**Міністерство освіти і науки України**

**Ніжинський державний університет імені Миколи Гоголя**

**Факультет природничо-географічних і точних наук**

**Кафедра географії, туризму та спорту**

Галузь знань: 10 Природничі науки

Спеціальність: 103 Науки про Землю

**КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА**

на здобуття освітнього ступеня бакалавр

**Міжнародний ринок транспортних послуг:**

**проблеми та перспективи розвитку**

Студентки Зозулі Анастасії Віталіївни

Науковий керівник: Афоніна Олена Олексіївна

кандидат географічних наук, доцент

Рецензент: Барановський Микола Олександрович

 доктор географічних наук, професор

Допущено до захисту\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Завідувач кафедри \_\_\_\_\_\_\_\_\_(доц. Остапчук В.В.)

**Ніжин – 2020**

**АНОТАЦІЯ**

Зозулі А.В., «Міжнародний ринок транспортних послуг: проблеми та перспективи розвитку»,

кваліфікаційна робота на здобуття освітнього ступеня бакалавр зі спеціальності 103 Науки про Землю

Ніжинський державний університет імені Миколи Гоголя, м. Ніжин, 2020 рік

Дипломна робота складається з трьох розділів. Загальний обсяг роботи становить 56 с., у тому числі 5 таблиць, 7 рисунків, список використаних джерел 28 найменувань.

Об’єкт дослідження – міжнародний ринок транспортних послуг.

У роботі проаналізовано теоретичні підходи дослідження поняття «ринок транспортних послуг»; досліджено сучасні тенденції і особливості міжнародного ринку транспортних послуг; визначено місце України на міжнародному ринку транспортних послуг; охарактеризовано проблеми та перспективи розвитку міжнародного ринку транспортних послуг.

Ключові слова: транспорт, транспортна послуга, міжнародний ринок транспортних послуг.

**ABSTRACT**

Zozulya A.V., «International market of transport services: problems and prospects of development»,

qualification work for a bachelor's degree in the specialty 103 Earth Sciences

[Nizhyn Mykola Gogol State University](https://en.ndu.edu.ua/), Nizhyn, 2020

Thesis consists of three sections. The total volume of work is 56 pages, including 5 tables, 7 figures, a list of used sources of 28 items.

The object of research is the international market of transport services.

The paper analyzes the theoretical approaches to the study of the concept of "transport services market"; modern tendencies and features of the international market of transport services are investigated; Ukraine's place in the international market of transport services is determined; problems and prospects of development of the international market of transport services are characterized.

Key words: transport, transport service, international market of transport services.

**ЗМІСТ**

Вступ………………………………………………………………………………4

Розділ І. Теоретико-методичні аспекти дослідження ринку транспортних

послуг……………………………………………………………………….……..7

* 1. Поняття «ринок транспортних послуг» та його структура ….………….7
	2. Роль транспорту в економіці країни………… …………………………..10
	3. Методичні аспекти дослідження ринку транспортних послуг………….14

Висновки до розділу І…………………………………………………………….21

Розділ ІІ. Оцінка стану міжнародного ринку транспортних послуг…………..22

2.1. Аспекти трансформації міжнародного ринку транспортних послуг …...22

2.2. Аналіз сучасного стану міжнародного ринку транспортних послуг…...30

2.3. Україна на міжнародному ринку транспортних послуг …………………35

Висновки до розділу ІІ……………………………………………………………42

Розділ ІІІ. Проблеми та перспективи розвитку міжнародного ринку

транспортних послуг……………………………………………………………...43

Висновки до розділу ІІІ…………………………………………………………...49

Висновки...................................................................................................................50

Список використаних джерел…………………………………………………….53

**ВСТУП**

**Актуальність теми.** На початку нового тисячоліття світова економічна система перебуває на якісно новому етапі розвитку. Структурні зрушення, що характеризують процеси світового виробництва і міжнародної торгівлі, зумовлюються змінами, що відбуваються в світовому транспортному комплексі. Глобалізація міжнародної торгівлі і транснаціоналізація національних компаній припускають безперешкодне переміщення ресурсів і товарів, що об'єктивно неможливо здійснити без транспортного комплексу.

Сучасний транспортний комплекс знаходиться під впливом суперечливих тенденцій: як галузь інфраструктури, транспорт залежить від галузей виробництва матеріально-речових ресурсів, а як особлива галузь економіки, транспорт істотно впливає на регіональний розподіл виробничих потужностей, бере участь в процесі відтворення і виступає важливою складовою частиною системи економічних відносин.

Транспорт є базою розвитку внутрішнього і міжнародного ринків, забезпечуючи розвиток ринкової економіки. Від розвитку міжнародного ринку транспортних послуг залежить розвиток світової економіки, у зв’язку з цим тема дипломної роботи є актуальною.

**Об’єктом** дипломної роботи є міжнародний ринок транспортних послуг, а **предметом** сучаснийстан, проблеми та перспективи розвитку міжнародного ринку транспортних послуг.

**Огляд джерельної бази дослідження.** Теоретичними і методологічними питаннями дослідження міжнародного ринку транспортних послуг займалися Г. Беккер, М. Портер, О. Уільямсон,  Й. Шумпетер, І.Я. Аксьонов, О.А. Ільїна, В.С. Лукінський, Д.С. Ніколаєв, Л.Б. Міротін та ін.

Однак, суттєві зміни в розвитку світового ринку транспортних послуг не отримали всебічного відображення в сучасних дослідженнях. На даному етапі розвитку світового ринку транспортних послуг залишається безліч невирішених питань. Зокрема, недостатня увага приділяється вивченню впливу світового ринку послуг на розвиток національної економіки.

**Метою роботи є** дослідження особливостей розвитку та аналіз сучасного стану міжнародного ринку транспортних послуг, виявлення проблем та перспектив його розвитку.

Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити такі **завдання**:

* проаналізувати теоретичні підходи дослідження поняття «ринок транспортних послуг»;
* показати роль транспорту в економіці країни;
* виявити особливості дослідження ринку транспортних послуг;
* дослідити сучасні тенденції і особливості розвитку міжнародного ринку транспортних послуг;
* показати особливості участі і визначити місце України на міжнародному ринку транспортних послуг;
* охарактеризувати проблеми та перспективи розвитку міжнародного ринку транспортних послуг.

**Методи дослідження.** Для вирішення поставлених наукових завдань використовувалися загальнонаукові та спеціальні методи. Зокрема, такі як аналізу та синтезу, описовий, порівняльно-географічний, узагальнення та систематизації, статистичний.

Обрахунки та візуалізація результатів дослідження здійснена за допомогою програми Microsoft Office Excel.

Інформаційну базу дослідження склали матеріали світової та регіональної статистики, а також Державної служби статистики України.

**Наукова новизна отриманих результатів.** Найбільш суттєвими результатами, що отримані у дослідженні і відзначаються новизною є такі:

* виявлено сучасні тенденції і особливості розвитку міжнародного ринку транспортних послуг;
* показано місце України на міжнародному ринку транспортних послуг.

**Теоретичне та практичне значення отриманих результатів.** Практичне значення отриманих під час дослідження результатів полягає у тому, що отримані дані можуть бути використанні для подальшого вивчення світового ринку транспортних послуг.

**Особистий внесок автора.** Дипломна робота є самостійним дослідженням автора. Наукові положення, висновки й рекомендації були розроблені та сформульовані автором.

**Апробація результатів роботи.** Практичні результати дослідження відображені в матеріалах V Всеукраїнській конференції молодих науковців «Сучасні проблеми природничих і точних наук» (м. Ніжин, 2020 р.).

**Публікації.** За результатами проведеного дослідження опубліковано одні тези, зокрема:

1. Зозуля А.В. Структура світового ринку транспортних послуг / Матеріали V Всеукраїнської конференції молодих науковців «Сучасні проблеми природничих і точних наук». Ніжин: Наука Сервіс, 2020. С. 35.

**Розділ І. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ ДОСЛІДЖЕННЯ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ**

* 1. **Поняття «ринок транспортних послуг» та його структура**

Транспорт є провідною ланкою у торгівлі товарами. Товари не можуть самостійно рухатися від продавця до покупця, тому виникають певні посередницькі операції які забезпечують їх переміщення. Ці види операції виділяються в самостійну сферу послуг - транспортні операції. Такі операції поряд з національними (транспортування всередині країни) можуть бути міжнародними, якщо вони пов'язані з переміщенням зовнішньоторговельних вантажів на зовнішніх, щодо країни-продавця і країни-покупця, ділянках маршруту перевезення. Ключову роль у забезпеченні подібного типу операцій відіграє міжнародний ринок транспортних послуг.

Під міжнародним ринком транспортних послуг розуміється ринок транспортної продукції, або ринок послуг з міжнародних перевезень вантажів. Головними елементами ринку, з одного боку, виступають покупці-вантажовідправники, а з іншого - продавці-перевізники. Особливість транспортного ринку полягає в тому, що перші (вантажовідправники і вантажоодержувачі) виступають як продавці і покупці товарів, а перевізники - проміжною ланкою, без якої угода купівлі-продажу не може бути здійснена. Тому світова комерційна практика давно вже визнала рівнозначність перевезення товарів (точніше, навіть не перевезення, а здачі вантажу до перевезення) його постачання покупцеві [20].

Такий подвійний характер транспортного ринку, коли, з одного боку, він є ринком - постачальником транспортної продукції, а з іншого - ринком, що матеріалізує угоду купівлі-продажу, визначає його принциповий вплив на розвиток зовнішньої торгівлі і світогосподарські зв'язки в цілому.

Нові економічні умови розширили поняття «послуга транспорту», під якою мається на увазі не лише власне перевезення вантажів або пасажирів, а будь-яка операція, що не входить до складу процесу перевезення, але пов'язана з його підготовкою і здійсненням.

До послуг транспорту належать:

* перевезення вантажів і пасажирів;
* завантажувально-розвантажувальні роботи;
* зберігання вантажів;
* підготовка засобів транспортування;
* надання засобів транспортування в оренду;
* доставка нових та відремонтованих транспортних засобів;
* транспортно-експедиційні послуги;
* інші послуги [13, с.204-207].

У загальних взаємозв'язках транспорту з іншими підсистемами господарства особливо важливо виявити зрушення видової структури транспорту і видової структури перевезень. При вивченні структурних зрушень на транспорті у видовому аспекті найбільш відчутна соціально-просторова роль його автомобільної складової; саме автомобільний транспорт найбільш наближений до повсякденних потреб і дій людей.

Транспортні засоби, орієнтовані головним чином на віддалені магістральні зв'язки та перевезення, забезпечують здебільшого ресурсовиробничу сферу функціонування суспільства. Під впливом автотранспорту змінюються форми розселення, щоденні пересування населення. Автотранспорт є соціально-технічним засобом самоорганізації населення та господарства.

В умовах переходу до ринкових відносин важливо зрозуміти, які процеси структуроформуючого характеру відбуваються на транспорті, яким є взаємозв'язок автотранспортної складової з господарством.

Під структурою транспорту розуміють склад, кількісні співвідношення і форми взаємозв'язку окремих галузей і виробництв. Показниками галузевої структури є: кількість самостійних галузей; співвідношення всіх видів транспорту у загальному обсязі перевезень вантажів усього транспортного комплексу; питома вага галузей транспорту; питома вага пасажирського і вантажного транспорту.

У практиці планування та обліку галузева структура транспорту визначається шляхом обрахунку питомої ваги галузей у загальному обсязі транспортного виробництва. Структура транспортного комплексу країни формується під впливом багатьох факторів, найважливішими з яких є:

* науково-технічний прогрес;
* плановані темпи розвитку транспортного комплексу і окремих його галузей;
* концентрація, спеціалізація, кооперування і комбінування виробництва;
* зростання матеріального добробуту і культурного рівня населення;
* суспільно-історичні умови;
* міжнародний поділ праці;
* зміцнення позицій країни на світовому ринку [20].

