

УДК 339.543 (477)

**РИЧКА М.А.,**  
к.е.н., доцент, доцент кафедри міжнародних економічних відносин і бізнесу  
Навчально-наукового інституту Міжнародних відносин  
Національного авіаційного університету  
**ДЕРІЙ С.Р.,**  
студент 4 курсу  
кафедри міжнародних економічних відносин і бізнесу  
Навчально-наукового інституту Міжнародних відносин  
Національного авіаційного університету

### РИНОК ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ: ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД

***Анотація.** Стаття присвячена дослідженню та викладенню сучасних тенденцій і найбільш актуальної на сьогоднішній день інформації про стан закордонного ринку транспортних послуг.*

**Ключові слова:** Глобальна транспортна система, логістика, експедиторська компанія.

**Ричка М.А.,** к.э.н., доцент, доцент кафедры международных экономических отношений и бизнеса Учебно-научного института Международных отношений Национального авиационного университета,  
**Дерий С.Р.,** студент 4 курса кафедры международных экономических отношений и бизнеса Учебно-научного института Международных отношений Национального авиационного университета,

### РИНОК ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ: ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

***Аннотация.** Статья посвящена исследованию и изложению современных тенденций и наиболее актуальной на сегодняшний день информации о состоянии зарубежного рынка транспортных услуг.*

**Ключевые слова:** Глобальная транспортная система, логистика, экспедиторская компания.

**Rychka M.A.,** Ph.D. in Economics, Associate, assistant professor, Professor of International Economic Relations and Business Department, Institute of International Relations, National Aviation University  
**Derii S.R.,** 4-year student of International Economic Relations and Business Department, Institute of International Relations, National Aviation University

### TRANSPORT SERVICES MARKET: FOREIGN EXPERIENCE

***Abstract.** The article is devoted to research and presentation of current trends and the most up to date information about the status of foreign transport market.*

**Key words:** Global transport system, logistics, forwarding company.

**Актуальність проблеми.** Сучасні тенденції розвитку світової економіки визначаються постійним розширенням глобалізаційних процесів, пов'язаних із пошуком нових джерел відновлення світової економіки. Глобалізація, яка охопила багато сегментів світових господарських відносин, не могла не поширитися на транскордонні перевезення, які є основою товарообігу. Разом із тим вплив глобалізації на міжнародний транспорт через деякі об'єктивні причини суттєво відрізняється від впливу на інші сфери міждержавного економічного співробітництва.

Транспортне забезпечення впливає на конкурентоспроможність національної економіки та якість життя населення. Інтеграція країн у єдине світове господарство спричинить активізацію діяльності вантажовідправників, вантажоодержувачів, перевізників, експедиторів, що сприятиме збільшенню надходжень до державних бюджетів, підвищенню соціальних стандартів громадян (зростанню заробітних плат, задоволенню потреб соціально незахищених верств населення, створенню нових робочих місць тощо). У зв'язку з цим у дослідженнях українських економістів з'ясовуються сутність, закономірності та рушійні сили глобалізації, характер участі в ній провідних галузей економіки, взаємовплив глобалізації та економічних криз у цих галузях, що у першу чергу стосується транспортної галузі України. Проте в Україні залишаються не вирішеними загальнодержавні проблеми в транспортній галузі: зношення рухомого складу, невідповідність транспортної інфраструктури європейським стандартам тощо. Зважаючи на зазначене, важливим завданням для вдосконалення транспортної інфраструктури в напрямі спрощення процедур зовнішньої торгівлі є визначення та обґрунтування пріоритетів реформування транспортної галузі.

**Аналіз досліджень і публікацій.** Питанням міжнародних перевезень приділяли увагу багато вчених-економістів, таких як: Р.О. Заблоцька, О.О. Донченко, К.І. Плужников, Г.О. Анцелевич, В.О. Голубєва, Т.В. Злуніцина, М.Л. Погребицький, Й.С. Завадський, В. М. Мішина, А.М. Ткаченко, О.Ю. Фоміна, В.А. Карасьова, В.В. Пруднікова. Особливо питаннями правового регулювання міжнародних перевезень займалися Д.В. Авчинкін, М.А. Алахвердов, В.Н. Гречуха, В.Н. Дягтяренко, А.Н. Романович, К.І. Принилов, О.Н. Дозорець та

ін. Також даною проблематикою займалися такі закордонні вчені: Д. Аакер, Б. Берман, Ф. Котлер, Б. Баласс, Дж. К. Гелбрейт, Р. Грінберг, Д. Дайнен, І. Дюмулен, П. Кругман, Г. Хамел.

