародного бізнесу. Здійснено комерційне оцінювання транспортної політики міжнародної фірми.

**Ключові слова:** міжнародні транспортні операції, ринок міжнародних транспортних послуг, пасажирооборот, вантажообіг.

#### **Адвокатова Н.А., Боярчук А.И. СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОГО БИЗНЕСА**

В статье определены современные тенденции развития международного рынка транспортных услуг. Указаны транспортные операции, завершающие процесс реализации внешнеэкономической сделки между участниками международного бизнеса. Осуществлено коммерческое оценивание транспортной политики международной фирмы.

**Ключевые слова:** международные транспортные операции, рынок международных транспортных услуг, пассажирооборот, грузооборот.

#### **Advokatova N.A. Boiarchuk A.I. THE MODERN TENDENCIES OF DEVELOPMENT OF THE INTERNATIONAL MARKET OF TRANSPORT SERVICES FOR INTERNATIONAL BUSINESS**

The article defines the modern tendencies of development of the international market of transport services. The mentioned transport operations, completing the process of realization of foreign trade agreement between participants of international business. A commercial evaluation of the international policy of the international company has been carried out.

**Keywords:** international transport operations, international transport services market, passenger turnover and cargo turnover.

**Постановка проблеми.** Протягом останніх десятиліть глобальна економіка супроводжувалася збільшенням обсягів міжнародної торгівлі, міжнародним кооперуванням виробництва, бурхливим розвитком туристичного бізнесу, що привело до якісного прогресу транспортної галузі, зростанню обсягів транспортних перевезень. Оскільки транспортні комунікації відіграють кардинальну роль у процесах глобалізації та формуванні регіональних економічних просторів, функція та розвиток міжнародних транспортних послуг для міжнародного бізнесу є насущними питаннями.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженням питань реалізації транспортного потенціалу України та її ролі на світовому ринку транспортних послуг займаються такі науковці, як Д. Прейгер, С. Пирожков, І. Малярчук, М. Дергаусов, Т. Блудова, Ю. Цветков, М. Цветков, Ю. Макаренко, О. Піонтковська, Зокрема, С. Пирожков, Д. Прейгер, І. Малярчук розглядають питання реалізації транзитного потенціалу України в контексті розширення ЄС. М. Дергаусов досліджує особливості транспортної політики України під час її адаптації на міжнародних ринках. Ю. Цветков, М. Цветков, Ю. Макаренко аналізують сучасний стан транспортної інфраструктури України.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** В умовах зростання вантажопотоків у напрямку сходу – заходу та поглиблення інтеграційних процесів виникає необхідність подальшого ґрунтовного дослідження проблем транспортної системи, реалізації транспортного потенціалу України, аналізу сучасного стану транспортної інфраструктури, конкурентоспроможності вітчизняних перевізників на міжнародних ринках, можливостей функціонування міжнародних транспортних коридорів в Україні.

**Мета статті** полягає в розкритті сучасних тенденцій розвитку транспорту в контексті світової динаміки та характеристики ролі транспорту для міжнародного бізнесу.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Теперішній світовий ринок транспортних послуг є складним структурованим комплексом, який охоплює транспортні перевезення абсолютно всіх країн світу та забезпечує безперервне функціонування міжнародного товарообороту та перевезень. Найбільша частка цього ринку належить країнам з найбільш розвиненим транспортним комплексом, а саме країнам Західної Європи, США, Канаді, Японії, Росії. Вони не тільки володіють більшою частиною цього ринку, але й спроможні втілювати в життя транс-

формації на власну користь, встановлювати сучасні умови та принципи світових перевезень.

Міжнародні транспортні послуги є важливою частиною механізму передачі продукції та перевезення пасажирів, робочої сили, яка дає змогу здійснювати товарообіг між континентами для подальшого розвитку країн. Сучасна система транспортних послуг – це складний комплекс різноманітних послуг, а також правил, принципів та закономірностей їх надання, який забезпечує постійну роботу міжнародної транспортної системи [9].

Сьогодні обсяги торгівлі товарами перевищують обсяги торгівлі послугами. Обсяги торгівлі товарами в Україні за I півріччя 2017 р. склали 43,2 млрд. дол. США, тоді як обсяг торгівлі послугами становив 7,5 млрд. дол. США. У структурі торгівлі послугами найбільшу частку займають транспортні послуги (рис. 1) [11; 12].