Спеціалізація транспорту виявляється у розщепленні існуючих галузей і створенні нових виробництв, з однорідною продукцією або послугою, а також у розподілі праці між підприємствами даної галузі.

На зорі існування залізниць, колійний розвиток станцій і перегонів, локомотивний парк, а також обслуговуючий персонал не спеціалізувалися за видами діяльності. Однак зародки спеціалізації у деяких ланках транспорту були вже тоді. Чим швидше розвивався залізничний транспорт, тим виразнішою була спеціалізація головних його елементів та експлуатаційно-технічна їх диференціація. З плином часу залізничний транспорт все далі відходить від свого первісного стану за рівнем організації, технології та технічного оснащення. Спеціалізація все більше поширюється на не охоплені нею галузі транспорту. У структурі транспортної системи виразніше розмежовуються сфери найбільш ефективного використання залізничного, автомобільного, водного, повітряного і трубопровідного транспорту.

Оскільки процес перевезення в окремих випадках розпочинається і закінчується в межах якогось одного виду транспорту, тому у транспортній системі одночасно зі спеціалізацією відбувається кооперування діяльності різних видів транспорту.

**1.2. Роль транспорту в економіці країни**

Поряд з такими базовими галузями, як промисловість, будівництво, торгівля і сільське господарство, транспорт посідає важливе місце в економіці країни. Базові галузі беруть участь у створенні валового внутрішнього продукту і національного доходу, створюють гарантію цілісності країни, її економічної незалежності і національної безпеки. При цьому транспорту відведена особлива роль, оскільки він постачає виготовлену продукцію споживачам і тим самим завершує виробничий процес. Тому в умовах ринкових відносин важливо визначити роль і місце транспорту в економіці країни.

За ознакою використовуваних шляхів сполучення на транспорті виділяються наступні підгалузі: залізничний, автомобільний, морський, внутрішній водний, авіаційний та трубопровідний види транспорту.

Продукцією транспорту є переміщення. Для цього використовуються транспортні засоби - рухомий склад, шляхи сполучення, паливо та електроенергія. Тому без роботи транспорту неможливе функціонування інших галузей економіки.

Продукцію транспорту вимірюють у тоннах доставленого вантажу, послуги транспорту - у кількості перевезених пасажирів, а роботу - відповідно у тонно-кілометрах і пасажиро-кілометрах. Показники «вантажообіг» і «пасажирооборот» не відображають продукцію транспорту, а показують результати його роботи.

Одним із головних завдань транспорту є своєчасне та безпечне перевезення вантажів і пасажирів. До інших чинників, які впливають на якість перевезень, належать: збереження, доступність за часом, точність, регулярність, надійність, рівень комфортності, склад і якість додаткових послуг вантажовідправникам і пасажирам у пунктах відправлення і прибуття. Швидкість доставки вантажів і пасажирів є середньозваженою швидкістю, яка визначається з урахуванням витрат часу не лише на проходження шляху, а й на затримки з різних причин (зупинки пов’язані з переформування складу, додатковим навантаженням або вивантаженням, вимушені простої внаслідок перевантаженості транспортної мережі і т. п.).

Збереження вантажів забезпечується при дотриманні правил перевезення і перевалки вантажів, а також технічної експлуатації транспортних засобів. Безпека перевезення включає в себе безпеку для людей і навколишнього середовища, а також безпеку транспортних засобів.

Доступність за часом - це ступінь збігу моменту виникнення потреби у перевезенні і моменту, коли ця потреба може бути задоволена. Чим менший збіг за часом, тим більший час очікування.

Точність - це узгодженість руху транспорту зі встановленим розкладом або графіком. Регулярність - це пропозиція транспортної послуги в заздалегідь визначений час і в певному місці, яке забезпечується дотриманням розкладу чи графіку руху транспортних засобів.

Надійність транспорту пов'язана зі швидкістю, залежністю від зовнішніх умов, регулярністю і точністю. Зниження надійності може бути наслідком залежності транспорту від кліматичних і метеорологічних умов, аварійності, перевантаження транспортної мережі, низьким рівнем експедиторського обслуговування в транспортних вузлах.

Збільшення швидкості доставки вантажів призводить до зменшення питомої ваги продукції, яка знаходиться в процесі переміщення, тобто прискоренню оборотності обігових коштів різних підприємств і галузей, що позитивно позначається на їх ефективності. До того ж прискорення доставки має велике значення у зв'язку зі зростанням оборотності рухомого складу і виконанням більшого обсягу перевезень діючими транспортними засобами.

Існує низка особливостей транспорту, що відрізняють його від інших галузей і визначають його роль і значення для економіки країни.

Перша особливість полягає у тому, що продукцією транспорту є переміщення, яке збільшує вартість вантажів, що перевозяться.

Друга особливість полягає у тому, що від розвитку транспортної мережі залежить розміщення різних виробництв на території країни, оскільки воно зазвичай орієнтоване на зниження витрат з доставки сировини, палива, матеріалів і вивезення готової продукції.

Третя особливість полягає у тому, що без роботи транспорту неможлива діяльність інших галузей економіки і підприємств країни. На відміну від промисловості, будівництва і сільського господарства, які мають зв'язки з певним переліком інших підприємств (постачальників сировини, палива, матеріалів і споживачами готової продукції), на транспорті виробничі зв'язки є набагато ширшими, оскільки включають практично усі підприємства.

Четверта особливість полягає у тому, що транспорт завершує процес виробництва і перевозить вантажі кінцевим споживачам.

П'ята особливість транспорту полягає у тому, що він не споживає сировину і використовує лише паливо, мастильні та допоміжні матеріали, що відбивається на структурі транспортних витрат, які включені до вартості реалізованої продукції.

Шоста особливість полягає у тому, що процеси виробництва та споживання продукції на транспорті з'єднані і відбуваються одночасно. Транспортну продукцію неможливо накопичити і зберегти в очікуванні зміни попиту на перевезення, в результаті чого транспортні підприємства повинні мати резерви пропускної і провізної здатності для задоволення попиту в період піку, пов'язаного з сезонним збільшенням сільськогосподарських вантажів або пасажиропотоків. Наявність резервів транспортних засобів і портових потужностей викликає додаткові витрати транспортних підприємств з їх утримання на період скорочення обсягів роботи. Тому такі витрати включаються до вартості транспортної продукції та оплачуються власниками вантажу та пасажирами при оплаті перевезень.

Сьома особливість полягає у тому, що транспорт належить до галузей природних монополій внаслідок того, що його послуги життєво необхідні і незамінні. Щоб уникнути завищення монопольної ціни держава і в ринкових умовах регулює ціноутворення на продукцію природних монополістів, обмежуючи спеціальними угодами межі середніх показників рентабельності їх продукції, а також шляхом введення спеціальних обмежувальних правил ціноутворення для деяких видів і категорій споживачів на різні види продукції. Наприклад, на транспорті використовується практика укладання угод про встановлення спеціальних тарифів на перевезення для соціально незахищених верств населення.

Восьма особливість полягає у більш високій фондоозброєності і фондомісткості транспортної продукції, ніж в інших галузях економіки, що викликає підвищену залежність транспорту від обсягів капітальних вкладень. Дев'ята особливість полягає у тому, що на транспорті вся виробнича обслуговуюча інфраструктура (транспортні засоби, ремонтні бази, склади і т.п.) розосереджена територіями різних адміністративних утворень і навіть інших держав. Тому на транспорті діє особлива, відмінна від інших галузей організація документообігу з обліку доходів, витрат та формування собівартості, сплати податків і розрахунку прибутку.

Десята особливість полягає в особливому характері і режимі праці основного контингенту працівників: плавскладу, бригад потягів, льотного складу, водіїв автотранспорту. Їх праця колективна, де у кожного члена бригади є відокремлена функція, від якісного виконання якої залежить загальна безпека. Праця бригади або екіпажу полягає в управлінні і експлуатаційному цілодобовому обслуговуванні рухомого транспортного засобу, який є джерелом підвищеної небезпеки, тому від скоординованої роботи екіпажу залежить безпека перевезення пасажирів і збереження вантажів при виконанні рейсу. Члени екіпажу і бригади протягом тривалого періоду рейсу перебувають у відриві від місць проживання, тому на суднах, в літаках, в локомотивних бригадах організовується колективне харчування, оплачуване за рахунок вартості перевезень. Робочий час екіпажу не вписується в тривалість трудового тижня, встановленого загальним трудовим законодавством держави, тому на транспорті встановлені вахтові трудові режими, за яких працівнику надається відпочинок, а для заміни відпочиваючих транспортні підприємства мають резервний склад працівників. Складність і напруженість праці позначається на розподілі працівників за статтю - на транспорті працюють, здебільшого, чоловіки [24, с. 286-287].

**1.3. Методичні аспекти дослідження ринку транспортних послуг**

У сучасному світі роль транспорту важко переоцінити. В умовах конкурентної боротьби між транспортними підприємствами для прийняття правильних управлінських рішень єдино можливим і правильним шляхом є вивчення ринку транспортних послуг, а саме, проведення маркетингових досліджень і на їх основі збір повної і достовірної інформації. Маркетингові дослідження є одним з найбільш ефективних інструментів для досягнення успіху, оскільки поєднують інформаційну функцію, яка передбачає надання достовірних даних про стан ринку, діяльність конкурентів, переваги споживачів, і консультаційну функцію, тобто обґрунтування інформації та формування рекомендацій з розробки маркетингової стратегії транспортного підприємства. Ринок транспортних послуг-сфера здійснення перевезень пасажирів і вантажів, технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів, підсобно-допоміжних та інших видів робіт (послуг), пов'язаних з перевезеннями. Дослідження транспортної послуги або її ринкового оточення - це систематичні заходи щодо отримання оперативної інформації, даних, що описують поточний або перспективний стан ринку транспортних послуг, а також аналіз і відображення даних у формі, необхідної для вирішення стратегічних тактичних завдань, що стоять перед підприємством, яке надає транспортну послугу [25]. Знання ситуації на ринку забезпечує керівництву підприємства об'єктивну оцінку стану ринку, дозволяє побачити можливості для подальшого розвитку підприємства, обрати нові напрямки бізнесу, спланувати обсяги виробництва.

Для оцінки ринку використовують наступні параметри:

- ціна. Для ринку транспортних послуг це тарифи, додаткові збори;

- територія. Потрібно визначити межі території, в межах якої буде оцінюватися ринок і на якій підприємство працює або працюватиме. Це може бути країна, округ, область або місто. Для ринку транспортних послуг необхідно враховувати напрямки перевезень, тобто місця початку і закінчення вантажопотоків [3];

- продукти. При розрахунку обсягів ринку необхідно знати, які саме продукти будуть оцінюватися. При вивченні ринку транспортних послуг можливий поділ ринку: за видами відправлених вантажів, типом рухомого складу, вимогам до перевезень (термін доставки, ритмічність і ін.), наявність додаткових послуг і комплексного обслуговування і інше;

- сегменти. Ринки складаються з неоднорідних сегментів, розмір яких потрібно визначати окремо;

- час. Як тимчасовий параметр зазвичай обирають рік, тому що за цей період враховуються сезонні зміни попиту [7, с. 38-75].

До найбільш вживаних методів оцінки ринку належать:

- на основі структурних характеристик;

- за обсягами виробництва;

- за обсягами споживання;

- за обсягами продажу;

- непрямі методи оцінки [15, с.22-28].

На основі структурних характеристик розрахунок обсягів ринку здійснюється в масштабах країни або регіону. Враховуються такі параметри, як кількість вироблених товарів, імпорт і експорт, залишки на складах на початок і кінець періоду. Оцінка проводиться, як правило, на основі даних державної статистики. При вивченні ринку транспортних послуг враховується фактичний обсяг перевезень національних компаній, а також імпорт транспортних послуг (обсяг перевезень, виконаний іноземними перевізниками на внутрішньому ринку країни) і експорт (перевезення національними перевізниками транзитних вантажів) [19, с.71-84].

