

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
«ПОЛТАВСЬКА ПОЛІТЕХНІКА ІМЕНІ ЮРІЯ КОНДРАТЮКА»
НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ ФІНАНСІВ, ЕКОНОМІКИ,
УПРАВЛІННЯ ТА ПРАВА
КАФЕДРА МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН ТА ТУРИЗМУ
Спеціальність 292 – «Міжнародні економічні відносини»
Очна форма навчання, 6 курс

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА МАГІСТРА

**«Особливості розвитку світового ринку транспортних послуг в умовах
глобалізації»**

601-ФМ 10578572 КРМ

Розробив студент гр. 601-ФМ

___.__.2024 р. _____ О.Ю. Глук

Керівник дипломної роботи

___.__.2024 р. _____ В.А. Свічкарь

Консультанти:

___.__.2024 р. _____ І.Б. Чичкало-Кондрацька

із глобальної економіки

___.__.2024 р. _____ А.А. Буряк

із управління зовнішньоекономічною діяльністю

___.__.2024 р. _____ В.А. Свічкарь

із митного регулювання

Робота допущена до захисту:

Завідувач кафедри міжнародних економічних відносин та туризму

___.__.2024 р. _____ І.Б. Чичкало-Кондрацька

Полтава 2024

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. Теоретичні аспекти реалізації транспортних послуг в умовах глобалізації	6
1.1. Сутність та значення транспортної системи в економіці країн	6
1.2. Основні види транспорту та транспортних систем	11
1.3. Роль транспорту у зовнішньоекономічній діяльності суб'єктів господарювання	18
Висновки до розділу 1	27
РОЗДІЛ 2. Сучасні тенденції розвитку світового ринку транспортних послуг	28
2.1. Аналіз сучасного стану та динаміки розвитку світового ринку транспортних послуг	28
2.2. Основні тенденції розвитку транспортної інфраструктури в різних країнах	36
2.3. Особливості функціонування різних видів транспорту в умовах глобалізації	44
Висновки до розділу 2	61
РОЗДІЛ 3. Проблеми та перспективи подальшого розвитку світового ринку транспортних послуг	63
3.1. Вплив пандемії COVID-2019 на світовий ринок транспортних послуг	63
3.2. Перспективи розвитку міжнародних транспортних перевезень у світовому господарстві	71
3.3. Характеристика вітчизняного ринку міжнародних перевезень та проблеми його розвитку	80
Висновки до розділу 3	87
ВИСНОВКИ	88
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	91
ДОДАТКИ	99

ВСТУП

Актуальність дослідження світового ринку транспортних послуг визначається цілою низкою причин. Транспорт – найважливіша складова розвитку світової економіки та життя в цілому, так як транспорт є стратегічно важливим сектором світової економіки. Прискорення процесів взаємодії всіх галузей економіки провокує транспортний сектор на постійні покращення. Структурні зміни, що характеризують процеси глобального виробництва та міжнародної торгівлі, відбуваються завдяки еволюційним стрибкам у світовому транспортному секторі. Закони та закономірності даного ринку мають особливості. При цьому ці закони мають властивість постійно змінюватися під впливом множини різних факторів.

Транспортний сектор, на даному етапі розвитку економіки, є одним з основних факторів глобалізації, як міжнародної торгівлі, і транснаціональних компаній. Оскільки розвиток міжнародних та внутрішніх ринків у всі часи супроводжувалося вільним переміщенням товарів та ресурсів.

Дані Світового банку говорять самі за себе, станом на останні п'ять років міжнародний транспортний ринок оцінюється у 2.2 трлн. (6,8% світового ВВП). Також на сучасний транспортний сектор впливають суперечливі тенденції, наприклад те, що, будучи інфраструктурним сектором, транспорт залежить від галузей матеріальних благ. Крім цього, транспорт надає значний вплив на регіональний розподіл виробничих потужностей, бере участь у процесі відтворення та виступає в ролі однієї з основних елементів системи економічних відносин.