За останні 30 років міжнародний ринок транспортних послуг отримав більший розвиток, ніж за попередні декілька століть, у вигляді нових видів послуг, новітніх досягнень науки та технологій, вдосконалення функціонування системи надання транспортних послуг, зміни правил та умов роботи транспортної системи [9; 12].

Сучасні тенденції розвитку міжнародного транспорту можна вважати лінійними, а зміни в результативності та в наслідках роботи транспорту характеризуються прогресом, або нарощуванням [1, с. 152].

Елементи сучасного ринку транспортних послуг розподіляються за важливістю залежно від значущості виду транспортних перевезень, які вони доповнюють. Сьогодні основними видами транспортних перевезень є морський, повітряний, автомобільний, залізничний, трубопровідний. Вони відрізняються обсягами пасажирообороту та вантажообігу.

На рис. 2 зображено пасажирооборот сучасних видів транспортних перевезень в Україні станом на I півріччя 2017 р.

На основі цих даних зрозуміло, що переважна частка (50,42%) належить міським електричним перевезенням. Це один з найшвидших та найбільш актуальних видів пасажирських перевезень у містах України. Залізничний транспорт, морський та повітряні перевезення посідають останні місця у цьому списку, але це не означає, що цими видами перевезень не користуються. Авіаційним транспортом ско-

ристалися 1,8 млн. пасажирів, а морськими та річковими перевезеннями – 30 000 пасажирів. Їх роль у перевезенні вантажів зовсім інша та більш важлива у процесі здійснення міжнародної торгівлі [9].

Помітно відрізняються значення вантажообігу від пасажирообороту (рис. 3). В цьому контексті з'являється новий вид транспортних перевезень у комплексі транспортних послуг, а саме трубопровідні перевезення, що є транзитом природних ресурсів, переважно нафти та природного газу, за допомогою системи газопроводів та нафтопроводів, прокладених як на поверхні континентів, так і по дну морів [11].

На частку повітряних та водних вантажоперевезень припадає тільки 0,74% через низьку вантажопідйомність сучасних авіалайнерів та суден, що, однак, компенсується високою вартістю товарів, що перевозяться.

Будівництво транспортної інфраструктури та функціонування рухомого складу спричиняють значне навантаження на навколишнє середовище. Недбале обслуговування транспортних засобів та прагнення економити на витратах призводять до катастроф та масової загибелі людей.

Оптимізація міжнародного транспортного обслуговування передбачає раціоналізацію географічних векторів торгівлі та коопераційних поставок, використання досконаліших транспортних засобів та механізмів прийняття рішень [5, с. 35].

Поступово відбувається структурна оптимізація світового виробництва, яка веде до питомого зменшення ваги транспортних витрат і навіть до абсолютного зменшення обсягів транспортних перевезень. Інформатизація та постіндустріальні реалії промислово-технологічного розвитку зумовлюють також тенденцію до зменшення кількості фізичних матеріалів, що підлягають перевезенню. Хоча поки ці тенденції не стали домінуючими, проте очевидним є те, що пряма екстраполяція теперішніх та минулих тенденцій до абсолютного збільшення показників вантажоперевезень є необґрунтованою [1, с. 160].

Нарешті, глобальна інформатизація означає не тільки зміну номенклатури торгівлі в бік менш матеріаломістких продуктів, але й оптимізацію транспортних каналів. Полегшення доступу до інформації, зокрема через мережі Інтернету, засоби й методи електронної торгівлі, сучасні маркетингові підходи, допомагає віднаходити найкоротші маршрути, мак-