**Метою статті** є дослідження тенденцій розвитку транспортних послуг в сучасних умовах.

**Виклад основного матеріалу.** Найбільш важливим фактором є економічне призначення послуг, що надаються, у відповідності з цим, весь транспорт поділяється на зовнішній і внутрішній. Магістральний транспорт у процесі розвитку суспільного виробництва і розподілу праці виділився в особливу галузь матеріального виробництва і отримав назву транспорту загального користування або зовнішнього транспорту. На нього покладається завдання забезпечення доставки матеріальних цінностей, напівфабрикатів і готових продуктів праці в сферу виробництва і з неї в сферу розподілу та споживання. Він є матеріальною основою процесу обігу. Робота працівників, зайнятих на зовнішньому транспорті, є працею продуктивною, так як він створює національний дохід і збільшує суспільне багатство.

Внутрішньовиробничий транспорт (так само як і інші засоби праці), є невід'ємною частиною технологічного процесу підприємства. Він не характеризує самостійну галузь транспортного виробництва, а є складовою частиною тієї галузі, в якій він функціонує. Транспорт загального користування та внутрішньовиробничий в сукупності представляють одну з найголовніших баз всієї нашої економіки, без успішного розвитку та функціонування якої не представляється можливим забезпечення інтенсифікації виробництва та високі темпи його зростання. У процесі матеріального виробництва транспорт задовольняє потреби в перевезеннях різного типу: внутрішньовиробничих, міжгалузевих всередині регіону, міжрегіональних, перевезеннях працівників [5].

Види транспорту поділяють: на водний (морський, річковий), наземний (залізничний, автомобільний, трубопровідний) і повітряний. Всі види транспорту, крім трубопровідного, використовуються для перевезення вантажів і пасажирів. Ці види транспорту відносяться до традиційних. Нетрадиційні види транспорту містять у собі: пульпопроводи (вантаж подрібнюють і разом з водою перекачують по трубах), пневмотранспорт, транспорт на магнітній подушці [5].

Залежно від цих особливостей розрізняють кілька типів транспортних систем. Найвищий рівень розвитку мають регіональні транспортні системи північноамериканського типу (США, Канада, Австралія). Для них характерні мережі високоякісних автомобільних шляхів та залізниць, добре оснащені аеропорти та сучасні морські порти. Тут однаково високий рівень розвитку всіх видів транспорту, але ключовими в пасажирських перевезеннях є повітряний (на далекі відстані) та автомобільний (регіональні перевезення), а у вантажних - поєднання роботи автомобільного і залізничного транспорту. Велику роботу виконують також трубопровідний, внутрішній водний та каботажний морський транспорт.

Транспортні системи європейського типу (Західна та Центральна Європа, Японія) мають найгустішу у світі мережу всіх видів транспорту, особливо автошляхів та залізниць. Залізниці на основних напрямках електрифіковані; на швидкісних магістралях пасажирські поїзди розвивають швидкість понад 200 км/год. Обсяги роботи залізничного, автомобільного, водного (річкового та каботажного морського) транспорту пропорційні, але у вантажних перевезеннях більше значення має автомобільний транспорт, а в пасажирських - залізничний. Повітряний транспорт забезпечує зовнішні пасажирські перевезення.

Транспортна система пострадянських країн сформувалася за часів СРСР і поки що зберігає певні риси єдності, її просторовий каркас утворює мережа залізниць, доповнена лініями трубопроводів і на окремих напрямках - водними комунікаціями. Споконвічна проблема цього регіону - недостатній розвиток автомобільних шляхів і низька їх якість. Так, у більшості районів Сибіру можна дістатися до місця тільки літаком або водою. У вантажообороті основне місце належить залізниці, у пасажирських перевезеннях на далекі відстані - залізниці і повітряному транспорту, а в приміських - залізниці і автомобільному. Велику комерційну роботу виконує морський флот.

Транспортна система азійського типу (всі країни Азії, крім Японії та «далекосхідних тигрів»). Основну транспортну роботу тут виконують залізниці, однак на Близькому Сході дедалі більшого значення набуває автомобільний транспорт, а в приморських районах, особливо в Південно-Східній Азії, зберігає значення каботажне судноплавство. Найгустіша мережа транспортних шляхів і найбільші розміри перевезень характерні для східних районів Китаю, Індії, Пакистану, Туреччини.