Нинішня ситуація у міжнародній економіці характеризується:

- швидким розвитком інтеграційних процесів;
- економічною обстановкою, що змінюється в територіальному контексті;
- відмінностями у ступені розвитку національних економік та їх відкритістю для участі у міжнародних економічних відносинах;

Інтенсифікація торгових потоків на різних рівнях взаємодії економічних

агентів; зростання туристських потоків, що визначає необхідність визначення місця, ролі та важливості транспорту як важливої економічної категорії.

Гострота та складність проблем, пов'язаних з урахуванням закономірностей та новітніх тенденцій розвитку світового ринку транспортних послуг, а також з виявленням їх впливу на економіку України, зумовило тему дослідження.

За багато років вивчення даної сфери світової економіки у зарубіжних та вітчизняних наукових дослідженнях велика увага приділялася принципам роботи ринку транспорту та впливу на безліч процесів на макроекономічному рівні, а також наслідкам впливу на внутрішній стан країни. Також розглядалися дії держав, створені задля збільшення конкурентоспроможності даного сектора. Можна виділити такі дослідження іноземних та вітчизняних учених, як М.П.Гордон, Джонсон Дж., Вуд Д.Ф., Вордлоу Д.Л., Вільямс П.Р. І.Я.Аксенов, А.У.Альбеков, Д.С.Миколаїв, М.Є.Залмонова, В.С.Лукінський, В.І.Бережний, Е.В.Бережна, Л.Б.Міротін та багатьох інших.

Проте, суттєві зміни у розвитку світового ринку транспортних послуг ще не отримали всебічного освітлення у сучасних дослідженнях. На цьому етапі розвитку світового ринку транспортних послуг залишається безліч невирішених питань.

Метою кваліфікаційної роботи є аналіз особливостей розвитку світового ринку транспортних послуг в умовах глобалізації.

Для досягнення зазначеної мети було поставлено й вирішено такі **завдання**:

- дослідити теоретичні аспекти реалізації транспортних послуг в умовах глобалізації;
- виділити основні види транспорту та транспортних систем;
- окреслити роль транспорту у зовнішньоекономічній діяльності суб'єктів господарювання;
- проаналізувати сучасний стан та динаміку розвитку світового ринку транспортних послуг;
- виявити основні тенденції розвитку транспортної інфраструктури в

різних країнах;

– проаналізувати функціонування різних видів транспорту в умовах глобалізації;

– визначити проблеми та перспективи розвитку світового ринку транспортних послуг.

Об’єктом дослідження є сукупність суспільних відносин, що складаються під час реалізації транспортних послуг в умовах глобалізації.

Предметом дослідження є особливості розвитку світового ринку транспортних послуг.

Методи дослідження. Для досягнення мети та вирішення завдань дослідження було використано такі загальнонаукові методи: загальнонаукові та спеціальні методи наукового пізнання, методи теоретичних досліджень, синтез, аналіз, табличний та графічний методи.

Інформаційною базою дослідження є наукові праці вітчизняних та зарубіжних авторів, законодавчі та нормативні акти України, монографії, збірники наукових праць, спеціальна періодична література, Інтернет-джерела.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ РЕАЛІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

1.1. Сутність та значення транспортної системи в економіці країн

В економіці різних країн транспортна галузь займає специфічне становище, будучи найважливішою складовою виробничої та соціальної інфраструктури. Вона забезпечує нормальну діяльність економічної системи країни загалом, задовольняючи одну з її найважливіших потреб – переміщення вантажів та пасажирів.

У даному випадку елементами транспортної системи є сукупність технічної бази, організаційних структур та персоналу, призначена для задоволення потреб у транспортуванні (рис. 1.1).