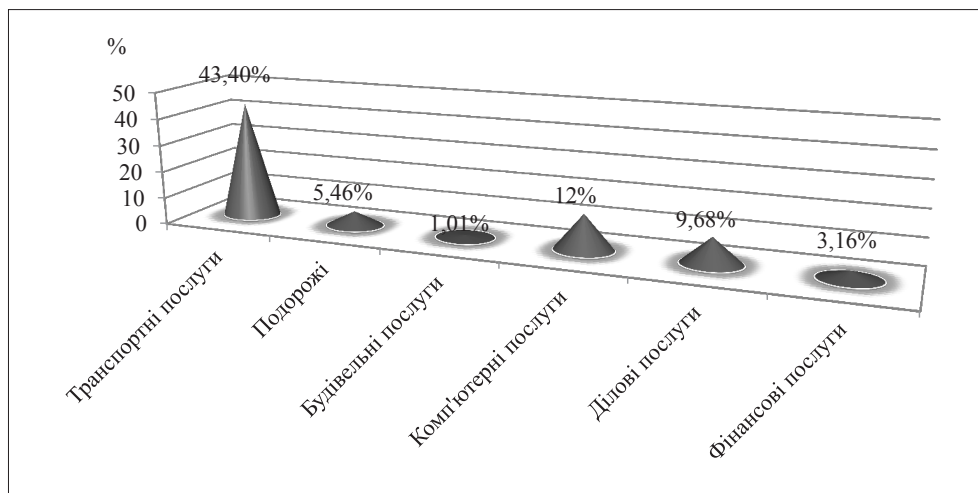
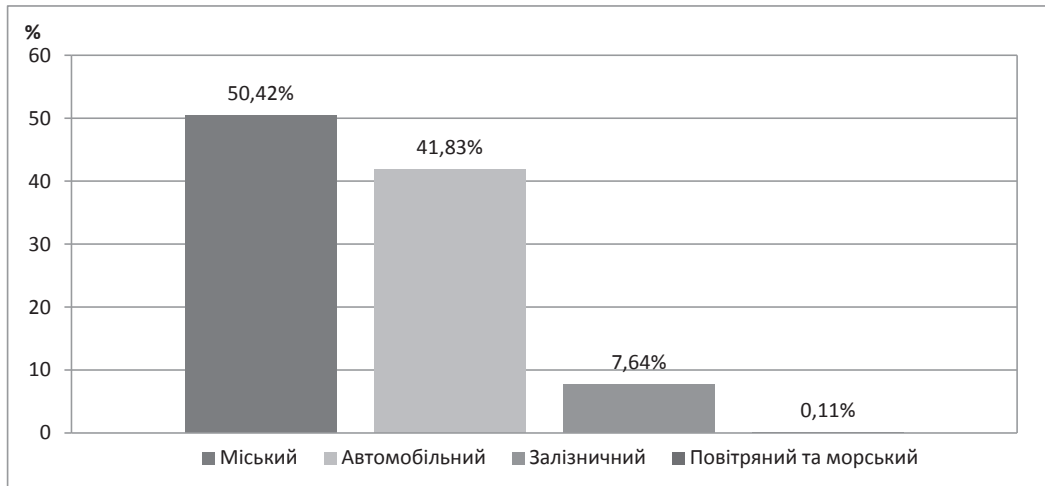


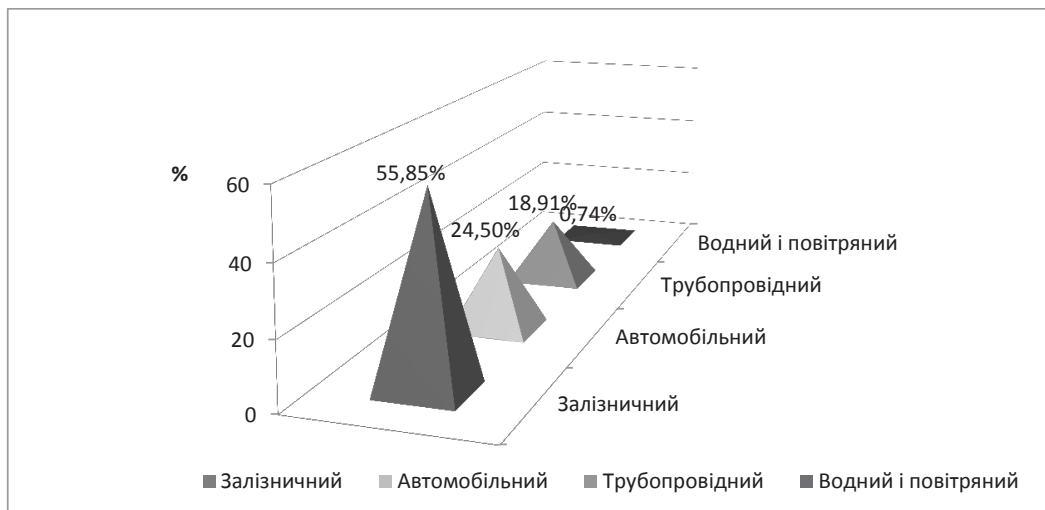
Рис. 1. Структура зовнішньої торгівлі послугами в Україні у I півріччі 2017 р.