Транспортна система Латинської Америки в різних її частинах неоднаково розвинута. Сталі мережі комунікацій мають тільки Бразилія, Мексика, Аргентина, Чилі, острови Вест-Індії. Переважають дороги, що сполучають глибинні райони плантаційних господарств або місця видобутку корисних копалин з портами чи столицями. Повноводні річки континенту використовуються в транспортному сполученні недостатньо. Віддалені райони материка все ще важкодоступні.

Транспортна система Африки, як і Латинської Америки, також диференційована. Цілком сталими є транспортні системи в північній та південній частині континенту. Тропічна Африка все ще залишається важкодоступним регіоном. У багатьох місцях основою транспортних зв'язків є річки або ґрунтові дороги, залізниць мало або немає зовсім.

Глобальна транспортна система містить в собі регіональні транспортні системи неоднорідної структури. Наприклад, в економічно розвинених країнах транспортні мережі досить щільні (50-60 км на 100 кв.км), а в країнах, що розвиваються їх набагато менше (5-10 км на 100 кв.км). 30% від світової протяжності шляхів знаходиться в Північній Америці, яка лідирує за вантажообігом більшості транспортних засобів. Загальна довжина світових транспортних мереж, не враховуючи морських шляхів, перевищує 38 млн. км:

автомагістралі – 26 млн. км; залізничні колії – 1,24 млн. км; трубопроводи – 1,8 млн. км; повітряні шляхи – 9,6 млн. км; річкові шляхи – 0,57 млн. км (див.табл.1) [1, С.193].

Таблиця 1

## Щільність елементів транспортної інфраструктури в різних країнах світу

Країна	Дороги з твердим покриттям, км/1000 км кв.	Залізничні шляхи, км/1000 км кв.	Аеропорти, од/млн. км кв.
Японія	258	72	378
Німеччина	181	118	900
США	45	23	529
Китай	32	9	47
ПАР	6	17	119
Бразилія	1	3	84
Росія	5	5	35

Джерело: Герами В.Д., Колик А.В. Управление транспортными системами. Транспортное обеспечение логистики: учебник и практикум. – М.: Юрайт, 2015, 510с. – с.34.

Послуги логістики є специфічним товаром, який продається і купується на міжнародних транспортних ринках, а також різняться в залежності від видів транспорту, географічних районів перевезення і видів вантажів, що перевозяться. У загальносвітовому експорті та імпорті всіх видів послуг частка транспортних послуг становить приблизно 24 % (5,5 трлн. дол. США). Найбільшим постачальником логістичних послуг є США. Їх експорт складає близько 80-90 млрд. дол. США. Але вони й імпортують транспортні послуги на рік на суму в 90-100 млрд. дол. США. Проте поступово США втрачає лідируючі позиції в даному сегменті ринку. Це пояснюється рядом економічних факторів та активним розвитком логістики в провідних європейських країнах. Також до найбільших експортерів даних послуг у світі відносяться Німеччина (25-26 млрд. дол. США), Японія (40-45 млрд. дол. США), а також Великобританія, Нідерланди, Гонконг (22-28 млрд. доларів США) та ін. [2, С.159–164]. Необхідність та фактичні інвестиції в економічну інфраструктуру в різних регіонах світу зображено на рисунку 1.