На підставі даних щодо обсягів виробництва оцінка розміру ринку проводиться в масштабах країни. Для цього, здебільшого, використовують статистичні дані. Результати, які були отримані за допомогою цього методу, досить точні, особливо якщо ринок обслуговується невеликою кількістю гравців, а обсяг експортно-імпортних операцій незначний або визначається легко. У разі вивчення ринку транспортних послуг за допомогою цього методу, необхідно проаналізувати дані статистики про перевезення різних транспортних організацій.

Складніше оцінювати ринок за обсягами споживання, тому що статистичних даних недостатньо, і необхідні додаткові маркетингові дослідження. Здебільшого застосовують такі методи: телефонні опитування споживачів; експертні оцінки; особисті інтерв'ю. Зазвичай такий підхід застосовується для споживчих ринків. Проводити дослідження ринку транспортних послуг за допомогою даного методу ефективно у таких випадках: - при вивченні ринку окремих сервісних послуг (інформаційних, експедиторських і т. д.);

- при вивченні ринку перевезень невеликих партій вантажів конкурентними видами транспорту.

Розмір ринку визначають за обсягами продажу на основі аналізу оптового і / або роздрібного продажу, а також за допомогою методу експертних оцінок. Експертами можуть виступати керівники різних комерційних служб підприємств-учасників ринку, представники професійних об'єднань, наукові співробітники галузевих інститутів, викладачі закладів вищої освіти, а також аналітики, що досліджують проблеми даного ринку. Розмір вибірки залежить від мети дослідження і рівня компетентності експертів. При вивченні ринку транспортних послуг даний метод застосовують у випадках, коли існує брак статистичної інформації [7, с. 91-117].

У випадках нестачі статистичних даних або ж при відсутності ресурсів на маркетингові дослідження використовують непрямі методи:

- за аналогією. Розмір ринку визначають, виходячи з показників іншого (аналогічного) ринку;

- за суміжними ринками;

- за нормативним споживанням. При застосуванні цього методу підсумовуються нормативи споживання продукту, помножені на кількість споживачів;

- за методом екстраполяції. При використанні даного методу розміри нинішнього ринку визначають за обсягами минулих років, якщо відомі темпи зростання ринку [15, с.22-28].

При відсутності інформації підприємства можуть розробляти власні методи: оцінюють обсяги продажу за кількістю прибулих на територію складу вантажівок з товаром, за динамікою завантаження виробничих потужностей, за фондом заробітної плати, за тривалістю робочого тижня, за рівнем зайнятості у відповідній галузі, за обсягом капіталовкладень і т . д.

Суб'єктами ринку транспортних послуг є транспортні підприємства і організації, тобто виробники транспортних послуг, а споживачі транспортних послуг (вантажовідправники, вантажоодержувачі) - посередники. До виробників транспортних послуг належать перевізники, власники інфраструктури та оператори рухомого складу. Перевізник - особа, яка здійснює перевезення на основі договору на перевезення. Укладення договору перевезення вантажу підтверджується складанням і наданням відправнику вантажу транспортної накладної (коносамента або іншого документа на вантаж, передбаченого транспортним статутом або кодексом). Оператор рухомого складу - власник рухомого складу, що надає свій рухомий склад вантажовідправнику для здійснення перевезень. Посередниками, здебільшого, є організації-експедитори.

Експедитор - сторона договору транспортної експедиції, яка організовує і надає транспортні послуги при вантажних перевезеннях. Об'єктом дослідження ринку транспортних послуг виступають процеси розвитку транспортного ринку. При цьому досліджуються структура, географія транспортного ринку, його ємність, динаміка перевезень, конкуренція, наявна кон'юнктура, можливості і ризики [12, с. 208-209].

Для розвитку сервісу на транспорті перевізник повинен мати інформацію про те, які послуги і чому хочуть використовувати вантажовласники, про ціни (тарифи), які клієнти готові заплатити, про те, які регіони мають найбільш високу потребу в перевезеннях будь-якого вантажу, де перевезення можуть принести найбільший прибуток. За результатами дослідження ринку можна визначити, як перевізник повинен організувати доставку вантажу, яким чином необхідно проводити компанію по реалізації на практиці нових форм обслуговування.

Важливу роль відіграють можливості для зниження витрат на перевезення вантажів і реалізацію нових транспортних послуг, зокрема такі види послуг для клієнтів, які можуть принести найбільшу віддачу. На ринку транспортних послуг «товаром» виступає послуга з транспортування вантажу. Оскільки це послуга, то продукція транспорту має нематеріальний характер, до того ж, що транспорт часто відносять до сфери матеріального виробництва. У зв'язку з цим, продукція транспорту характеризується специфічними особливостями будь-якої послуги - невідчутність, неможливість зберігання, не відокремленість від джерела і непостійність якості [18, с.6-13].

В умовах високої конкуренції на ринку, підприємство повинно володіти знаннями про правила поведінки на ринку, закономірності ринкового процесу і вміти передбачити всілякі зміни на ринку транспортних послуг. Конкурентоспроможність - здатність певного об'єкту перевершити конкурентів у заданих умовах. Конкурентоспроможність транспортних послуг визначається трьома факторами: рівнем собівартості послуг (ціни); рівнем якості послуг; іміджем підприємства.

У зв'язку з цим, зниження собівартості, підвищення якості обслуговування перевезень конкретних вантажів і пасажирів, і підвищення іміджу підприємства - це важливі напрямки підвищення конкурентоспроможності транспортних послуг. За рахунок економії палива, запасних частин, ремонтних матеріалів, шин, а також за рахунок підвищення продуктивності рухомого складу з'являється можливість зниження собівартості перевезень [1, с.71-74].

Підвищення якості перевезень вантажів включає в себе: доставку вантажів в установлені терміни, за умов збереження кількості і якості вантажів, що перевозяться; розширення кількості виконуваних транспортно-експедиційних послуг; впровадження інноваційних заходів, які випереджають конкурентів [11, с. 32-37].

При перевезеннях пасажирів якість послуг визначається виконанням цих перевезень відповідно до розкладу руху та рівнем комфорту, які перевізник має можливість надати пасажирам. У випадку перевезень пасажирів підприємствами таксі важливим показником якості надання послуг буде час, який витрачається на доставку пасажира до пункту призначення і на час очікування.

Імідж підприємства - це стійке уявлення громадськості про престиж підприємства, як його товару і послуг, яке складається під впливом об'єктивних і суб'єктивних факторів. Розрізняють зовнішній і внутрішній імідж. Зовнішній імідж визначається сприйняттям підприємства суспільством, клієнтами, ЗМІ, акціонерами та інвесторами. Він визначається якістю послуг, наданих підприємством, першим враженням, яке отримують клієнти від наданих послуг підприємства, зв'язками підприємства із засобами масової інформації та інше. Внутрішній імідж визначається відношенням працівників і керівництва до свого підприємства, існуючою на підприємстві системою взаємовідносин, заохочення, просування і кадрового зростання на підприємстві. Центром внутрішнього іміджу є відданість працівників своєму підприємству і сумлінне прагнення до якісного обслуговування клієнтів [12, с. 208-209]. Знання конкурентного середовища, в якому працює транспортне підприємство, сильних і слабких сторін конкурентів, дає можливість легальними методами послаблювати діяльність конкурентів. На ринку транспортних послуг споживачі порівнюють між собою різні автотранспортні підприємства, оцінюють відповідність своїх бажань і споживчі властивості послуг, порівнюють ці властивості з тарифом. Продукцією транспорту є переміщення. Корисним ефектом від переміщення є його кінцевий результат - це доставка товарів і пасажирів до пункту призначення. Це і є головна «продукція», тобто послуга транспорту, яка має нематеріальну форму споживання. Але, як і будь-яка продукція, вона характеризується своїми якісними особливостями, тобто щоб її вдало продати, необхідно забезпечити високий рівень якості транспортного обслуговування: це доставити пасажирів точно у встановлені терміни, без втрат, з максимальним комфортом для клієнтів. Для того, щоб забезпечити високу якість надання транспортної послуги необхідні значні матеріальні, трудові і фінансові ресурси. Тому транспортні послуги мають певну вартість, яка виникає в процесі перевезень і входить в ціну товару на місці споживання. Але ціна транспортної продукції на ринку, як і будь-який товар, повинна визначатися попитом і пропозицією з урахуванням суспільно необхідних витрат праці і споживчих властивостей перевезень.

Таким чином, ринок транспортних послуг має деякі особливості:

- транспортна продукція, як і будь-яка послуга, носить нематеріальний характер, її неможливо накопичити, вона невіддільна від джерела;

- монополізм ринку транспортних послуг, його загальність і масовість у суспільстві;

- об'єм і якість пропозицій на ринку транспортних послуг характеризуються важливою роллю залізничного транспорту, його універсальністю, продуктивністю, розміщенням комунікацій, рівнем технічної оснащеності, пропускної здатності, вартості, зручності та безпеки перевезень;

- співвідношення попиту і пропозиції на транспортні послуги за видами транспорту визначає рівень участі кожного з них у функціонуванні транспортної системи, а також виступає стимулом їх розвитку [17, с.51-56].

Сьогодні підприємства, що працюють на ринку транспортних послуг, пропонують послуги різного рівня, починаючи від доставки всередині міста, закінчуючи міжнародними перевезеннями.

**Висновки до розділу І:**

1. Міжнародний ринок транспортних послуг - це ринок транспортної продукції, головними елементами якого є покупці-вантажовідправники та продавці-перевізники.
2. Продукція транспорту абсолютно специфічна: не має речової форми, полягає у роботі транспортних засобів і має якісну оцінку послуги за швидкістю, надійностю та безпекою. Технологія виробничого процесу на транспорті відрізняється від інших галузей економіки за просторовими і тимчасовими характеристикам, за складом і структурою витрат на виробництво, за специфікою праці та його режиму. Специфіка технологічного процесу на транспорті визначає особливу організацію управління виробництвом, організацію та оплату праці, склад витрат при формуванні собівартості продукції, а також особливі методи управління трудовими колективами і оцінку результатів в умовах територіального розосередження експлуатаційного майна підприємств.
3. Сучасна економіка характеризується більшою залежністю від транспорту. Транспорт є необхідною умовою виробництва матеріальних благ, відіграє важливу роль в розвитку економіки в цілому і кожного підприємства окремо. Транспорт, поряд з енергетикою, зв'язком, освітою і охороною здоров'я, забезпечує умови життєдіяльності суспільства, є важливим інструментом досягнення соціальних, економічних, зовнішньополітичних та інших державних пріоритетів, і, таким чином, ринок транспортних послуг є невід'ємною частиною життя держави і суспільства в цілому.

**Розділ ІІ. ОЦІНКА СТАНУ МІЖНАРОДНОГО РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ**

**2.1. Аспекти трансформації міжнародного ринку транспортних послуг**

Транспорт - найважливіша складова світової та національної економіки. Прискорення взаємодії всіх галузей економіки зумовлює необхідність постійного розвитку та поліпшення транспортного сектору. Зміни обсягів промислового виробництва та міжнародної торгівлі вимагають змін у світовому транспортному секторі, а він перетворюється на один з головних чинників глобалізації. За даними Світового банку, міжнародний транспортний ринок оцінюється у 2,2 трлн дол (6,8% світового ВВП).

Сьогодні транспорт посідає вагоме місце в економіці. У валовому внутрішньому продукті більшості країн світу його частка становить 5-10%, а в зайнятості населення - 4-8%. Кожна тонна валового світового продукту вимагає 860 тонно-кілометрів роботи транспорту, у тому числі 310 тонно-кілометрів роботи морського транспорту на міжнародних перевезеннях або 36% всієї роботи транспорту.

На транспортний сектор впливають такі тенденції:

1) транспорт як інфраструктурний сектор залежить від галузей виробників матеріальних благ;

2) транспорт впливає на регіональний розподіл промислового виробництва;

3) транспорт визначає траєкторії туристських потоків і виступає в ролі однієї з головних частин системи взаємовідносин суб'єктів туристичного бізнесу [5, с.39-44].