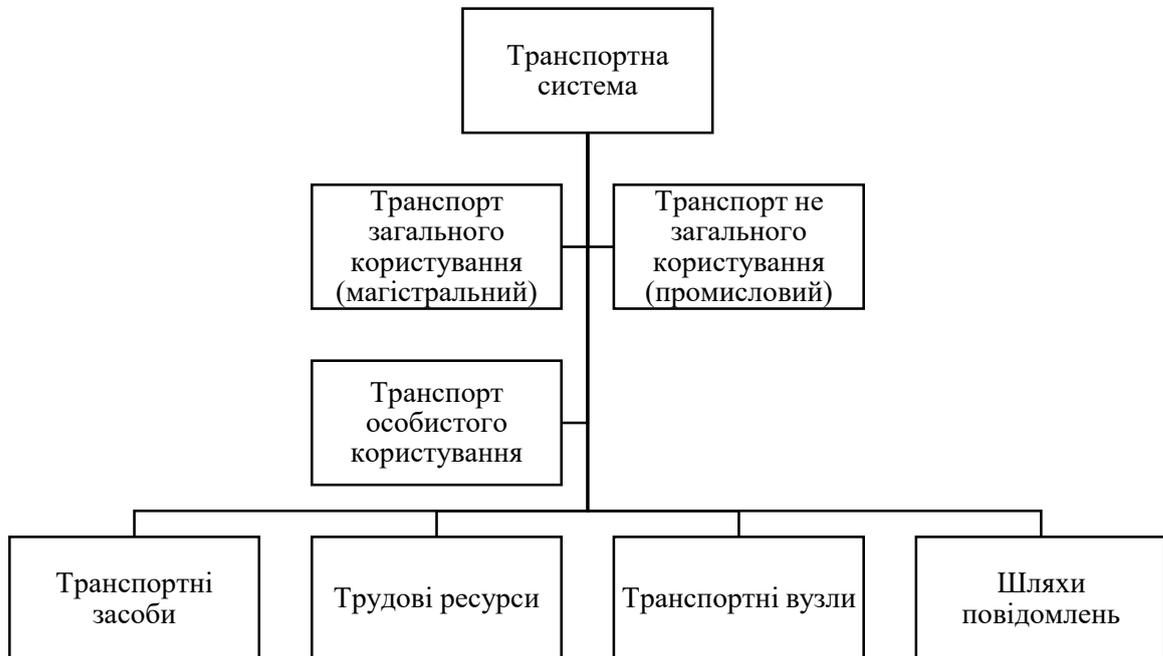


Рис. 1.1. Структура транспортної системи [1]

Транспорт загального користування (магістральний транспорт) обслуговує сферу обігу населення, тобто він повинен здійснювати перевезення вантажів і

пасажирів будь-якої юридичної або фізичної особи, яка звернулася за наданням транспортних послуг. Таким чином, до транспорту загального користування належать транспортні засоби суб'єктів господарювання всіх видів транспорту (залізничного, автомобільного, водного, повітряного, трубопровідного), основним видом діяльності яких є надання транспортних послуг.

Транспорт незагального користування (промисловий) призначений для перевезення вантажів і пасажирів конкретного підприємства (об'єднання, асоціації, концерну, фірми тощо), до його складу входять суб'єкти господарювання, що перебувають у власності:

- транспортні засоби, які здійснюють переміщення матеріальних потоків між структурними підрозділами суб'єктів господарювання, які обслуговують технологічні процеси виробництва, тобто які не мають права виходу на транспортні мережі загального користування (автомобільні дороги, залізничні колії);

- транспортні засоби всіх видів транспорту, які належать нетранспортним організаціям, тобто тим, котрим транспортна діяльність перестала бути основним видом [1].

Транспорт незагального користування називають також відомчим, внутрішньовиробничим.

Виділяють також транспорт особистого користування, що перебуває у власності фізичних осіб (легкові автомобілі, мотоцикли, велосипеди, човни тощо). Оскільки він є поряд із промисловим та магістральним транспортом учасником дорожнього руху, при проектуванні транспортної інфраструктури та оцінці роботи транспортної системи з точки зору безпеки її роботи, пропускної спроможності тощо. він також має враховуватися [2].