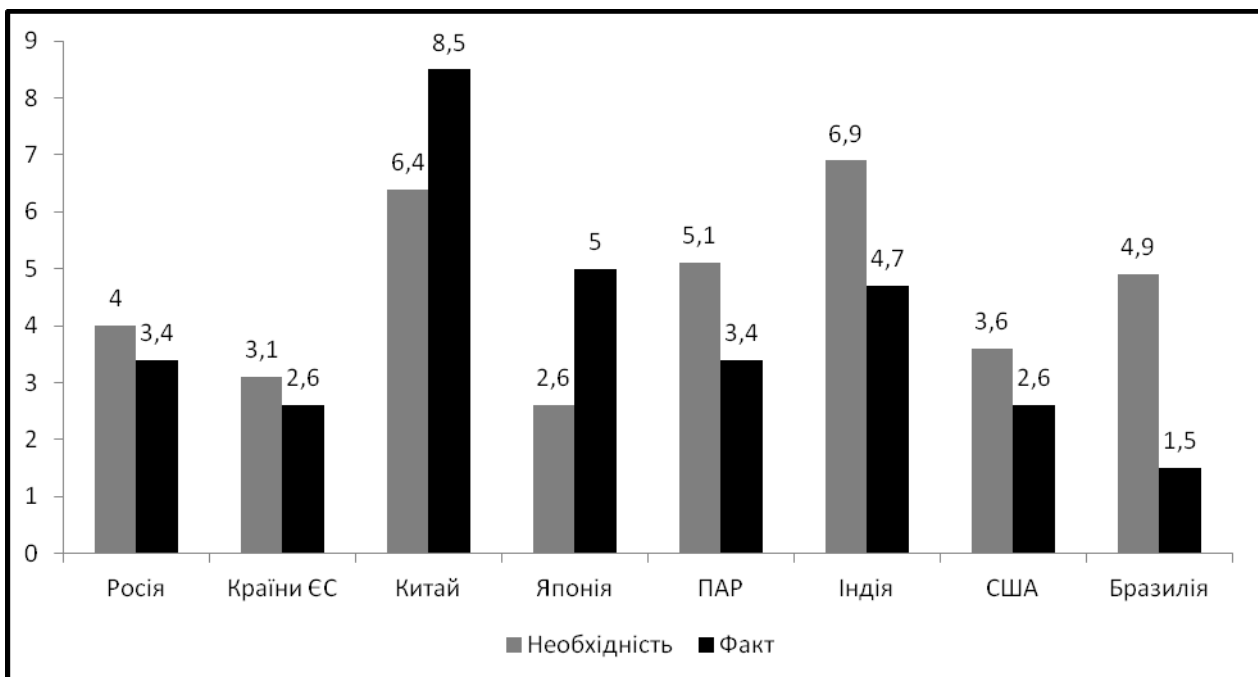
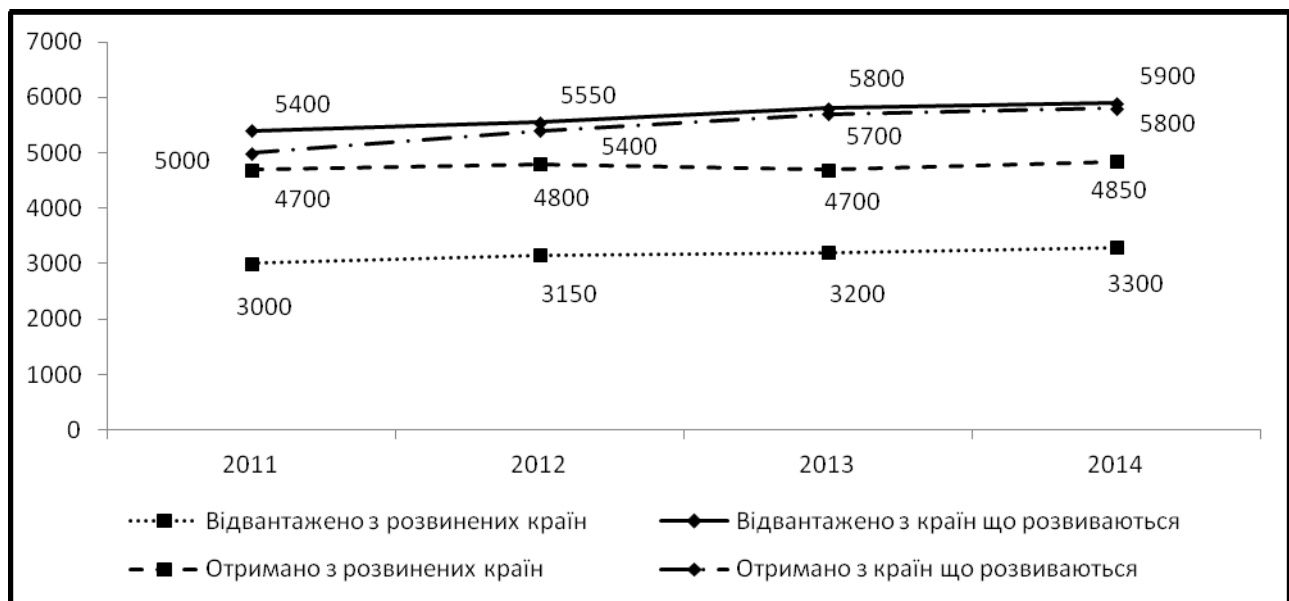


Рис. 1. Необхідність та фактичні інвестиції в економічну інфраструктуру в різних регіонах світу, (% ВВП).