Джерело: побудовано авторами на основі джерел [11; 12]



**Рис. 2. Пасажирооборот сучасних видів транспортних перевезень в Україні станом на I півріччя 2017 р.**

Джерело: побудовано авторами на основі джерел [11; 12]



**Рис. 3. Значення вантажообігу транспортних перевезень в Україні у I півріччі 2017 р.**

Джерело: побудовано авторами на основі джерел [11; 12]

симально уникати зустрічного руху однотипних вантажів, початковим чином орієнтувати виробництво на ті ринки, вибір яких є найбільш обґрунтованим з точки зору транспортної логістики [1, с. 163].

Сучасною тенденцією розвитку ринку транспортних послуг, що поєднує інтереси всіх учасників ринку, є формування міжнародних транспортно-термінальних систем вантажних перевезень, де базовими елементами управління товарними потоками стають логістичні центри. Розробки вітчизняних вантажоперевізників свідчать про доцільність створення у вузлі Чоп-Захонь міжнародного логістичного центру (де зосереджені потужні термінали, склади, перевантажувальні комплекси та інша транспортна інфраструктура для комплексної обробки значних обсягів експортно-імпорتنих та транзитних вантажів), що можна оцінювати як новий реальний механізм інтеграції транспортних послуг української залізниці до ринку послуг залізничного транспорту країн Європи [3]. Створення єдиного комплексу з обслуговування вантажопотоку, зокрема контейнер-

ного, в напрямку «захід – схід – захід» за участю транспортних компаній української, угорської, словацької та російської сторін дасть можливість суттєво скоротити час доставки вантажів, підвищити ефективність використання потенціалу залізниць. Сформований характер вантажопотоків через Закарпаття виводить його в центр розвитку перевезень в системі МТК-5 і країн, що до нього тяжіють. Зараз основними країнами-відправниками вантажів через Закарпаття є Італія, Угорщина, Словаччина, Словенія, Румунія, Австрія. Серед країн-одержувачів лідирує РФ, далі йдуть Румунія, Польща, Білорусь, Молдова, Німеччина [8].

Транспортні послуги не слід розглядати як сферу, похідну від інших соціально-економічних сфер, адже транспорт постає чинником, котрий потужно впливає на динаміку економічного зростання окремих країн, регіонів та світу загалом, а також на характер сучасної геополітики, структуризацію міжнародного поділу праці. Транспорт стає кардинально значущим компонентом інфраструктури міжнародних еконо-

мічних відносин, матеріально-технічною базою міжнародної торгівлі, туризму, кооперування виробництва [1, с. 175].

Транспорт за своєю природою є предметом особливого опікування з боку держави. Для цього є об'єктивні підстави, адже далеко не завжди (особливо на місцевому рівні) транспорт є рентабельним, отже, він потребує дотацій та інших форм урядового (муніципального) втручання.

Пріоритетний розвиток транспортної інфраструктури сприяє підвищенню міжнародної конкурентоспроможності країни. Він є однією з передумов майбутніх факторних переваг для торгівлі, інвестиційної діяльності та туризму [5, с. 50].

Безумовно, перед експортером та імпортером під час укладання міжнародної комерційної угоди щодо купівлі-продажу товару стоїть вибір, що полягає в тому, щоб здійснити перевезення самотужки або зробити відповідне доручення транспортно-експедиторській фірмі, яка за відповідну винагороду надасть всі необхідні послуги з доставки товару [2, с. 25]. З організаційної точки зору юридичною підставою та інструментом забезпечення міжнародних перевезень безпосередніми учасниками експортно-імпортерських операцій є відповідні контракти та технічна документація. Але основні параметри мікрорівневих домовленостей, а також універсальні правила поведінки під час транспортування комерційних вантажів містяться в міжнародних угодах та документах, зокрема в конвенціях (наприклад, Бернських конвенціях про залізничні перевезення, Статутних та Регламентативних документах спеціалізованих міжнародних організацій) [2, с. 62].

В умовах новітніх викликів, глобалізації, зростання конкуренції впровадження та розвиток кластерів і кластерних технологій вважаються одними з перспективних засобів забезпечення конкурентоспроможності національної та регіональної економіки. Ефективність кластерної моделі досягається за рахунок інноваційності, розвитку взаємодопомоги, поєднання кооперації з конкуренцією та поширення взаємобміну інформацією, знаннями, ноу-хау. В умовах глобалізації та інтеграції до ЄС процеси реформування економіки України повинні супроводжуватися формуванням нового типу відносин між суб'єктами господарювання, а також розвитком нових механізмів реалізації їх економічних інтересів, одним з яких і є кластеризація.

