

УДК 339.56+338.47(477)

Громова О.Є.,
кандидат економічних наук,
доцент кафедри маркетингу та реклами,
Вінницький торговельно-економічний інститут
Київського національного торговельно-економічного університету

Безчаснюк Б.В.,
магістр,
Вінницький торговельно-економічний інститут
Київського національного торговельно-економічного університету

Бірюкова О.А.,
магістр,
Вінницький торговельно-економічний інститут
Київського національного торговельно-економічного університету

Hromova Olha,
Candidate of Economic Sciences,
Assistant Professor of Marketing and Advertising,
Vinnytsia Institute of Trade and Economics
of Kyiv National University of Trade and Economics

Bezchasniuk Bohdan,
Magister,
Vinnytsia Institute of Trade and Economics
of Kyiv National University of Trade and Economics

Biryukov Olha,
Magister,
Vinnytsia Institute of Trade and Economics
of Kyiv National University of Trade and Economics

КОНКУРЕНТНЕ СЕРЕДОВИЩЕ СВІТОВОГО РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Громова О.Є., Безчаснюк Б.В., Бірюкова О.А. Конкурентне середовище світового ринку транспортних послуг. У статті встановлено характер впливу особливостей та тенденцій розвитку світового ринку транспортних послуг на параметри перевезень експортно-імпортних вантажів країни. Виявлено міжнародні детермінанти формування національної системи транспортного забезпечення зовнішньої торгівлі. Транспортування та перевезення мають важливу роль у міжнародній торгівлі. Міжнародні перевезення вантажів або пасажирів здійснюються між кількома державами на умовах установлених угод (транспортних конвенцій), що укладені між цими державами. До видів міжнародного транспорту відносять водний, залізничний, повітряний та автомобільний. Є різні фактори, які впливають на рішення компанії щодо того, який вид транспорту використовувати. Ці фактори можуть залежати від вимог бізнесу, країни призначення чи товарів, що перевозяться. Основними причинами, що стримують розвиток міжнародних перевезень у сфері зовнішньоекономічної діяльності, є: невпорядкованість системи державного регулювання, особливо правового, щодо контролю на кордоні та справляння зборів; висока вартість послуг, що надаються митними брокерами, контрольними службами і транспортними терміналами.

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

Громова О.Е., Безчаснюк Б.В., Бирюков О.А. Конкурентная среда мирового рынка транспортных услуг. В статье показан характер влияния особенностей и тенденций развития мирового рынка транспортных услуг на параметры перевозок экспортно-импортных грузов страны. Определены международные детерминанты формирования национальной системы транспортного обеспечения внешней торговли. Транспортировка и перевозки имеют важную роль в международной торговле. Международные перевозки грузов или пассажиров осуществляются между несколькими государствами на условиях установленных соглашений (транспортных конвенций), которые заключены между этими государствами. К видам международного транспорта относят водный, железнодорожный, воздушный и автомобильный. Существуют различные фак-

торы, которые влияют на решение компании о том, какой вид транспорта использовать. Эти факторы могут зависеть от требований бизнеса, страны назначения товаров или грузов. Основными причинами, сдерживающими развитие международных перевозок в сфере внешнеэкономической деятельности, являются: неустроенность системы государственного регулирования, особенно правового, по контролю на границе и взиманию сборов; высокая стоимость услуг, которые предоставляются таможенными брокерами, контрольными службами и транспортными терминалами.

Ключевые слова: доставка грузов, перевозка, перевозчик, мировой рынок транспортных услуг, транспортное обеспечение, транспортное средство.

Hromova Olha, Bezchasniuk Bohdan, Biryukov Olha. Competition environment of world market of transport services. In the article character of influence of features and progress of world market of transport services trends is set on the parameters of transportations of export-import loads of country. Found out the international determinants of forming of the national system of a transport providing of foreign trade. Transportation have an important role to play internationally trade. International carriage of goods or passengers is carried out between several states, subject to the established agreements (transport conventions) concluded between these states. The types of international transport include water, rail, air and road. There are various factors that influence a company's decision about what kind use transport. These factors may depend on the requirements of the business, country of destination or goods being transported. The main reasons hampering the development of international transportation in the field of foreign economic activity are: disorder of state regulation system, especially legal system, on border control and collection; high cost of services that provided by customs brokers, control services and transport terminals; numerous bureaucratic obstacles in the international transportation; low speed of delivery of passengers and cargo; unpleasant criminogenic situation; lack of comprehensive information, in particular servicing on the way of international transportation; failure, a in some areas and the lack of a set of legal acts that regulate international transportation and their service. Increase your investment in industry, improvement of tariff policy, development of international transportation, implementation of road construction projects on terms of concession, construction and repairing roads, conducting market reforms – all this will contribute to effective development of the transport industry. Especially in the development process new competitive conditions must be taken into account business environment. International transport operations management system provides improvement of control over transportations, optimization arrangement of cargoes during transportation, choice of rational mode transportation and transportation of goods, calculation of freight rates, applying for freight and arranging transportation. Design and use of a performance appraisal system international transportation aims to optimize and improve efficiency activity of the whole enterprise.