Примітка. Побудовано автором за даними McKinsey Global Institute: Infrastructure Productivity: How to Save 1 Trillion dollars a Year, McKinsey and Company, 2013.

Одноосібним лідером в імпорті логістичних послуг також є США. Слідом за США за обсягами імпорту транспортних послуг йдуть: Німеччина – 52 млрд. дол. США (7,56 % ринку); Японія – 42,3 млрд. дол. США (6,24 % ринку); Великобританія – 35,8 млрд. дол. США (5,21 % ринку); Франція – 29,5 млрд. дол. США (5,01 % ринку); Данія – 23,9 млрд. дол. США (3,48 % ринку); Індія – 31,1 млрд. дол. США (3,47 % ринку); Республіка Корея – 29,9 млрд. дол. США (3,41 % ринку); Італія – 22,6 млрд. дол. США (3,3 % ринку); Нідерланди – 16,6 млрд. дол. США (2,41 % ринку) та ін. (дані наведені в середньорічному обсязі станом на 2014-2015 рр.).

Лідуючі позиції зазначених країн на світовому ринку купівлі і продажу транспортних послуг пояснюються активною участю даних країн у світовому товарообміні і міжнародному поділі праці [3, С.193–198].



**Рис.1. Динаміка морських перевезень вантажів в розвинених країнах і країнах, що розвиваються, (тис. тонн).**

*Примітка. Побудовано автором за даними Міжнародного інституту статистики.*

На рисунку 1 наведено динаміку навантаження і отримання вантажів морським транспортом по розвиненим і економікам, що розвиваються. Добре помітно, що до кризи розвинені країни значно більше отримували товарів, ніж відправляли. Зараз і по розвиненим і по економікам, що розвиваються цифри зближуються, причому товарообіг вантажів по розвиненим економікам знижується, а по країнам, що розвиваються зростає. При чому особливо зростає саме отримання вантажів. Аналіз вантажообігу морських портів за напрямками показує, що зростання обсягів відзначається в експорті – на 2,9 %, в імпорті – на 1,9 %, в транзиті – на 10,4 % і в каботажі – на 13,2 %.

На частку експортних вантажів припадає 78,1 % від загального вантажообігу портів, імпортних – 7,8 %, транзитних – 8,0 %, каботажних – 6,1 %. Основний обсяг вантажу перевантажується в Балтійському, Азово-Чорноморському і Далекосхідному басейнах, за частками складає 36,7 %, 29,6 % і 24,6 % вантажів відповідно.

Частка Арктичного басейну становить 7,8 %, Каспійського – 1,3 %. Вантажообіг морських портів Арктичного басейну зріс на 19,2 % і склав 46,1 млн. тонн. У Балтійському басейні морські порти перевантажили 216,1 млн. тонн вантажів, що більше показника минулого року на 4,2 %. Обсяг перевалки вантажів морських портів Азово-Чорноморського басейну зменшився на 1,3 % і склав 174,4 млн. тонн. Вантажообіг морських портів Каспійського басейну зменшився на 21,6 % і склав 7,8 млн. т. У Далекосхідному басейні переробка вантажів збільшилася на 7,8 % (до 144,8 млн. тонн).