Мережевий характер розвитку сучасної економіки з підвищеною роллю транспортно-інфраструктурної складової в забезпеченні конкурентоспроможності територій зумовлює необхідність кластерних форм організації бізнесу на ринку транспортних послуг. Проте кінцевою метою стає більш повна реалізація виробничого потенціалу кластерно-логістичних структур транспортного ринку та підвищення конкурентоспроможності всіх учасників кластеру за рахунок ефекту масштабу, спільних проектів, доступу до специфічних матеріальних та людських ресурсів, обміну знаннями, технологіями. Головною ж перевагою використання таких підходів стає можливість досягнення значного економічного ефекту за рахунок скорочення як мінімум на 30–40% сукупних логістичних витрат у дистрибуції під час транспортування, зберігання та розподілу товарно-матеріальних потоків на основі оптимізації логістичних схем доставки, що впливає на ціни та конкурентоспроможність вітчизняних товарів на світових ринках. Комерційна оцінка транспортної політики міжнародного бізнесу виходить з про-

філю її виробничої діяльності та відповідних потреб під час здійснення виробничих поставок (передусім, сировини, матеріалів, комплектуючих, обладнання), збуту виготовленої продукції, наявності чи відсутності транспортної мережі, географічного розташування виробничого об'єкта та мети збутового призначення [4, с. 125].

Транспортні витрати охоплюють безпосередньо витрати на перевезення товару, транспортні тарифи, збори на митницях і в портах, адміністрування, складські послуги, технічні роботи із завантаження та відвантаження продукції, збереження товару в процесі перевезення, маркування, оформлення документації, пакування та перепакування, здійснення операцій для участі в аукціонах, страхування товару під час перевезень [5, с. 82].

Можна виділити п'ять різних методів оцінки транспортних витрат:

1) «адвалорні витрати айсберга» (транспортний тариф нелінійно залежить не тільки від відстані, а й від властивостей вантажу продукту);

2) підходи, засновані на оцінюванні географічної відстані (збільшення протяжності маршруту призводить до зростання витрат на перевезення);

3) розрахунок транспортних витрат, заснованих на оцінках величин базисних умов експорту та імпорту товарів (CIF/FOB) (розглядається як різниця між імпортерськими та експортними цінами, що застосовуються в морських перевезеннях вантажів);

4) реальні фрахтові витрати (рівень ставок визначається умовами рейсового чартеру із зазначенням норм навантаження та розвантаження);

5) засновані на оцінках попиту та пропозиції (чим гірше представлені затребувані покупцем послуги з перевезення, тим дорожче вони коштують) [14].

В будь-якому разі під час планування способів відправлення вантажів та вибору транспорту необхідно враховувати низку основних чинників:

– технічні обмеження, які обумовлені якісними характеристиками товару (наприклад, великі габарити товару можуть унеможливити використання залізничного транспорту, вибухонебезпечні вантажі не підлягають авіаперевезенням);

– необхідні терміни доставки, які визначаються відповідно до здатності товару зберігатися властивості в разі тривалого зберігання, а також до технологічних вимог конкретних виробничих процесів;

– необхідність дотримання вимог безпеки та зберігання споживчих якостей вантажу з урахуванням усіх необхідних технічних операцій;

– відстань і маршрут перевезення (наприклад, необхідно під час перевезення вантажу враховувати сполучення між двома пунктами всередині континенту чи до іншого континенту; водночас досить велика відстань навіть на території одного континенту може визначити вибір виду транспорту);

– вартість перевезень або транспортні витрати (наприклад, в міжнародній практиці найшвидшим і найдорожчим видом транспорту є авіаційний, тоді як найповільнішим і найдешевшим – морський).