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 транскордонного 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. Міжнародна доставка вантажів є дуже важливою складовою торгівлі міжнародного характеру і світової промисловості в цілому. Транснаціональне перевезення товарів пов'язане з перетинанням державних кордонів, а іноді навіть кількох. Це все накладає особливу відповідальність на тих, хто організовує транспортування, адже потрібно враховувати багато різних комерційних і юридичних нюансів і тонкощів.

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-от: О. Андрущенко [1], В. Афанас'єв, М. Безуглова, А. Горев, Г. Гуревич [3], Н. Коновалова [4], Е. Лимонов, І. Могилевкин, Н. Нікіфорова, Д. Ніколаєв, К. Плужніков [5], К. Холопов, В. Щербина [7]. Серед вітчизняних фахівців та науковців також намітився інтерес до висвітлення проблем транспортування експортних та імпорتنних вантажів. В роботах А. Аблова, В. Вертея, М. Данька, Г. Ейтутіса, М. Котлубая, В. Кухарчика, О. Ложачевської, Г. Маліндретоса, Т. Мукмінової, А. Новікової, О. Степанова, А. Хахлока, 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 напрямки його впливу на транспортне забезпечення зовнішньоторговельної діяльності окремої країни, на сьогоднішній день не знайшли достатнього відображення у економічній думці.

Постановка завдання полягає у виявленні 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 імпорتنих товарів відбуваються процеси купівлі-продажу самих транспортних послуг на міжнародних ринках.

Вантажоперевезення міжнародні – це комплексне рішення задачі з підготовки, супроводу всієї транспортної операції. У першу чергу, це вибір певного виду транспорту з урахуванням обсягу вантажу, його ціни, терміновості доставки, а також особливостей транспортування. Це може бути небезпечний, великоваговий, швидкопсувний, великогабаритний вантаж. Фахівці підберуть найоптимальніший спосіб транспортування вантажу. Доступною є авіаційна, залізнична, морська доставка вантажів, а також мультимодальні перевезення, що дозволяють оптимізувати вартість транспортування вантажу і її швидкість. Співробітники компаній гранично якісно і точно розроблять маршрут, завдяки чому вантаж можна буде доставити за мінімальний час, уникаючи затримок в дорозі, а також на митниці. Збирається вся необхідна митна документація з урахуванням чинного на сьогоднішній день митного законодавства. Страхування вантажу – це також важлива послуга, що пропонується на найвигідніших умовах.

І, звичайно ж, все супроводжується і інформаційною підтримкою. А це означає, що ви завжди будете знати про те, яким чином відбувається виконання замовлення і де саме знаходиться ваш вантаж [4, с. 9].

Послуги з перевезення вантажів доступні практично у будь-яку точку земної кулі. Велика мережа постійних, перевірених часом, партнерів дозволяє надавати послуги з доставки вантажів швидко і якісно. Компанії забезпечують транспортування різноманітних товарів. При цьому, тарифи на всі послуги – доступні. Міжнародні перевезення товарів по-особливому затребувані на сьогоднішній день. Але дуже важливо довірити таку задачу досвідченим і надійним фахівцям [6].

Національні ринки транспортних послуг є частиною міжнародних, але лише в тому обсязі, що відповідає експортно-імпортним операціям з транспортними послугами кожної окремо взятої країни. 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. Тому 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, що регулюється наднаціональними джерелами права – дво – й багатосторонніми транспортними угодами та правовими документами міжнародних транспортних організацій. Багатостороннє співробітництво у сфері транспорту проводиться також в рамках транспортних форумів, які організовуються в рамках регіональних міждержавних організацій. Це, наприклад, зустрічі міністрів транспорту держав [7, с. 33].