Незважаючи на те, що структура транспортних послуг постійно змінюється, головна питома вага у структурі вантажообігу припадає на морський транспорт - 62% (для порівняння, залізничний - 16%, трубопровідний - 11%, автомобільний - 8%, річковий - 2%, повітряний - 1%); а пасажирообігу на автомобільний транспорт - 71% (для порівняння, повітряний - 18%, залізничний - 10%, морський - 1%) (Рис. 2.1; Рис.2.2).

*Рис. 2.1.* ***Структура світового вантажообігу, %*** *[8, с. 190]*

*Рис. 2.2.* ***Структура світового пасажирообігу, %*** *[8, с. 190]*

Оскільки процес транспортування вантажів і перевезення пасажирів інколи розпочинається і закінчується в рамках одного виду транспорту, в транспортній системі одночасно зі спеціалізацією формується взаємодія видів діяльності різних видів транспорту. Попит на транспортні та логістичні послуги формується під впливом таких ключових факторів, як: динаміка міжнародної економіки та міжнародного товарного обміну; глобалізація вантажних потоків і ускладнення схем доставки; необхідність оптимізації витрат, пов'язаних з транспортуванням, зберіганням і розподілом продукції.

Останнім часом на розвиток світового ринку транспортних послуг великий вплив мають наступні фактори.

1) посилення глобальної конкуренції, яка охоплює ринки товарів, послуг, капіталу та інших факторів економічного зростання. Розпочалася перебудова світового господарства, яка пов'язана з повною зміною балансу між економічними центрами, зростанням ролі регіональних економічних союзів, очікуваним поширенням нових технологій. Це може спричинити зміну траєкторій національних і світових вантажо- і пасажиропотоків, підвищення рівня запитів споживачів до якості транспортного обслуговування.

2) Зростання високотехнологічної транспортної інфраструктури повинне забезпечувати конкурентний рівень транспортних послуг і його надійність, безпеку та економічність [6, с. 59-62].

Потреба в перевезеннях вантажів і пасажирів є базовою потребою суспільства, а місце транспорту у світовій економіці в першу чергу визначається його часткою у валовому суспільному продукті - приблизно 12%. Частка доходів ще вища, вона досягає 30%. На транспорт припадає п'ята частина вартості основних виробничих фондів. На перевезеннях вантажів і пасажирів в усіх країнах світу зайнято понад 100 млн осіб. У розвинених країнах інвестування у транспорт становлять 10-12% всіх інвестицій в економіку, поступаючись лише обороні та енергетиці. Транспортні витрати складають значну частину вартості продукції: залізної руди - близько 50%, круглого лісу - понад 40%, продукції сільського господарства - більше 20%, вугілля - до 15%.

Традиційно транспорт розглядався як галузь матеріального виробництва, яка створює свою продукцію (вантажообіг і пасажирообіг) і вартість. Однак друга половина ХХ століття з усією очевидністю продемонструвала те, що транспорт став найважливішою частиною соціальної інфраструктури, однією з головних умов соціального добробуту, демократизації усіх сфер життя суспільства. Жодне важливе політичне, соціально-економічне або культурно-наукове рішення неможливе без випереджаючого розвитку транспорту. Рівень його розвитку відображає ступінь розвитку усієї соціально-економічної системи. Транспорт, як показує приклад Європейського Союзу, розвиток об'єднаної Німеччини, японське «економічне диво», є однією з головних умов відкритого цивілізованого ринку і важливий фактор входження суспільства в інформаційну епоху.

Усі шляхи сполучення і транспортні засоби в сукупності утворюють світову транспортну систему. Загальна довжина транспортної мережі світу без морських шляхів перевищує 47 млн ​​км, при цьому на автошляхи припадає понад 65%, на повітряні близько 25%, на трубопроводи, залізниці і річкові шляхи - відповідно - 5%, 2% і 1% (табл. 2.1).

***Таблиця 2.1***

***Протяжність шляхів сполучення у світі, млн км [4, с. 180-184]***

|  |  |
| --- | --- |
| **Вид сполучення** | **Роки** |
| **1950-1970** | **1970-1990** | **1990-2010** | **2010-до теперішнього часу** |
| Залізниці | 1320 | 1248 | 1210 | 1000 |
| Автошляхи | 15540 | 22300 | 23600 | 33000 |
| Судноплавні річки та канали | 560 | 540 | 544 | 550 |
| Трубопроводи | 361 | 1280 | 1960 | 2300 |
| Повітряні шляхи | 3300 | 6900 | 7900 | 12000 |

З 1970-х років протяжність автошляхів зросла вдвічі, повітряних шляхів майже у чотири рази, трубопровідної мережі - у 6 разів, залізниць зменшилася на чверть.

Світова транспортна мережа сформувалася у ХХ столітті і відрізняється як загальними рисами, так і нерівномірністю розвитку у розрізі країн і континентів під впливом таких чинників, як характеристика території, географічне розташування по відношенню до головних міжнародних вантажо- і пасажиропотоків; власний вантажо- і пасажироутворюючий потенціал; наявність чіткої та послідовної транспортної політики. Довжина транспортних шляхів розвинених країн становить 78% загальної довжини світової транспортної мережі і на них припадає 74% світового вантажообігу.

Найбільш високого рівня розвитку досягла регіональна транспортна система Північної Америки. На неї припадає близько 30% загальної довжини світових шляхів сполучення, а за такими видами транспорту, як автомобільний і трубопровідний, ця частка ще вища. Північна Америка посідає перше місце і за вантажообігом більшості видів транспорту.

Регіональна транспортна система Європи поступається системі Північної Америки за дальністю перевезень, але випереджає її за густотою мережі і частотою руху.

Транспортна інфраструктура Північної Америки характеризується досить високим рівнем розвитку. Транспортні витрати у США складають понад 10% ВВП країни. США характеризуються значними масштабами внутрішніх і зовнішніх товарних і пасажирських перевезень. На внутрішні перевезення США припадає понад 11 млрд т щорічно. До цього необхідно додати ще 1,5 млрд т експортно-імпортних вантажів. Успішний розвиток транспорту США забезпечує безпрецедентне розширення позаекономічних зв'язків цієї країни і розвиток власного гігантського внутрішнього ринку.

На країни Європи (у першу чергу держави ЄС) припадає 30% міжнародних перевезень. Вельми значний обсяг внутрішньоєвропейських перевезень. Об'єднавчі процеси в Європі супроводжуються розвитком єдиної транспортної інфраструктури, вдосконаленням форм і методів транспортної роботи на шляху уніфікації умов і стандартизації технічних рішень, а також посиленням вимог до дотримання екологічних умов і норм безпеки.

Третя швидко зростаюча вантажоформуюча зона світової торгівлі включає Японію, Китай і країни Південно-Східної Азії. На Японію припадає 10% обсягу світової морської торгівлі. Морський флот, що належить японським судновласникам, за тоннажем посідає друге місце у світі. Порти Південно-Східної Азії посіли лідируючі позиції у транспортуванні вантажів в контейнерах.

Останнім часом на розвиток світового вантажообігу великий вплив мають соціально-економічні процеси, що відбуваються у країнах Південно-Східної Азії, Китаю та Індії. Вони визначили напрямок, структуру і динаміку вантажопотоків, а також попит на транспортні та логістичні послуги не лише на зовнішньому, але і на внутрішньому ринку. Це пов'язано зі значним стимулюванням внутрішнього попиту і споживання, пріоритетом розширення власних ринків. Із семи головних напрямків вантажних потоків, орієнтованих на Східну Азію, максимальний приріст зафіксовано у напрямку Південно-Східна Азія - Східна Азія.

Однією з причин, що позитивно вплинула на темпи зростання, є те, що в Азії налічується 13 з 20 найбільших контейнерних портів світу, сім з них знаходяться у КНР. На даний час в контейнерних перевезеннях домінують глобальні альянси перевізників, які використовують угоди про спільне використання суден, що пропонують вантажовідправникам комплексні послуги та фіксовані графіки перевезень.

Бурхливий розвиток світового транспорту став можливим завдяки створенню його потужної інфраструктури. Фінансування транспортного будівництва було результатом енергійного втручання держави навіть в країнах з так званою ліберальною економікою (наприклад, США), не говорячи про колишні соціалістичні країни і так звані авторитарні.

Розвиток транспортної інфраструктури вплинув на соціально-економічні процеси як всередині країни, так і на глобальному рівні. В результаті функціонування морських каналів змінилася географія міжконтинентальної торгівлі. Так, Суецький канал значно скоротив відстань між Європою і країнами Індійського океану (у порівнянні з колишнім шляхом навколо Африки). Панамський канал, відкритий для судноплавства у 1914 р., з'єднав Атлантику з Тихим океаном і скоротив відстань між портами східного і західного узбережжя Америки.

Протяжність залізничних і шосейних шляхів у 1970-1990-х рр. в цілому стабілізувалася. Більше того, у США і країнах Західної Європи в останні роки має місце скорочення мережі залізниць внаслідок конкуренції з боку автомобільного транспорту. Загалом, відбувається не стільки кількісна, скільки якісна зміна транспортної мережі світу: зростає протяжність електрифікованих залізниць, автомагістралей з твердим покриттям, мережі трубопроводів великого діаметру.

Міжнародна транспортна система була повністю сформована у ХХ столітті, проте, і на сьогодні вона перебуває у стані постійного розвитку. Велике значення для розвитку цієї системи мають інноваційні та інформаційні технології. Основні напрямки розвитку - створення і впровадження нових видів транспорту, збільшення пропускної спроможності транспортних шляхів, збільшення швидкості пересування, підвищення безпеки та збільшення вантажопідйомності. На даний час управління цією системою пов'язане з реалізацією комплексу операцій, наприклад, регулювання сигналів світлофора, управління стрілками на залізничних коліях, диспетчерське управління літаками і т. д. Елементами, які складають сучасну інфраструктуру шляхів сполучення, є транспортні коридори та транспортні вузли. Транспортні коридори - це сукупність магістральних транспортних комунікацій різних видів транспорту з необхідними засобами, які забезпечують перевезення вантажів і пасажирів між країнами. Система міжнародних коридорів включає в себе експортні та транзитні магістральні трубопроводи. Транспортний вузол - це комплекс транспортних пристроїв у місці перетину деяких видів транспорту, який виконує операції з обслуговування транзитних, місцевих і міських перевезень пасажирів і вантажів.

Транспортні вузли завжди є великими містами, тому що притягують торгівлю, створюють передумови для розвитку промисловості (немає проблем з постачанням), а транспортні термінали надають робочі місця. Велика кількість міських поселень виникла на перетині наземних або водних шляхів. Перш за все, це міста-порти: у Великій Британії - Лондон, у Франції - Марсель, Париж, у Німеччині - Франкфурт-на-Майні, Гамбург, Бремен, в Іспанії - Більбао, Барселона, в Італії - Венеція, Мілан, в Нідерландах - так званий Ранштадт (комплекс транспортних вузлів, пов'язаних в єдину мережу - Роттердам, Амстердам, Утрехт, Лейден, Гаага), в Швеції - Стокгольм, в США - Нью-Йорк, Сієтл, Чикаго, Лос-Анджелес, Сан-Франциско, в Австралії - Сідней, в Японії - Токіо, в Китаї - Шанхай, в Республіці Корея - Пусан. Є й інші приклади. Так, місто Шеннон в Ірландії здебільшого існує за рахунок аеропорту.

Усіма видами транспорту перевозиться понад 100 млрд т вантажів і більше 1 трлн пасажирів щороку. У цих перевезеннях беруть участь понад 650 млн автомобілів, 40 тис морських суден, 10 тис рейсових літаків, 200 тис локомотивів. Кількість цих транспортних засобів збільшується.