Технічну базу транспорту складають:

- базова інфраструктура, до складу якої входять шляхи сполучення, транспортні вузли та проміжні пункти транспортних мереж;

- транспортні засоби;

- допоміжна інфраструктура, яку утворюють засоби та системи енергопостачання, зв'язку, інформаційного обміну, управління рухом

транспортних засобів, технічної експлуатації обладнання, забезпечення безпеки транспортного процесу тощо.

З погляду транспортного забезпечення ланцюгів поставок найважливіші перші дві компоненти технічної бази транспорту – базова інфраструктура і транспортні засоби.

Транспортна мережа утворюється сукупністю шляхів сполучення. Рух транспортних засобів транспортної мережі утворює транспортні потоки, переміщення транспортної мережі вантажів формує вантажопотоки. Шлях руху транспортного засобу транспортною мережею називається маршрутом.

Транспортні вузли – вершини транспортної мережі. Якщо транспортний вузол належить до мережі одного виду транспорту, він називається унімодальним, якщо він пов'язує між собою мережі різних видів транспорту – мультимодальний.

По ролі, виконуваної ними у транспортній системі, транспортні вузли поділяються на портали та хаби [45].

Портал (portal) – це транспортний вузол, який забезпечує зв'язок транспортної системи з регіонами зародження чи поглинання вантажопотоків. Портали розміщуються в пунктах, що мають вигідне транспортно-географічне положення, таких як глибоководні порти із захищеними акваторіями, перетину основних транспортних магістралей, міста біля злиття або у гирлах великих річок. Останнім часом функції порталів стали виконувати деякі найбільші повітряні вузли. Портал нерозривно пов'язаний з економічною територією, що тяжіє до нього, називається хінтерландом (hinterland). Портали є одночасно пунктами зародження вантажопотоків, пунктами їх поглинання та пунктами перевалки вантажів [2].

Хаб (hub) – це транспортний вузол, у якому здійснюється переважно перевалка (transshipment) вантажів, зазвичай — що перевозяться в укрупнених одиницях (контейнери тощо), між транспортними засобами, що виконують перевезення за напрямками, які примикають до вузла. Розміщення хаба визначається, насамперед, конфігурацією транспортної мережі та характером

вантажопотоків на ній. Зв'язок хаба з прилеглою економічною територією може бути досить слабким або зовсім відсутнім.

Термінал (terminal) – це об'єкт, який забезпечує доступ користувачів до послуг транспортної системи. Термінали розміщуються у транспортних вузлах та проміжних пунктах транспортної мережі. У великих вузлах може діяти багато терміналів різного чи подібного технологічного призначення. У разі термінали конкурують між собою.

Викладені вище положення відносяться до магістральних транспортних мереж, що утворюються шляхами сполучення морського, повітряного, залізничного та внутрішнього водного транспорту, а також магістральними автомобільними дорогами. Поряд із ними, у завданнях транспортного забезпечення логістики часто розглядають місцеві транспортні мережі. Як правило, це вулично-дорожня мережа міських, приміських та промислових зон, на якій розміщені відправники та одержувачі вантажів, а також вантажоутворюючі та вантажопоглинаючі об'єкти (склади або транспортні термінали).

Транспортний процес – це функціонування транспортної системи, спрямоване на задоволення потреб у перевезеннях і пов'язаних із нею додаткових услугах. Поняття транспортного процесу трактується досить широко. Деякі дослідники включають у нього функціонування будь-яких систем, що стосуються транспорту, наприклад, систему підготовки кадрів, комплекс транспортної охорони здоров'я та соціального забезпечення працівників транспорту тощо [3].

З погляду транспортного забезпечення функціонування логістичних ланцюгів розглядається вужче поняття – перевізний процес.

Перевізний процес - це комплекс операцій, безпосередньо пов'язаних із переміщенням вантажів. Перевізний процес включає дві основні групи операцій: термінальні (початково-кінцеві) та транспортні (рухівні).