Стимулювання українських транспортних організацій до роботи на міжнародних ринках транспортних послуг необхідно здійснювати за такими основними напрямками:

– лібералізація економічних умов ведення бізнесу, перш за все лібералізація за рівнем оподаткування українських перевізників на тих сегментах ринку, де вони зазнають конкурентного тиску через життя протекціоністських заходів іншими державами або з боку флотів країн відкритої реєстрації;

– створення для вітчизняних міжнародних перевізників не менш сприятливих режимів під час виконання митних і прикордонних процедур, ніж для перевізників інших країн;

– створення умов для придбання українськими перевізниками сучасної транспортної техніки, що забезпечує не тільки конкурентоспроможність на міжнародних ринках, але й принципову доступність цих ринків для вітчизняних операторів;

– розробка механізмів оперативного реагування тоді, коли українські перевізники зазнають дискримінації за кордоном;

– підвищення ефективності механізмів національного регулювання сегментів ринку міжнародних перевезень у разі запровадження двосторонньої дозвільної системи;

– проведення злагодженої активної транспортної політики в міжнародних організаціях, що регламентують входження в міжнародні ринки транспортних послуг;

– розробка і вжиття заходів стимулювання вітчизняних вантажовідправників до використання договорів поставки на базисних умовах, що передбачають перевезення експортних вантажів вітчизняними транспортними організаціями [7].

**Висновки.** Суб'єктність у сфері пропозиції послуг щодо транспортного забезпечення міжнародної торгівлі вирізняється значною диверсифікацією. Протягом останніх десятиліть розширилася міжнародна діяльність спеціалізованих транспортно-експедиторських фірм, які здійснюють широкий комплекс послуг, надають спроможність виробникам і споживачам сконцентрувати свою діяльність на профільних для себе операціях.

На основі проаналізованих даних про ситуацію міжнародного ринку транспортних послуг можна охарактеризувати першорядні тенденції його подальшого розвитку:

– значне використання найновітніших технологій, досягнення успіхів у вдосконаленні системи надання транспортних послуг;

– розвиток нових видів транспортування, а саме електронного, та вдосконалення наявних, а саме авіаційного, трубопровідного, водного;

– зміна пріоритетів у наданні транспортних послуг на користь наукоємних та дорогих видів транспортування.

Таким чином, характер розвитку міжнародних транспортних послуг в умовах ринкової інтеграції визначається глобальними тенденціями, особливостями регіонального та національного розвитку, правилами новітніх механізмів технологічно-інформаційного та суспільно-економічного життя.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Антонюк Л. Міжнародна конкурентоспроможність країн: теорія та механізм реалізації: монографія. Київ: КНЕУ, 2004. 273 с.
2. Анцелевич Г., Покрещук О., Ковалевська Л. Міжнародно-правова регламентація транспортних перевезень: підручник. Київ: Зовнішня торгівля, 2004. 288 с.
3. За даними асоціації «Європейська спілка транспортників України». URL: [www.estu.com.ua/logistic%20center.html](http://www.estu.com.ua/logistic%20center.html).
4. Ільчук В., Хоменко І. Шляхи нарощування виробничого потенціалу транспортних підприємств. Проблеми і перспективи економіки та управління. 2015. № 4 (4). С. 120–127.
5. Новицький В. Міжнародна економічна діяльність України: посібник. Київ: КНЕУ, 2003. 79 с.
6. Основні прогностичні показники економічного і соціального розвитку України на 2000 р. Київ: Інтеллект, 1999. 159 с.
7. Особливості, проблеми та завдання України на ринку міжнародних транспортних послуг. URL: <http://referat-ok.com.ua/mizhnarodna-ekonomika/osoblivosti-problemi-ta-zavdannya-ukrajini-na-rinku-mizhnarodnih-transportnih-poslug>.
8. Прейгер Д., Собкевич О., Ємельянова О. Перспективні шляхи та механізми інтеграції ринку транспортних послуг України до країн ЄС. Аналітична записка. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/475>.
9. Проблеми розвитку міжнародної виробничої інфраструктури в умовах глобалізації. URL: <http://infotour.in.ua/rybchuk2.html>.
10. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 р. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show>.
11. Служба державної статистики України: Зовнішньоекономічна діяльність. URL: <http://ukrstat.gov.ua>.
12. Статистичний щорічник України за 2016 р. // Держкомстат України. URL: <http://ukrstat.gov.ua>.
13. Статистичні дані в галузі авіатранспорту. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html>.
14. Транспортна доступність території як фактор розміщення міжнародного виробництва. URL: [http://stud.com.ua/66924/ekonomika/transportna\\_dostupnist\\_teritoriyi\\_faktor\\_rozmischennya\\_mizhnarodnogo\\_virobnitstva](http://stud.com.ua/66924/ekonomika/transportna_dostupnist_teritoriyi_faktor_rozmischennya_mizhnarodnogo_virobnitstva).