Найбільший обсяг перевезень вантажів внутрішнім водним транспортом припадає на Китай (понад 800 млн т), за вантажообігом лідирують США (понад 400 млрд т/км). Річковий транспорт Китаю виконує близько 25% усього обсягу перевезень в країні, річковий транспорт США - 11-13%.

Загальний вантажообіг протягом другої половини ХХ століття збільшився у сім разів, з 6,9 трлн т/км до 47,8 трлн т/км (Рис. 2.3).

*Рис. 2.3.* ***Динаміка світового вантажообігу, трлн т/км [4, с. 180-184]***

За півстоліття вантажообіг трубопровідного транспорту збільшився у 20 разів, автомобільного - у 10 разів, водного (морського і річкового) і повітряного - у 7 разів. Разом з тим наприкінці ХХ - на початку ХХІ століття темпи зростання вантажообігу істотно зменшилися, а вантажообіг залізничного транспорту знизився до рівня 1970-х років.

У світовому вантажообігу лідирує морський транспорт, втричі зменшилася питома вага залізничного транспорту, вчетверо зросла частка трубопровідного транспорту.

За окремими країнам ситуація виглядає наступним чином (табл. 2.2).

***Таблиця 2.2***

***Питома вага видів транспорту у вантажообігу країни, % [4, с. 180-184]***

|  |  |
| --- | --- |
| **Країна** | **Вид транспорту** |
| **Залізничний** | **Автомобільний** | **Трубопровідний** | **Морський** | **Річковий** | **Повітряний** |
| Україна | 19,6 | 73,4 | 6,7 | 0,1 | 0,2 | 0,01 |
| Китай | 17,4 | 33,2 | 2,1 | 29,0 | 18,3 | 0,1 |
| США | 30,7 | 47,0 | 16,6 | - | 5,7 | - |
| ФРН | 22,7 | 61,6 | 3,7 | - | 12,1 | - |
| Франція | 14,3 | 76,6 | 5,0 | - | 4,1 | - |
| Італія | 12,2 | 81,4 | 6,4 | - | 0,1 | - |
| Польща | 14,6 | 74,7 | 5,8 | 4,7 | 0,2 | 0,1 |

Зміни в обсягах і структурі вантажообігу викликані наступними змінами розвитку світового господарства:

- збільшення частки внутрішньорегіональних перевезень. За 2000-2010 роки темпи росту внутрішньорегіональних перевезень були більшими за міжрегіональні на 2,8%;

- випереджаюче зростання внутрішньонаціонального попиту у країнах, що розвиваються;

- скорочення частки перевезення необроблений продукції.

Значно зростає роль транспорту в розвитку сфери нематеріального виробництва. В першу чергу, це стосується ринку туристично-рекреаційних послуг. Новим етапом становлення і розвитку масового туризму вважається інтенсивний розвиток транспортної галузі. Поява нових видів транспорту істотно підвищила його роль в інтенсифікації міжнародних транспортних потоків. За останнє десятиліття зростає питома вага повітряного транспорту в загальній структурі пасажирських перевезень. На початок 2018 року вона становила 18%, пасажирообіг залізничного транспорту - 10%, морських круїзних перевезень трохи більше 1%. Левова частка пасажирообігу припадає на автомобільний транспорт - 71%.

Удосконалення процесу організації транспортного обслуговування туристичної галузі позитивно позначається на інтенсивності туристичних потоків, що, у свою чергу, слугуватиме стимулом для розвитку транспортної інфраструктури туристських дестинацій і сусідніх з ними регіонів.

Активізація використання потенціалу транспортної галузі в сучасних умовах є одним із пріоритетних чинників розвитку глобалізованої економіки.

**2.2. Аналіз сучасного стану міжнародного ринку транспортних послуг**

Аналізуючи сучасний стан ринку транспортних послуг можна помітити істотні відмінності у порівнянні з попереднім періодом розвитку даного типу ринку. Такі поняття як глобалізація, стрімкий розвиток технологій і систем управління дали поштовх у розвитку ринку транспорту в цілому. Глобалізація призвела до посилення концентрації виробництва і капіталу в транспортних галузях. Наприклад, половина усього парку контейнеровозів світу належить 10 підприємствам. Світовий контейнерний парк розподілений між дев'ятьма лізинговими компаніями. На сучасному етапі існує тенденція до посилення глобалізації, а країни, що розвиваються прагнуть зміцнити свої позиції на світовому ринку, тому саме економічні фактори є основою впливу економічно розвинених держав на світову політику, формування військового і політичного потенціалу країн світу. У зв'язку з цим наявність новітніх транспортних систем і транспортних коридорів є одним з найбільш важливих економічних ресурсів. Наявність транспортних коридорів створює нові можливості для політичного впливу держав. Варто акцентувати увагу на важливості міждержавної координації в розвитку транзитного транспорту. Подібні багатосторонні угоди усувають митні бар'єри, забезпечують транспортну безпеку, що стимулює економічне співробітництво між країнами і створює передумови для розвитку інтеграційних процесів. Регіональні транспортні мережі інтегровані в мережі міжрегіонального масштабу, пов'язуючи основні ринки і виробничі центри. Сьогодні транспорт, зв'язок і логістична інфраструктура є невід'ємною частиною людського існування і важливою умовою міжнародної взаємодії на глобальному, регіональному і міждержавному рівнях.

Лідерами світового ринку транспортно-логістичних послуг є: США – 23%, країни Європи – 19%, Китай – 15% об’єму ринку.

Світова мережа транспортного ринку має величезний потенціал для розвитку галузі, зростання попиту на послуги логістичних компаній. Проте, існують проблеми, пов'язані з невідповідністю наданих послуг вимогам клієнтів, їх недостатня пропозиція і рівень якості.

За останні п'ятнадцять років міжнародна торгівля зазнала кардинальних змін. Зміни були викликані, з одного боку, скороченням торгових бар'єрів і лібералізацією торговельних режимів всередині країн. З іншого боку, пов'язані з динамічним розвитком експортно-орієнтованих секторів економіки країн Азійсько-Тихоокеанського регіону. Важливим стимулом для розвитку світового ринку транспортних і логістичних послуг було інтенсивне перенесення виробництва (у тому числі великотоннажного) із Західної Європи і США до країн Південно-Східної Азії (головним чином Китаю, Індії, В'єтнаму, Індонезії) та формування зворотного потоку готової продукції в умовах зростаючого споживання в розвинених країнах. Саме цей процес більш за все вплинув на обсяги світового транспортного ринку (Рис. 2.4).

*Рис. 2.4.* ***Динаміка обсягів світового ринку транспортно-логістичних послуг, трлн дол [21]***

Попит на інтегровані транспортні та логістичні послуги формується під впливом таких ключових факторів, як:

• динаміка міжнародної економіки та міжнародного товарного обміну;

• глобалізація вантажних потоків і ускладнення схем доставки;

• необхідність оптимізації витрат, пов'язаних з транспортуванням;

• зберігання і розподіл товарів.

Варто зазначити, що відносно швидкі темпи відновлення міжнародної торгівлі, в першу чергу завдяки вирішальній ролі країн Південно-Східної Азії, КНР та Індії, визначили напрямок, структуру і динаміку вантажопотоків, а також попит на транспортні та логістичні послуги не лише на зовнішньому, але і на внутрішньому ринку. Це було досягнуто шляхом стимулювання внутрішнього попиту і споживання, орієнтації на розширення власних ринків. Таким чином, для семи головних напрямків вантажних потоків, шість з яких орієнтовані на Східну Азію, характерне стійке зростання. Причому, в напрямку Південно-Східної Азії приріст максимальний. Це можна пояснити тим, що в Азії налічується 13 з 20 найбільших контейнерних портів світу, сім з яких знаходяться в КНР (Гонконг належить до даного переліку). Найбільшим центром логістичних послуг світу залишаються США (80-90 млрд дол). Великими центрами є Німеччина (25-26 млрд дол), Японія (40-45 млрд дол), Велика Британія, Нідерланди, Гонконг (22-28 млрд дол), Республіка Корея.

Існуючі світові тенденції відображаються в географічній структурі попиту на транспортні та логістичні послуги (Рис. 2.5).

*Рис. 2.5.* ***Географічна структура затребуваності транспортних послуг [16, с.41]***

Таким чином, питома вага Північної Америки і Європи незначна, але перевищує частку країн Азійсько-Тихоокеанського регіону та Латинської Америки. Згідно з прогнозами фахівців, головними гравцями світового ринку транспортних і логістичних послуг будуть країни Азійсько-Тихоокеанського регіону та Латинської Америки. Таким чином, при сприятливих умовах ведення бізнесу прогнозується подальше збільшення обсягів світового ринку транспортних і логістичних послуг.

Сьогодні глобальна структура ринку транспортних і логістичних послуг складається з трьох головних компонентів: вантажні та експедиційні (58%), інтегровані (25%) і управлінська логістика (17%) (Рис. 2.6).

*Рис. 2.6.* ***Структура світового ринку транспортно-логістичних послуг [2, С. 24–31]***

Як свідчать дані рис. 6, на ринку домінують компанії, які надають комплексні послуги 2PL (SecondPartyLogistics), 3PL (ThirdPartyLogistics) и 4PL (ForthPartyLogistics), та їх присутність на ринку значною мірою, особливо 3PL и 4PL, характеризують рівень розвитку логістики в країні або регіоні. У контексті розширення світового товарообігу, глобалізації вантажопотоків і переведення виробництва в країни Південно-Східної Азії та організації експорту готової продукції, роль транспортних і логістичних послуг є більш важливою. Ефективний розвиток транспортних та логістичних центрів сприяє зниженню вартості створеного продукту і рівня витрат у валовому внутрішньому продукті, що, у свою чергу, відбивається на конкурентоспроможності країн на світовому ринку.

**2.3. Україна на міжнародному ринку транспортних послуг**

Світовий ринок послуг є складовою світового ринку, що виділилася з раніше єдиного ринку фізичних товарів і послуг. З урахуванням сформованих трактувань економічної категорії «світовий ринок послуг», являє собою сукупність взаємовідносин суб'єктів міжнародного співтовариства з приводу надання послуг. Світовий ринок послуг функціонує відповідно до головних законів ринкового господарства: закону вартості, закону попиту і пропозиції, закону зростання продуктивності праці, закону накопичення, закону пропорційного розвитку. Головними закономірностями розвитку ринку послуг є поступове залучення нових країн у світовий ринок послуг, переплетення їх економічних інтересів, динамізм розвитку національних ринків послуг.

Під світовим ринком транспортних послуг розуміється ринок транспортної продукції, або ринок послуг з міжнародних перевезень вантажів. На цьому ринку, з одного боку, виступають покупці вантажовідправники, а з іншого - продавці-перевізники. Транспортний фактор на світовому ринку послуг має суттєвий вплив при встановленні ціни на товар. Перш за все, це облік транспортної складової в ціні товару виходячи з географічного розташування партнерів по відношенню один до одного і центрам міжнародної торгівлі, а також встановлення економічно обґрунтованих тарифів на перевезення вантажів, що відображають представницький рівень світових цін у транспортній сфері.

Протяжність шляхів сполучення транспортної системи України у 2017 році становила 19,8 тис км залізниць загального користування, 163,1 тис км автомобільних шляхів загального користування (у тому числі 159,6 тис км шляхів з твердим покриттям), 2,1 тис км внутрішніх водних шляхів, 1,6 тис км трамвайних шляхів, 113,4 км колій метрополітену, 3,4 тис км тролейбусних ліній. Однак, Україна не повною мірою реалізує свої можливості в розвитку транспортного сектору. Протягом тривалого часу країна займає низькі позиції на світовому галузевому ринку. Так, обсяг експорту транспортних послуг України, за період з 2010 по 2015 рр. знизився на 73,6%, а з 2016 р збільшився на 9,7% (табл. 2.3).