Термінальні операції здійснюються у початкових, кінцевих та проміжних пунктах руху транспортних засобів та охоплюють підготовку вантажних та транспортних одиниць, рухомого складу, оформлення документації,

навантаження та вивантаження тощо. Вони передують транспортуванню або виконуються після завершення.

Транспортні операції включають власне переміщення вантажу, а також окремі додаткові операції, які можуть здійснюватися в процесі транспортування (наприклад, підтримання необхідного температурного режиму при перевезенні вантажів, що швидко псуються).

Технічна база та технології, методи управління та економіка термінальних та транспортних операцій принципово різні. Ці відмінності визначають не тільки початковий поділ цих типів операцій при плануванні та проектуванні транспортних систем та побудові транспортних тарифів, а й відокремлення суб'єктів транспортної галузі, що спеціалізуються на перевезеннях та термінальному обслуговуванні відповідно. Наприклад, у структурі морського транспорту судноплавний бізнес та портова індустрія є досить самостійними, хоч і взаємопов'язаними сегментами морської транспортної підгалузі.

Відокремлення термінального бізнесу останнім часом посилюється завдяки розвитку інтермодальних перевезень, у яких термінали відіграють роль сполучних пунктів різних видів транспорту. Так, термінали морських портів взаємодіють не лише з морськими, а й із залізничними та автомобільними перевізниками, іноді – з перевізниками внутрішнього водного транспорту.

1.2. Основні види транспорту та транспортних систем

Масштаби транспортного комплексу величезні, а транспортна діяльність є надзвичайно різноманітною. Тому розгляд транспорту як об'єкта управління потребує певної його структуризації.

Загальновизнаних структурних класифікацій транспортних систем немає, проте можна назвати такі основні типи транспортних систем:

- світова транспортна система, яка є елементом сучасної глобальної економіки;

- регіональні транспортні системи, формування яких супроводжує процеси регіональної економічної інтеграції;
- національні транспортні системи – транспортні комплекси країн;
- зональні транспортні системи, створювані транспортного обслуговування окремих економічних територій;
- транспортні системи окремих видів транспорту;
- корпоративні транспортні системи окремих суб'єктів господарювання [4].

Розглянемо їх більш детально.

1. Світова транспортна система

Останні десятиліття ХХ ст. стали періодом надзвичайного розвитку міжнародної торгівлі, інтенсивного міжнародного переміщення капіталу та трудових ресурсів, поглиблення міжнародного поділу праці, створення міжнародних систем розподілу товарів. Сукупність цих тенденцій називається глобалізацією.

Роль транспорту у розвитку процесу глобалізації неможливо переоцінити. Без справжнього прориву в транспортних технологіях, який забезпечила б, наприклад, контейнеризація, економічна глобалізація була б неможлива. Контейнерна транспортна система стала інфраструктурною основою глобальної економіки, що розвивається.

За кілька десятиліть глобалізації світова транспортна система зазнала якісних змін. З обслуговуючої галузі економіки, що складалася з роз'єднаних видів транспорту, вона перетворилася на потужний комплекс із високим рівнем внутрішньої інтеграції, характеристики якого багато в чому визначають характер розвитку світових виробничих ресурсів та споживчих ринків.

Світова транспортна система, безумовно, не може розглядатися як єдиний об'єкт управління – тим більше, що не існує відповідного суб'єкта. Її параметри, як і рівень транспортної доступності, у різних частинах світу не однакові (рис.1.2).