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 у першу чергу шість субринків за основними видами магістрального транспорту: морського, річкового, повітряного, залізничного, автомобільного і трубопровідного (рис. 1).

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 тропове), 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 монополій та з боку аутсайдерів – судноплавних компаній інших монополістичних



Рис. 1. Структура світового ринку транспортних послуг

утворень або, взагалі, інших секторів фрахтового ринку. Зокрема, у періоди загострення конкуренції з аутсайдерами 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 штучних.

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, міжурядових 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 які 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. [1, с. 110]

На окрему увагу заслуговує аналіз конкуренції та її впливу на рівень цін у сегменті трубопровідного 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, очевидною 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.

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 [1, с. 111].

Важливо зазначити, що жодні зрушення в системі доставки експортних та імпорتنних 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 належать до міжнародних детермінант транспортного забезпечення як окремої експортної чи імпоротної операції, так і зовнішньої торгівлі окремої країни. Серед таких детермінант

Таблиця 1

Характеристика конкурентного середовища субринків світового ринку транспортних послуг [3, с. 264]

Субринок	Прояви монополізації	Озна 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
	консоціуми	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 авіап перевезеннями
	“джентельменські” угоди	між авіалініями
	картельні об'єднання	
	асоціації з регулювання обсягів наданих авіапослуг	
	асоціації по розподілу замовлень між авіакомпаніями-учасниками	
Залізничного транспорту	державна монополія	з боку інших видів транспорту
Трубопровідного транспорту	державна монополія	з боку залізничного, річкового та морського транспорту
Автомобільного транспорту	технічні та екологічні стандарти	між перевізниками

своєю значущістю вирізняється рівень конкуренції на світовому ринку транспортних послуг, зокрема на його субринках, який зумовлює варіювання розмірів тарифів та фрахтів у вантажоперевезеннях і у такий спосіб впливає на розмір транспортного складника 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:

1. Андрущенко О. Состав поступления. Бизнес. 2012. № 11. С. 110–112.
2. Антимонopol'ные игры ЕС или “вторая жизнь” линейных конференций. Весь транспорт. 2015. № 5–6. С. 44–48.
3. Гуревич Г.Е., Лимонов Э.Л. Коммерческая эксплуатация морского судна: учебник. Москва: Транспорт, 2013. 264 с.
4. Коновалова Н.А. Международные транспортные. Москва: Транспорт, 2015. 279 с.
5. Плужников К.И. Особенности динамики международного рынка транспортных услуг в 2015 г. Вестник транспорта. 2016. № 4. С. 14–20.
6. Розподіл обсягів експорту-імпорту товарів за видами їх транспортування за 2018 рік. Держ. ком. статистики України / ред. О.Г. Осауленко. Київ, 2018. № 08/2-27/18. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 12.09.2019).
7. Щербина В. Анализ мирового рынка контейнерного тоннажа Судходство. 2017. № 12. С. 32–34.

References:

1. Andpushchenko O. (2012) Soctav postupleniya. Byznec. [Composition of the receipt. Business], no 11, pp. 110–112.
2. All transport (2015) Antymonopol'nye igrы EC uly “vtopaya zhyzn” lyneynykh konfepentsyy [Antimonopoly games EC or “second life” linear conferences], no 5–6, pp. 44–48.
3. Gurevich G.E., Limonov E.L. (2013) Kommertsheckaya éksploatatsyya morskogo sudna [Commercial operation of a sea vessel] Moscow: Transport. (in Russian).
4. Konovalova N.A. (2015) Mezhdunapodnye tpanspoptnye [International transport] Moscow: Transport. (in Russian).
5. Pluzhnykov K.Y. (2015) Ocobennosti dynamiky mezhdunapodnoho pyinka tpanspoptnyx ucluh [Features of the dynamics of the international market of transport services] Vectnyk tpanspopta no 4. pp. 14–20.
6. Osaulyenko O.G. (2018) Rozpodil obcyahiv ékspoptu-impoptu tovariv za vydamy yix tpanspoptuvannya za 2018 pik [Post of stock pickup volumes with types of stock pickup for 2018] Depzh. kom. ctatyctyky Ukpayiny [Nation tatistical Committee of Ukraine], no 08/2-27/18. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (accessed 12 October 2019).
7. Shchebbina V. (2017) Analiz mypovoho pyinka konteynepnoho tonnazha [Analysis of the world container tonnage market Shipping] Cudoxodstvo, no 12, pp. 32–34.