***Таблиця 2.3***

***Динаміка обсягів експорту транспортних послуг в Україні, млн дол******[21]***

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| 9239 | 8717 | 8478 | 6231 | 5322 | 5348 | 5922 | 5923 |

Україна не належить до лідерів світового ринку транспортних послуг. У 2018 р країна посіла 37 місце у світі за обсягами експорту даного виду послуг і 66 місце за обсягами імпорту. Сфера торгівлі усіма видами послуг у світі розвивається досить динамічно. Однак, позиції України на сьогоднішній день недостатньо вражаючі. Країна посідає 49 місце у світі як за обсягами експорту, так і за обсягами імпорту усіх видів послуг. Світовими лідерами є США, країни Євросоюзу, Сінгапур, Китай, Гонконг, Японія і низка інших країн (табл. 2.4).

***Таблиця 2.4***

 ***Обсяги експорту транспортних послуг в окремих країнах-експортерах,***

***млн дол******[21]***

|  |  |
| --- | --- |
| **Країна**  | **2018** |
| США | 92304 |
| ФРН | 68746 |
| Сінгапур | 51458 |
| Франція | 47464 |
| Китай | 42301 |
| Нідерланди | 41370 |
| Велика Британія  | 40813 |
| Данія  | 37509 |
| Гонконг | 32790 |
| Японія | 28929 |
| ОАЕ | 28319 |
| Республіка Корея | 27515 |
| Бельгія | 26836 |
| Росія | 22089 |
| Норвегія  | 20169 |

Важлива тенденція експорту послуг сучасної України – зростання експорту послуг з переробки матеріальних ресурсів; послуг у сфері телекомунікації, комп’ютерних та інформаційних послуг. Питома вага таких послуг у загальному експорті послуг країни становить 26,7%. Найбільш значущим елементом структури експорту послуг України є транспортні послуги. Їх частка у загальному експорті послуг становить 59,3%.

У міжнародному обміні транспортних послуг України на першому місці послуги трубопровідного транспорту (транспортування рідких і газоподібних продуктів) - 65,3%. Трубопровідний транспорт слугує одним з головних джерел отримання валютних коштів. На другому місці послуги повітряного транспорту - 15,6%, на третьому - послуги морського транспорту (6,4%). Питома вага послуг залізничного транспорту - 5,4%, автомобільного - 3,5% (Рис. 2.7). Варто зазначити, що саме залізничний транспорт відіграє важливу роль в мультимодальних перевезеннях. Вантаж залізницею рухається до портів для подальшого транспортування в країну призначення.

*Рис. 2.7.* ***Питома вага різних видів транспорту в експорті транспортних послуг України у 2018 р., % [22]***

Географія експорту транспортних послуг України характеризується орієнтацією на країни близького зарубіжжя (табл. 2.5).

***Таблиця 2.5***

***Географія експорту транспортних послуг України у 2018 р., тис дол [22]***

|  |  |
| --- | --- |
| **Країни-імпортери транспортних послуг**  | **Обсяги імпорту, тис дол**  |
| Росія | 3136563,5 |
| Білорусь | 64389,0 |
| Молдова | 27862,4 |
| Казахстан  | 27795,4 |
| Азербайджан | 16664,9 |
| Вірменія | 11133,1 |
| Узбекистан | 6856,3 |
| Киргизстан | 981,1 |
| Таджикистан | 517,2 |
| Туркменістан | 344,5 |
| ***Разом в країнах СНД*** | ***3293107,4*** |
| Австрія  | 47716,5 |
| Албанія | 295,9 |
| Бельгія  | 15430,0 |
| Болгарія | 14605,5 |
| Боснія і Герцеговина | 97,2 |
| Велика Британія | 253242,5 |
| Гібралтар  | 1718,1 |
| Греція | 19351,8 |
| Данія  | 35341,7 |
| Естонія  | 36523,6 |
| Ірландія  | 10957,6 |
| Ісландія  | 306,9 |
| Іспанія | 37319,0 |
| Італія  | 54924,8 |
| Латвія  | 48148,7 |
| Литва | 29452,3 |
| Ліхтенштейн  | 260,6 |
| Люксембург | 2041,1 |
| Мальта  | 16024,6 |
| Монако | 601,9 |
| Нідерланди  | 49068,1 |
| ФРН | 168119,1 |
| Норвегія | 4233,9 |
| о-в Мен | 458,4 |
| Польща  | 106232,7 |
| Португалія | 1400,4 |
| Північна Македонія | 141,2 |
| Румунія  | 14283,5 |
| Сан-Марино | 242,3 |
| Сербія | 13045,9 |
| Словаччина  | 29742,4 |
| Словенія  | 3429,3 |
| Угорщина  | 41893,7 |
| Фінляндія  | 9122,5 |
| Франція | 54384,7 |
| Хорватія | 1239,1 |
| Чехія | 29482,5 |
| Чорногорія | 940,8 |
| Швейцарія | 222958,1 |
| Швеція  | 15001,8 |
| ***Разом в країнах Європи***  | ***1389780,7*** |
| Афганістан  | 711,2 |
| Бангладеш  | 474,5 |
| Бахрейн  | 5,0 |
| Британська Територія | 830,4 |
| В’єтнам  | 650,3 |
| Гонконг | 14896,0 |
| Грузія | 22470,6 |
| Ізраїль | 83039,9 |
| Індія | 6956,5 |
| Індонезія | 278,3 |
| Ірак | 327,0 |
| Іран | 5618,1 |
| Йорданія | 992,8 |
| Камбоджа | 8,9 |
| Катар  | 3659,0 |
| Китай  | 52156,3 |
| Кіпр  | 129554,9 |
| Республіка Корея | 1249,7 |
| Кувейт  | 21,3 |
| Лаос  | 1681,6 |
| Малайзія | 7254,8 |
| Монголія | 446,0 |
| ОАЕ | 218679,9 |
| Пакистан | 25,2 |
| Палестина | 38,1 |
| Саудівська Аравія | 63,2 |
| Сінгапур  | 14726,6 |
| Сирія  | 26,9 |
| Таїланд  | 18979,1 |
| Тайвань  | 6204,1 |
| Туреччина  | 146447,8 |
| Філіппіни | 7,5 |
| Шрі-Ланка  | 8323,3 |
| Японія  | 841,7 |
| ***Разом в країнах Азії*** | ***747646,5*** |
| Алжир | 335,5 |
| Ефіопія  | 82,8 |
| Єгипет  | 58909,0 |
| Комори | 434,6 |
| Ліберія  | 9574,0 |
| Лівія  | 513,0 |
| Марокко  | 21,3 |
| Нігерія | 57,7 |
| Південна Африка  | 3012,4 |
| Сейшельські острови | 476,2 |
| Судан  | 68,6 |
| Сьєрра-Леоне  | 605,4 |
| Танзанія  | 446,8 |
| Того | 522,6 |
| Туніс  | 305,5 |
| ***Разом в країнах Африки*** | ***75365,4*** |
| Ангілья  | 23,3 |
| Антигуа і Барбуда | 650,1 |
| Аргентина | 1,3 |
| Аруба | 138,9 |
| Багамські острови | 766,4 |
| Барбадос | 44,2 |
| Беліз | 7634,7 |
| Бермудські острови | 338,0 |
| Бразилія | 60,5 |
| Віргінські острови (ВБ) | 96850,8 |
| Віргінські острови (США) | 199,0 |
| Домініка  | 352,0 |
| Кайманові острови | 401,2 |
| Канада | 15881,6 |
| Колумбія | 27,0 |
| Мексика | 38,5 |
| Панама  | 21755,2 |
| Перу  | 12,2 |
| Сент-Вінсент і Гренадіни | 677,0 |
| Сент-Кітс і Невіс | 976,7 |
| США | 171206,0 |
| Чилі | 54,3 |
| ***Разом в країнах Америки*** | ***318088,9*** |
| Австралія  | 242,3 |
| Вануату | 385,6 |
| Маршалові острови | 18539,6 |
| Нова Зеландія | 53,5 |
| Острови Кука | 1131,5 |
| Палау | 460,4 |
| Тувалу  | 419,3 |
| ***Разом в країнах Океанії*** | ***21232,2*** |
| **Разом** | **5845221,1** |

Як свідчать дані таблиці, левова частка експорту транспортних послуг України припадає на регіон СНД (56,3%). Досить великим імпортером транспортних послуг є країни Європи - 23,8%. Найменший обсяг експорту даного виду послуг припадає на регіон Австралія та Океанія - 0,4%. Серед країн світу, лідером за обсягом експорту транспортних послуг України є Росія (53,7%).

Головні стримуючі фактори участі України на світовому ринку транспортних послуг наступні:

* наявність територіальних і структурних диспропорцій в розвитку транспортної інфраструктури;
* невисокий рівень доступності транспортних послуг та мобільності населення;
* недостатньо висока якість транспортних послуг;
* низький рівень експорту транспортних послуг, у тому числі використання транзитного потенціалу;
* недостатній рівень забезпечення транспортної безпеки;
* посилення негативного впливу транспорту на екологію.

Розширення транспортних перевезень (як вантажоперевезень, так і пасажирських перевезень) дає підставу зробити висновок, що шлях прямування і розвитку за інноваційним варіантом - це цільовий варіант розвитку, який є стратегією державного довгострокового розвитку в реалізації і розширенні транспортної політики.

Інноваційний варіант розвитку дає можливість реалізації стратегічних інтересів України на світовому ринку послуг.

**Висновки до розділу ІІ:**

1. Світова транспортна мережа сформувалася у ХХ столітті і відрізняється як загальними рисами, так і нерівномірністю розвитку у розрізі країн і континентів під впливом таких чинників, як характеристика території, географічне розташування по відношенню до головних міжнародних вантажо- і пасажиропотоків; власний вантажо- і пасажироутворюючий потенціал; наявність чіткої та послідовної транспортної політики. Довжина транспортних шляхів розвинених країн становить 78% загальної довжини світової транспортної мережі і на них припадає 74% світового вантажообігу.
2. Транспорт, зв'язок і логістична інфраструктура є невід'ємною частиною людського існування і важливою умовою міжнародної взаємодії на глобальному, регіональному і міждержавному рівнях. Лідерами світового ринку транспортно-логістичних послуг є: США – 23%, країни Європи – 19%, Китай – 15% об’єму ринку. Світова мережа транспортного ринку має величезний потенціал для розвитку галузі, зростання попиту на послуги логістичних компаній.
3. Україна не належить до лідерів світового ринку транспортних послуг і посідає 37 місце у світі за обсягами експорту та 66 місце за обсягами імпорту даного виду послуг. У міжнародному обміні транспортних послуг України на першому місці послуги трубопровідного транспорту (транспортування рідких і газоподібних продуктів) - 65,3%, на другому - послуги повітряного транспорту - 15,6%, на третьому - послуги морського транспорту (6,4%).

**Розділ ІІІ. ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОГО РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ**

Відмінною рисою сучасного світового транспорту є неоднозначність його розвитку, різноспрямованість тенденцій. Посилюються диспропорції між розвитком лінійних і вузлових елементів мережі, інфраструктури транспорту та рухомого складу, потужності якого перевищують можливості постійних пристроїв. Паралельно до формування транспортних коридорів, полімагістралей відбувається розсіювання транспортних потоків, з’являються вузькоспеціалізовані транспортні засоби доставки.

Зростання конкурентоспроможності окремих видів транспорту відбувається на тлі розширення сфер їх взаємозамінності, міжвидової взаємодії, розвитку мультимодальних перевезень з метою скорочення термінів, вартості доставки, досягнення інших якісних параметрів. Міжвидова конкуренція найбільш гостро виявляється на наземних видах транспорту (а також річковому), особливо в експортно-імпортному, транзитному сполученні під час доставки вантажів до морських портів. Конкурентна боротьба між ними призводить до подорожчання продукції, надмірності транспортних потужностей, загострення екологічних проблем. За експертними оцінками, економічні втрати від переходу вантажів з залізничного транспорту на автомобільний становлять у США складають близько 2 млрд дол на рік [26, с. 73-77]. Прискорення транспортного процесу, найбільш яскраво виявляється у розвитку швидкісного контейнерного сполучення, спеціалізованих швидкісних суден, супроводжується зниженням технічних характеристик морських суден з метою поглинання надмірності тоннажу. На інших видах транспорту зниження швидкостей використовується для зменшення енерговитрат. Близько 26% дедвейту світового морського флоту надлишкове, майже половина – це судна, що пришвартовані. Найбільш затребувані в міжнародній торгівлі судна-контейнеровози використовуються на 60-65%.