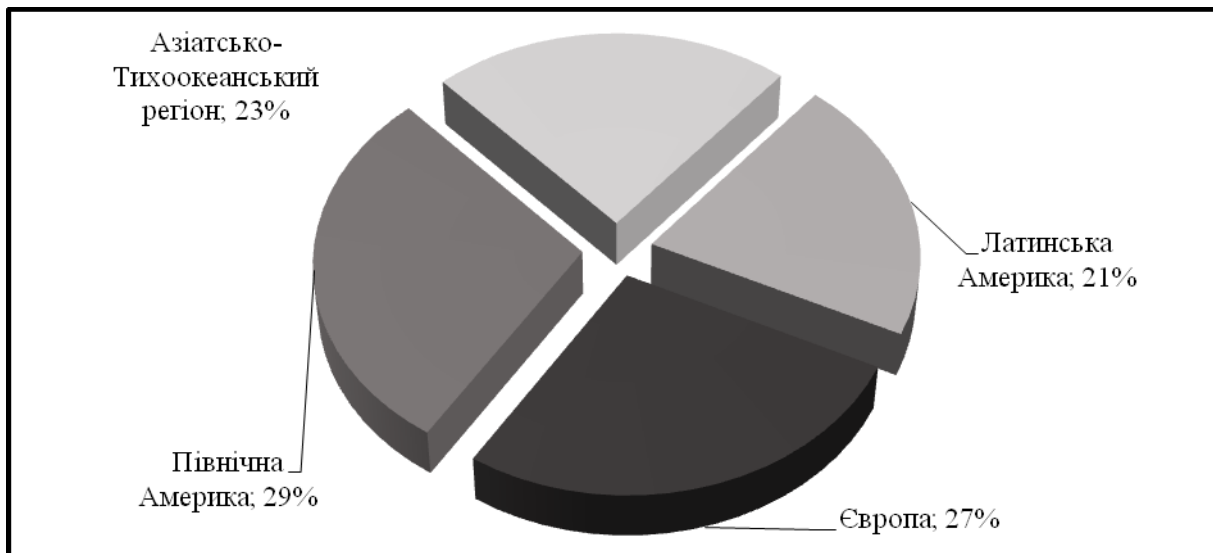
Великі міста завжди є великими транспортними вузлами. У них зосереджена торгівля, розвивається промисловість, а також багато робочих місць надається транспортними терміналами. Більшість міст виникло саме на перетині водних або наземних шляхів. Наприклад, міста-порти (Лондон, Марсель, Париж та ін.). Саме тут з часом з'явилися нові види транспорту - контейнеровози і будівельні термінали. У даних терміналах відбувається перевантаження товарів. Сьогодні, 90 % світових штучних вантажів перевозяться в контейнерах.

З 20-ти найбільших світових контейнерних портів 13 знаходиться в Азії (в тому числі 7 – у Китаї), в Європі і США – чотири і три відповідно. Найбільш інтенсивно розвиваються порти Китаю, що пов'язано з загальними високими темпами розвитку економіки країни і переважанням в товарній структурі експорту готової продукції.

Світова транспортна система, що включає в себе шляхи сполучення, транспортні підприємства і транспортні засоби, була повністю сформована в ХХ столітті. Однак її вдосконалення і розвиток є на сьогоднішній день безперервним процесом, що відображає зростання значень показників вантажообігу, пасажирообороту, загальної протяжності шляхів сполучення і кількості людей, зайнятих в роботі даної системи.

Основними факторами розвитку світової транспортної системи є інноваційні та інформаційні технології, використання яких сприяє розробці і впровадженню нових видів транспорту, збільшенню пропускної спроможності транспортних шляхів, зростанню швидкості пересування, підвищенню безпеки та збільшенню вантажопідйомності. Сьогодні в світі склався єдиний логістичний комплекс у формі кооперації діяльності невеликого числа потужних транспортних і транспортно-експедиторських компаній і сотень тисяч середніх і дрібних експедиторських фірм і логістичних підприємств.

За даними міжнародної Федерації експедиторських асоціацій, в даний час в цій сфері в світі функціонує 35 000 великих і середніх фірм з персоналом загальною чисельністю близько 8 млн. чоловік. Транспортні фірми контролюють близько 60 % перевезень магістральними видами транспорту і до 75 % міжнародних перевезень. На сучасному етапі в світі спостерігається тенденція виникнення логістичних компаній та центрів, які пропонують комплексні функціональні рішення. Вони полягають у наданні 3PL-послуг. Слід зазначити, що максимальний попит спостерігається в Північній Америці та Європі. При цьому найбільше користувачів послугами 3PL операторів виявлено серед компаній, що працюють у сфері високих технологій (16 %), промислового виробництва (13 %) і виробництва продовольчих товарів (13 %). Найменше користуються послугами аутсорсингу компанії, що здійснюють діяльність в області фінансів і телекомунікацій. За даними щорічного дослідження Cap Gemini Ernst & Young Inc., географічна сучасна структура затребуваності транспортних перевезень виглядає наступним чином (див.рис.2):



**Рис.2. Географічна сучасна структура затребуваності послуг транспортних перевезень в 2015 році, (%).**

*Примітка. Побудовано автором за даними Міжнародного інституту статистики.*

Розрізняють таких провайдерів логістичних послуг:

- First Party Logistics. 1PL — це автономна логістика, всі операції виконує сам вантажовласник.
- Second Party Logistics. 2PL — провайдер надає традиційні послуги із транспортування й/або управління складськими приміщеннями.
- Third Party Logistics. 3PL — провайдер розширює функції 2PL оператора за рахунок додаткових послуг: перевантаження, обробка вантажів, а також використання субпідрядників.
- Fourth Party Logistics . 4PL — це управлінська логістика, інтеграція всіх компаній, залучених у ланцюг поставки. 4PL-провайдер вирішує завдання, пов'язані із плануванням, управлінням і контролем всіх логістичних процесів компанії-клієнта з урахуванням стратегічних цілей.
- Fifth Party Logistics. 5PL — це управління всіма компонентами, що складають єдиний ланцюг поставки вантажів, за допомогою електронних засобів інформації [4, С.352].

Особливо слід зазначити процеси злиття та поглинання організацій, які переважають на світовому ринку логістичних послуг за останні роки, і є важливою частиною стратегії компаній-провайдерів логістики. Аналіз даних процесів показує, що реструктуризація логістичних компаній пов'язана з необхідністю повною мірою інтегрувати організації, які були придбані в процесі злиття та поглинання.

**Висновки.** Отже, основними факторами розвитку світової транспортної системи є інноваційні та інформаційні технології, використання яких сприяє розробці і впровадженню нових видів транспорту, збільшенню пропускної здатності транспортних шляхів, зростанню швидкості пересування, підвищенню безпеки та збільшенню вантажопідйомності. Серед основних світових тенденцій розвитку ринку транспортно-логістичних послуг виділено наступні: 1) зростання обсягу транспортно-логістичного ринку; 2) розвиток логістичного аутсорсингу; 3) процеси поглинання-злиття й реструктуризації компаній на ринку логістики; 4) глобалізація логістики.

Грунтуючись на даних тенденціях, можна зробити висновок, що надалі роль логістики в світі продовжуватиме зростати, що приведе до активного розвитку глобальної логістичної системи. Ключова роль транспортування пояснюється не тільки великою питомою вагою транспортних витрат у загальному складі логістичних витрат, але і тим, що без транспортування неможливе саме існування матеріального потоку. Одним з ключових параметрів ролі транспорту в міжнародних бізнес-операціях є категорія «транспортна складова» – зіставлення фрахту (вартості перевезення) та вартості вантажу, що перевозиться, надаючи тим самим

вирішальне значення міжнародній спеціалізації: якщо вартість витрат на перевезення перевищує вартість товарів, то реалізація товару не вигідна.

Таким чином, у світі не існує відокремленого від національних транспортних систем міжнародного транспорту, який призначений виключно для міжнародних перевезень вантажів та пасажирів. Міжнародні перевезення обслуговуються національними перевізниками різних країн, які використовують для цього свій рухомий склад (морські та річкові судна, літаки, вагони, автомобілі), а також транспортні мережі (залізничні, автомобільні, річкові, повітряні) і транспортні вузли (морські та річкові порти, аеропорти, залізничні станції, автостанції, вантажні та пасажирські термінали).

#### **Список використаної літератури**

1. Внешнеэкономическая деятельность: Учеб. Пособие. Под ред. Д.э.н., проф. Дахно. - К: Центр учебной литературы, 2006. - 360с.
2. Войченко, Т.О. Проблеми реалізації транзитного потенціалу водних портів України / Т.О. Войченко // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2012. – Вип. 25. – С.159–164.
3. Віниченко В.С. Основні напрямки розвитку транспортної системи України / В.С. Віниченко, М.В. Ляхов. – Харківська державна академія міського господарства, 2013. – С. 193–198.
4. Логістика: навч. посіб. / Н. М. Тюріна, І. В. Гой, І. В. Бабій. — К. : ЦУЛ, 2015. — 392с.
5. <http://conferences.neasmo.org.ua> – офіційний сайт міжнародних наукових конференцій.
6. McKinsey Global Institute: Infrastructure Productivity: How to Save 1 Trillion dollars a Year, McKinsey and Company, 2013.
7. <http://www.isi-web.org> – офіційний сайт Міжнародного інституту статистики.
8. <http://gtmarket.ru/ratings/kof-globalization-index> - офіційний сайт індексу глобалізації країн світу за версією КОФ.
9. <http://www.niss.gov.ua> – офіційний сайт національного інституту стратегічних досліджень.