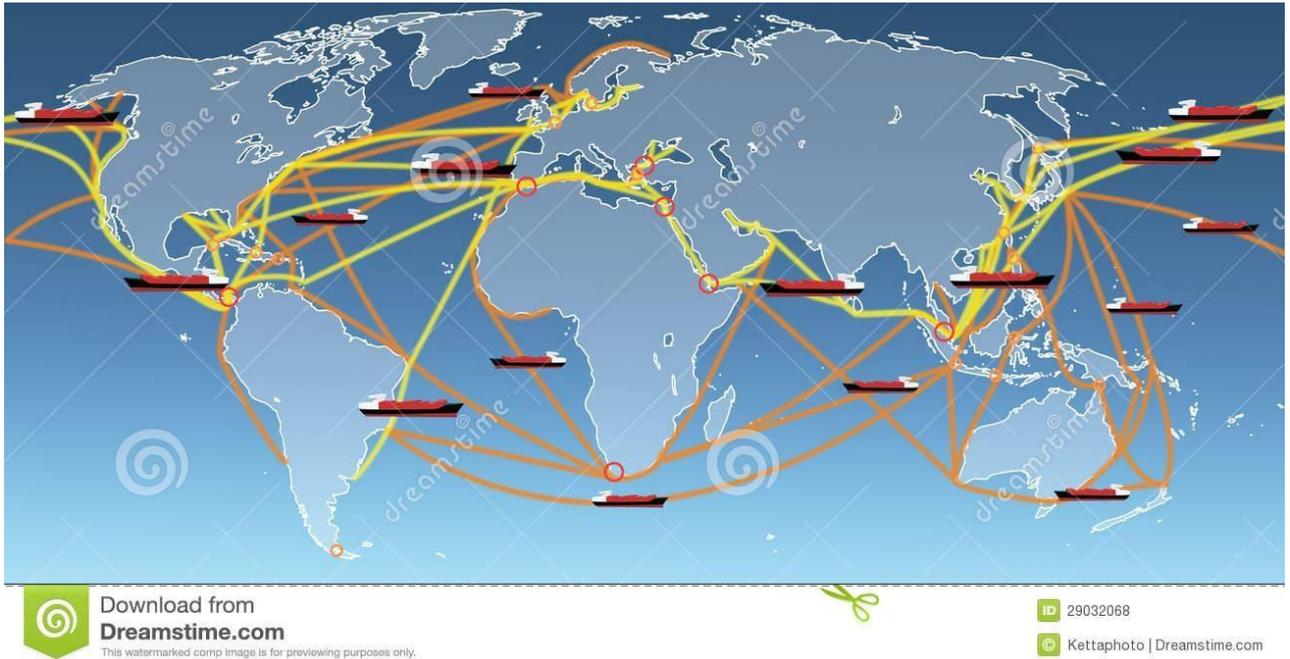


Рис. 1.2. Схема морських контейнерних ліній [5]

Проте, про світовий транспорт можна говорити як про систему, рівень цілісності якої постійно зростає. Передумовами цього є:

- зростаюча концентрація перевезень та переробки вантажів у системі міжнародних транспортних коридорів, порталів та хабів, що у сукупності формують єдину глобальну транспортну інфраструктуру;
- інтеграція послуг різних видів транспорту на основі розвитку інтермодальних перевезень;
- організаційна інтеграція транспортного бізнесу, створення багатопрофільних міжнародних транспортних холдингів;
- зростаючий рівень стандартизації транспортного обладнання та технологій;
- міжнародна уніфікація правової бази транспортної діяльності [5].

Розвиток високими темпами світової системи лінійних контейнерних перевезень, а останніми роками і створення системи міжнародних вантажних авіаліній забезпечили на основних напрямках глобальних вантажопотоків регулярне транспортне обслуговування. Це уможливило побудову глобальних ланцюгів поставок з високою надійністю функціонування та стабільними транспортними характеристиками.

Згідно з оцінками Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР), оборот світового ринку транспортних послуг становить нині понад 2,2 трлн дол., що еквівалентно приблизно 6,8% світового ВВП. У цьому потреби у транспортуванні неухильно зростають. За збереження існуючих тенденцій за оцінками цієї організації сумарний світовий вантажообіг зросте до 2030 р. на 50-60%, у своїй обсяги переробки контейнерів у морських портах світу збільшаться вчетверо, а обсяги вантажних авіаперевезень потрояться.

Настільки високе зростання обсягів транспортної діяльності створює у розвитку глобальної транспортної системи низку проблем, до яких, зокрема, відносяться [6].