До надмірності транспортних потужностей, подорожчання транспортних послуг призводить посилення природоохоронних заходів. На фрахтовому ринку висока пропозиція тоннажу стикається зі слабким попитом на нього, внаслідок цього знижуються фрахтові ставки, особливо для 40-футових контейнерів. На зменшення фрахтових ставок впливає також здешевлення палива внаслідок падіння ціни на нафту. Для погашення надлишкової пропозиції судновласники експлуатують флот зі зниженими швидкостями. Спрямованість на введення в експлуатацію суден підвищеної місткості, габаритності наштовхується на обмеження портів на входження подібного типу суден. Причому до переліку подібних портів належать і провідні порти Західної Європи - Антверпен, Роттердам та ін. Неузгодженість у роботі портів країн-відправників і країн-одержувачів, загострення конкуренції між портами за вантажі та фінансування, брак глибоководних портів, - все це призводить до використання альтернативних порту безперевантажувальних пристроїв - суден «ріка-море», поромів, баржовозів і т. д. Світовий флот відрізняється надлишковою концентрацію власності - 97% морського тоннажу знаходиться у володінні тридцяти найбільших власників флоту.

Вплив на судноплавство політичних аспектів виявилося у вигляді зміни контейнерообігу в провідних портах Європи, у першу чергу в портах ФРН, де частина контейнерного потоку переведена з морського на автомобільний, залізничний, річковий транспорт, що змушує портові концерни вкладати капітал в розвиток наземних видів транспорту, будувати термінально-логістичні центри. Контейнерообіг найбільших портів Західної Європи зменшився на 4-6% [23, с. 3-7].

На повітряному транспорті поява чартерних компаній призводить до загострення конкуренції на повітряному фрахтовому ринку і як наслідок до зниження комерційного завантаження літаків. Держави, по можливості, прагнуть до пом'якшення конкуренції, особливо - в міжнародній діяльності, застосовуючи для захисту інтересів національних транспортних компаній протекціоністські, дискримінаційні заходи в економічній, фіскальної, правовій сферах.

Розвиток пасажирського, міського (як, втім, і вантажного) транспорту підпорядковується закономірностям розселення, яке, в свою чергу, залежить від вдосконалення транспортних засобів та інфраструктури. В останні десятиліття посилений процес субурбанізації в розвинених країнах призвів до скорочення частки трудових поїздок з передмість до центру агломерацій (у США - з 35% до 10%). У Європі поряд з поїздками на автомобілях (50% поїздок) все більшого поширення набувають переміщення на громадському транспорті (автобус, метрополітен, міська залізниця - більше 20%), а також на велосипедах, мопедах, пішки - близько 30% переміщень. У сфері комунікацій конкуренцію міському транспорту складають сучасні інформаційні технології, розвиток яких призводить в розвинених країнах до зниження потреб в ділових (на 20-25%) і культурно-побутових (на 50%) поїздках [10, с. 22-28].

Ринок транспортних послуг перетворюється на складну систему взаємодії з іншими компонентами у сфері доставки, утворюючи транспортно-складські, товаротранспортно-розподільні комплекси із застосуванням новітніх інформаційних систем, моделювання, маркетингу з підключенням у подальшому до системи банківської сфери, тобто утворенням єдиної системи обміну товарами, капіталами, інформацією. Прагнення до підвищення конкурентоспроможності національної транспортної системи, окремих її видів супроводжується формуванням єдиної світової транспортної системи з гармонізацією законодавства, загального для учасників транспортного процесу. Одночасно ускладнення, кількісне зростання і якісні зміни на ринку транспортних послуг призводить до появи ризиків, протиріч у процесі розвитку світового транспорту, тим самим більш вразливою стає не лише сфера переміщень, а й економічна та соціальна складові життєдіяльності населення.

На сучасний міжнародний ринок транспортних послуг впливають процеси глобалізації та інтернаціоналізації. І саме розвиток та удосконалення ринку транспортних послуг робить можливим розширення процесів глобалізації. Глобалізація і розвиток міжнародної торгівлі дозволили розміщувати виробництва в країнах з більш дешевими ресурсами, робочою силою та меншими податковими тарифами. Ці фактори сприяли розвитку транснаціональних корпорацій, які використовують глобальні транспортно-логістичні ланцюги і канали надходження, які потребують кваліфікованого і комплексного управління. Проаналізуємо найважливіші перспективні напрями розвитку ринку транспортних послуг.

Перший напрямок - неухильне зростання обсягів перевезень вантажів у контейнерах. З 70-х років ХХ ст. розпочалося використання контейнерів - одного з найбільш прогресивних засобів перевезення вантажів у системі міжнародного сполучення, який забезпечує збереження вантажів, істотно скорочує витрати на транспортування і зберігання, підвищує швидкість доставки. На сьогодні у світі близько 60%, так званих, контейнеропридатних, вантажів перевозиться у контейнерах, і щороку спостерігається зростання даного показника.

Другий напрямок - зростання вимог до якісних показників роботи міжнародного ринку транспортних послуг. Глобалізація світової економіки призвела до значного посилення конкуренції. У минулому компанії порівнювали себе з компаніями, які працюють в одному поселенні, а тепер їх конкурентами є компанії, розташовані не лише на території однієї країні, а і в межах інших континентів та світу в цілому. Компанія, яка виходить на міжнародний ринок, повинна відповідати загальносвітовому рівню за усіма показниками. Це помітно підвищує роль, а отже, і вимоги до ринку транспортних послуг, функціями якого є не лише перевезення вантажів між підприємствами, що знаходяться в різних країнах, зберігання товарів на шляху просування, митні процедури, але й організація злагодженої роботи провайдерів, які беруть участь в системі постачання.

З початку ХХІ ст. головним фактором, що визначав вибір компанії-перевізника, були низькі ціни на послуги, порівняно з конкурентами. Нині клієнти транспортних компаній все частіше віддають перевагу тим компаніям, які надають більш якісні послуги, причому ціна має другорядне значення. Все частіше пріоритет надається таким показникам як швидкість і своєчасність доставки, надійність, гнучкість, комплексність та індивідуалізація послуг, що надаються. Високий рівень конкуренції на міжнародному ринку транспортних послуг змушує міжнародні логістичні компанії постійно шукати шляхи підвищення власної конкурентоспроможності. Лише великі міжнародні компанії, що мають представництва у багатьох країнах, володіють широкою мережею посередників, забезпечені прогресивними технологічними засобами, а також різноманітні їх об'єднання, здатні ефективно функціонувати у сучасних умовах.

Третій напрямок – необхідність запровадження інтегрованого підходу до оптимізації діяльності всіх учасників транспортного ланцюга відповідно до кінцевої мети - якісне задоволення споживача, на відміну від оптимізації локальних функцій кожного учасника ланцюжка. Дана концепція розглядає всі процеси та усіх учасників транспортного ланцюга разом і є вирішальним фактором забезпечення конкурентоспроможності. Посилення співпраці організацій, що входять до ланцюга постачання, є однією із головних тенденцій сучасного бізнесу.

Четвертий напрямок сучасного міжнародного транспортного ринку - посилення ролі транспортних посередників, які приймають на себе відповідальність за виконання більшості операцій, пов'язаних з організацією та управлінням міжнародним транспортним ланцюгом. Залежно від ступеня залученості такі логістичні оператори 2PL (Second Party Logistics), 3PL (Third Party Logistics) і4PL (Fourth Party Logistics) користуються зростаючим попитом на транспортні послуги.

П’ятий напрямок - необхідність застосування інформаційних технологій на транспорті. Еволюція транспорту тісно пов'язана із впровадженням інформаційних технологій. Впровадження електронного документообігу дозволить описати окремі компоненти товарно-транспортних документів у вигляді набору електронних символів. Розвиток комунікаційних засобів і серверних систем призведе до можливості регулярного обміну між учасниками транспортного процесу усіма головними видами документів в електронній формі. Перевагами використання системи електронного документообігу є: спрощена схема документообігу, попереднє оформлення документів, швидка передача даних, скорочення витрат на оформлення документів, можливість інформаційного супроводу вантажу до місця призначення. Відбувається перехід до використання хмарних технологій - варто очікувати на підвищення ролі транспортної логістики за рахунок єдиного зберігання митних декларацій в хмарах. Однією із вдалих концепцій в реалізації інтернет-технологій є створення інформаційно-логістичних центрів (ІЛЦ), які є базовими елементами в обслуговуванні міжнародних транспортних коридорів.

Шостим напрямком є створення оптимальних умов для прямих експрес-поставок від виробника до споживача, минаючи посередників і проміжне зберігання. Пряма доставка дозволяє економити, скорочувати обсяги запасів і витрат, пов'язаних з їх збереженням, скорочувати час виконання замовлень, допомагає споживачам отримати доступ до широкого асортименту безпосередньо у виробника. Такі транснаціональні компанії з експрес-доставки, як FedEx, UPS, DHL, здійснюють перевезення невеликих партій вантажів у будь-яке місце світу за найкоротші терміни.

Сьомий напрямок - посилення екологічних вимог. Транспортна галузь є не лише відповідальною за забезпечення того, щоб необхідний продукт потрапив до необхідного місця в необхідний час. Вона також відповідає за вплив на навколишнє середовище. Ця галузь повинна бути більш ефективною з точки зору вироблення вуглецю. Тому з кожним роком у більшості розвинених країн підвищуються екологічні вимоги до існуючих транспортних підприємств. Вводяться заборони на використання транспортних засобів, що забруднюють навколишнє середовище, створюють підвищений рівень шуму, необладнаних спеціальними системами, що знижують небезпеку під час руху [16, с.35-65].

**Висновки до розділу ІІІ:**

1. Сучасний світовий транспорт характеризується неоднозначністю розвитку: зростає конкурентоспроможність окремих видів транспорту; посилення природоохоронних заходів призводить до подорожчання транспортних послуг; вплив політичних аспектів змінив контейнерообіг провідних портів Європи; поява чартерних компаній призводить до загострення конкуренції на повітряному фрахтовому ринку і до зниження комерційного завантаження літаків; розвиток пасажирського, міського транспорту підпорядковується закономірностям розселення, яке, в свою чергу, залежить від вдосконалення транспортних засобів та інфраструктури.

2. Перспективними напрямками розвитку ринку транспортних послуг є: неухильне зростання обсягів перевезень вантажів у контейнерах; зростання вимог до якісних показників роботи міжнародного ринку транспортних послуг;

необхідність запровадження інтегрованого підходу до оптимізації діяльності всіх учасників транспортного ланцюга відповідно до кінцевої мети - якісне задоволення споживача, на відміну від оптимізації локальних функцій кожного учасника ланцюжка; посилення ролі транспортних посередників, які приймають на себе відповідальність за виконання більшості операцій, пов'язаних з організацією та управлінням міжнародним транспортним ланцюгом; необхідність застосування інформаційних технологій на транспорті; створення оптимальних умов для прямих експрес-поставок від виробника до споживача, минаючи посередників і проміжне зберігання; посилення екологічних вимог.

**ВИСНОВКИ**

Дослідження проведене під час підготовки даної дипломної роботи дозволяє зробити наступні висновки:

1. Міжнародний ринок транспортних послуг - це ринок транспортної продукції, або ринок послуг з міжнародних перевезень вантажів. Головними елементами ринку, з одного боку, виступають покупці-вантажовідправники, а з іншого - продавці-перевізники. Особливість транспортного ринку полягає у тому, що вантажовідправники і вантажоодержувачі перш за все виступають як продавці і покупці товарів, а перевізники - проміжною ланкою, без якої угода купівлі-продажу не може бути здійснена.

2. Транспорт в економіці будь-якої країни залишається найважливішою галуззю, без нормального функціонування якої неможливий подальший розвиток господарської, фінансової та соціально-культурної сфер економіки. Здійснюючи перевезення вантажів, транспорт активно впливає на масштаби суспільного виробництва, його структуру і рівень розвитку. Специфіка транспорту як галузі економіки полягає у наступному: транспорт не виробляє продукції, він бере участь в її створенні за допомогою переміщення сировини, матеріалів і устаткування, а також переміщує готову продукцію від виробника до споживача; транспорту не належить предмет його праці; діяльність транспорту характеризується специфічними показниками; транспорт вимагає залучення значних інвестицій.

3. Ринок транспортних послуг – сфера здійснення перевезень пасажирів і вантажів, технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів, підсобно-допоміжних та інших видів робіт (послуг), пов'язаних з перевезеннями. Дослідження транспортної послуги або її ринкового оточення - це систематичні заходи щодо отримання оперативної інформації, даних, що описують поточний або перспективний стан ринку транспортних послуг, а також аналіз і відображення даних у формі, необхідної для вирішення стратегічних тактичних завдань, що стоять перед підприємством, яке надає транспортну послугу.

Для оцінки ринку використовують наступні параметри: ціна, територія, продукти, сегменти, час.

4. Транспорт - важлива складова світової економіки. Зростання обсягів промислового виробництва та міжнародної торгівлі вимагають змін у світовому транспортному секторі, який перетворився на один з головних чинників глобалізації. За даними Світового банку, міжнародний транспортний ринок оцінюється у 2,2 трлн дол (6,8% світового ВВП).

Структура транспортних послуг постійно змінюється, так на морський транспорт припадає 62% світового вантажообігу, на автомобільний транспорт - 71% світового пасажирообігу. Протягом другої половини ХХ століття світовий вантажообіг збільшився у сім разів, у тому числі вантажообіг трубопровідного транспорту - у 20 разів, автомобільного - у 10 разів, водного (морського і річкового) і повітряного - у 7 разів, а вантажообіг залізничного транспорту знизився до рівня 1970-х років.

Світова транспортна мережа характеризується нерівномірністю розвитку у розрізі країн і континентів. Довжина транспортних шляхів розвинених країн становить 78% загальної довжини світової транспортної мережі і на них припадає 74% світового вантажообігу. Найбільш високого рівня розвитку досягла регіональна транспортна система Північної Америки (30% загальної довжини світових шляхів сполучення), Європи (лідирує за густотою мережі і частотою руху) та Азії (Японія, Китай і країни Південно-Східної Азії).

5. Динамічний розвиток експортно-орієнтованих секторів економіки країн світу зумовив зростання обсягів світового ринку транспортно-логістичних послуг. За період 2011-2018 рр. обсяги транспортно-логістичних послуг світу зросли майже на 55%.

Існуючі світові тенденції відображаються в географічній структурі попиту на транспортні та логістичні послуги. Питома вага Північної Америки і Європи перевищує частку країн Азійсько-Тихоокеанського регіону та Латинської Америки на ринку транспортно-логістичних послуг.

Глобальна структура ринку транспортних і логістичних послуг складається з трьох головних компонентів: вантажні та експедиційні (58%), інтегровані (25%) і управлінська логістика (17%).

6. Україна має розгалужену транспортну мережу і має великий потенціал для посилення позицій на світовому ринку транспортних послуг. Вигідне геополітичне положення країни дозволяє їй претендувати на одне з провідних місць в транспортній інфраструктурі світу, відіграючи важливу роль в економічній системі в якості транспортного коридору між Європою та Азією. Крім того, Україна має усі сучасні види транспорту, розміщення і структура її транспортних комунікацій в цілому відповідають сучасним внутрішнім і зовнішнім транспортно-економічним зв'язкам країни, але потребують вдосконалення та інноваційного розвитку.

7. Кількісні та якісні зміни на ринку транспортних послуг призводить до появи ризиків, протиріч у розвитку світового транспорту, тим самим більш вразливою є не лише сфера переміщень, а й економічна та соціальна складові життєдіяльності населення.

Перспективними напрямками розвитку міжнародного ринку транспортних послуг є: зростання обсягів перевезень вантажів у контейнерах; зростання вимог до якісних показників роботи міжнародного ринку транспортних послуг; необхідність запровадження інтегрованого підходу до оптимізації діяльності всіх учасників транспортного ланцюга; посилення ролі транспортних посередників; необхідність застосування інформаційних технологій на транспорті; створення оптимальних умов для прямого експрес-постачання від виробника до споживача; посилення екологічних вимог.

**СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ**

1. Абалонин С.М. Конкурентоспособность транспортных услуг: учеб. пособие. М.: Академкнига, 2004. 172 с. URL: <https://www.studmed.ru/view/abalonin-sm-konkurentosposobnost-transportnyh-uslug_55da80641e0.html> (дата звернення: 27.04.2020).
2. Абдюшева Д.Р., Степанов А.А. Характеристика структуры перевозок транспортно-логистического комплекса и его динамика. Управление. 2019. №4. С. 24–31 URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/harakteristika-struktury-perevozok-transportno-logisticheskogo-kompleksa-i-ego-dinamika/viewer> (дата звернення: 27.04.2020).
3. Алесинская Т. В. Основы логистики. Функциональные области логистического управления: учеб. пособие. Таганрог: Изд-во ТТИ ЮФУ, 2010. 116 с. URL: <https://online-books.net.ua/bookaup/154> (дата звернення: 11.04.2020).
4. Архипов А.Е., Масленников С.Н., Григорьев Е.А. Глобализационные аспекты трансформации мирового рынка транспортных услуг. Проблемы современной экономики. 2019. №3(71). С.180-184 URL: <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=6707> (дата звернення: 12.03.2020).
5. Архипов А.Е., Нюренбергер Л.Б. Логистическое управление как инструмент модернизации отечественного рынка услуг (на примере туристской отрасли). Наука и практика. 2013. №3 (11). С. 39–44. URL: <https://www.rea.ru/ru/org/managements/izdcentr/PublishingImages/Pages/archivenauka.pdf> (дата звернення: 5.02.2020).
6. Архипов А.Е., Севрюков И.Ю. Управление конкурентоспособностью компании: стратегические аспекты. Инновации в современном мире: сб. статей Междунар. науч.-практич. конф., 20 февр. 2015 г. М.: РИО ЕФИР, 2015. С. 59–62. URL: <https://docplayer.ru/26417313-Innovacii-v-sovremennom-mire-sbornik-statey-mezhdunarodnoy-nauchno-prakticheskoy-konferencii-20-fevralya-2015-g.html> (дата звернення: 5.02.2020).
7. Балалаев С. А., Балалаева Н.К. Маркетинг транспортных услуг: учеб. пособие. Хабаровск: ДВГУПС, 2008. 175 с. URL: <https://ru.b-ok2.org/ireader/3220053> (дата звернення: 15.03.2020).
8. Бойко В.М. Географія : підруч. для 9 кл. загальноосвіт. навч. закл. Тернопіль: підручники і посібники, 2017. 272 с. URL: <https://pidruchnyk.com.ua/993-geografiya-9-klas-boyko.html> (дата звернення: 27.04.2020).
9. Будрина Е.В. Проблемы формирования и управления развитием регионального рынка транспортных услуг: монография. СПб: СПбГИЭУ, 2002. 321 с.
10. Владимиров С.А. Об основных направлениях развития мировой транспортной системы и логистики. Транспорт и хранение нефтепродуктов и углеводородного сырья. 2015. № 4. С. 22-28. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ob-osnovnyh-napravleniyah-razvitiya-mirovoy-transportnoy-sistemy-i-logistiki/viewer> (дата звернення: 07.05.2020)
11. Грузовые автомобильные перевозки: учебник / А. В. Вельможин, В. А. Гудков, Л. Б. Миротин, А. В. Куликов. - М: Горячая линия - Телеком, 2006. 560 с.
12. Емельяненко И. С. Имидж как элемент повышения конкурентоспособности предприятия розничной торговли / Молодой ученый. 2013. №4. С. 208-209. URL: https://moluch.ru/archive/51/6646/ (дата звернення: 27.04.2020).
13. Ильина Е.А. Исследование рынка транспортных услуг. Вестник Казанского технологического университета. 2008. №4. С.204-207. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/issledovanie-rynka-transportnyh-uslug/viewer> (дата звернення: 27.04.2020).
14. Канторович Л. В. Проблемы эффективного использования и развития транспорта / под ред. В. Н. Лившица, Н. В. Паенсон, Е. Ф. Тихомирова. М.: Наука, 1989. 304 с.
15. Катаев А. В. Объем транспортного рынка и его оценка. Экономист. 2014. №4. С. 22-28.
16. Ковалев М.М. Транспортная логистика в Беларуси: состояние, перспективы: монография. Минск: Изд. центр БГУ, 2017. 327 с.
17. Комарова В.В., Кадурова О.Б. Ценообразование на транспорте: учеб. пособие. Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2006. 133 с. URL:<https://raillook.com/materialy/transport/jeleznodorojniy/upravlenie-processami-perevozok/2006-tsenoobrazovanie-na-transporte-uchebnoe-posobie-v-v-komarova-o-b-kadurova/> (дата звернення: 5.04.2020).
18. Левкин Г. Г. Организация интермодальных перевозок: конспект лекций. М.-Берлин: Директ-Медиа, 2014. 178 с. URL: <http://cdn.scipeople.ru/materials/5093.pdf> (дата звернення: 27.04.2020).
19. Маркетинг: учебно-методическое пособие / сост. И. В. Ильичева. Ульяновск: УлГТУ, 2010. 229 с. URL: <http://window.edu.ru/resource/785/71785/files/ulstu2010-51.pdf> (дата звернення: 18.02.2020)

# Международный рынок транспортных услуг. URL: <https://studbooks.net/1872884/ekonomika/mezhdunarodnyy_rynok_transportnyh_uslug> (дата звернення: 27.04.2020).

1. Мировой атлас данных. URL: <https://knoema.ru/atlas> (дата звернення: 27.04.2020).
2. Офіційний сайт Державної служби статистики України: веб-сайт. URL: http://[www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua) (дата звернення: 27.04.2020).
3. Плужников К.И., Чунтомова Ю.А. Краткий обзор ситуации на мировом рынке транспортных услуг. Бюллетень транспортной информации. 2016. № 3. С. 3-7. URL: https://www.natrans.ru (дата звернення: 07.05.2020)
4. Поваров Г.В., Селезнёва А.В. Роль транспорта в экономике России. Т[ранспортное дело России](https://cyberleninka.ru/journal/n/transportnoe-delo-rossii). 2015. №6. с.286-287. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-transporta-v-ekonomike-rossii/viewer> (дата звернення: 07.05.2020)
5. Телятникова В. С. Маркетинговое исследование как инструмент обеспечения конкурентоспособности на рынке транспортных услуг: автореф. дис. на соискание учен. степени канд. эконом. наук: 08.00.05. Волгоград, 2008. 23 с. URL: <http://www-old.vstu.ru/research/avtoreferat/2008/telyatnikova.pdf> (дата звернення: 27.04.2020).
6. Шатилов С.В. Анализ современного состояния мирового рынка контейнерных перевозок и его российского сегмента. Железнодорожный транспорт. 2016. № 3. С. 73-77.
7. Экономика автомобильного транспорта: учебник / под ред. Е. В. Будриной. М.: Издательский центр «Академия», 2016. 320 с.
8. Экономическая энциклопедия / под ред. Л. И. Абалкина. М.: ОАО ‟Издательство ‟Экономика”, 1999. 1055 с.