Наростаючий дефіцит пропускної спроможності базової транспортної інфраструктури, розвиток якої запізнюється щодо зростання попиту послуг транспорту. Більшість експертів сходиться на думці, що просте нарощування транспортних потужностей пропорційно до попиту нереальне і що вирішення цієї проблеми вимагатиме перебудови всього комплексу глобальної логістики на принципах розумного використання наявних пропускних та провізних можливостей.

Екологічні проблеми, так як транспорт є одним з основних джерел забруднення навколишнього середовища та споживачем невідтворених енергоресурсів. Реалізація на транспорті принципів сталого розвитку, що передбачають вибір таких способів задоволення поточних потреб суспільства, які не порушують інтересів майбутніх поколінь, покладено основою транспортної політики більшості розвинутих країн.

Інституційні чинники, зокрема недосконалість прикордонних і митних процедур, суттєві відмінності за умов ведення транспортного бізнесу у різних країнах, невідповідності у принципових положеннях транспортного законодавства тощо. Міжнародна інтеграція та гармонізація у питаннях транспортної діяльності має випереджати інтеграцію торговельно-економічну.

Вирішення вказаних проблем, як і весь процес розвитку та підвищення ефективності світової транспортної системи, стимулюється постійними зусиллями міжнародних організацій, насамперед діючих у рамках ООН, а також

регіональних міжурядових організацій, урядів розвинених країн, об'єднань провідних транспортних операторів.

2. Регіональні транспортні системи

Формування таких систем є частиною процесу регіональної економічної інтеграції, що здійснюється у різних формах, таких як створення зони вільної торгівлі (наприклад, в Північній Америці), митного союзу (Митний союз у рамках Євразійського економічного співтовариства), спільного ринку, економічного та політичного союзу (Європейський союз) тощо.

Основною метою створення регіональних транспортних систем є подолання бар'єрів, зумовлених технологічними та правовими відмінностями між національними транспортними системами країн, що входять до регіонального об'єднання. При цьому глибина транспортної інтеграції та координації визначається формою економічного об'єднання у цьому регіоні.

Основними напрямками діяльності у рамках регіональних транспортних систем є [7, 8]:

- гармонізація характеристик транспортної інфраструктури, в першу чергу, на основі концепції міжнародних транспортних коридорів, що дозволяє забезпечувати безперешкодне транспортування великих обсягів товарів на основних напрямках торгівлі в рамках об'єднання;
- усунення правових, технологічних та організаційних бар'єрів, що виникають при перетині транспортними засобами національних кордонів;
- гармонізація технічних стандартів національних транспортних систем;
- взаємне відкриття тією чи іншою мірою ринків транспортних послуг країн-учасниць відповідних співтовариств.

Країни Євросоюзу з огляду на найважливішу роль транспорту в економічній інтеграції наділили ЄС законодавчою функцією в галузі транспорту. Серед ключових рішень у цій галузі слід виділити [9]:

- розробку концепції трансєвропейської транспортної мережі (європейських та євразійських транспортних коридорів), що дозволило перейти до системного формування транспортної інфраструктури континенту;
- рішення про відкриття ринків всіх видів транспорту;

– проведення реформи залізничного транспорту, метою якої є створення єдиних правових та технологічних умов залізничних перевезень у межах ЄС та забезпечення підвищення конкурентоспроможності залізниць щодо автомобільного транспорту.

У рамках договору між США, Канадою та Мексикою одночасно з поетапною ліквідацією обмежень щодо торгівлі товарами було знято взаємні обмеження щодо допуску автомобільних перевізників на ринки трьох країн, а також щодо іноземних інвестицій у транспортні підприємства, що займаються міжнародними перевезеннями. Результатом стало різке зростання торговельних та транспортних операцій, і в даний час для забезпечення зростаючих транспортних потоків створюються міжнародні транспортні коридори меридіонального спрямування [10].

3. Національні транспортні системи.

Національна транспортна система є транспортним комплексом держави. Він формується під впливом особливостей політики, економіки та правової системи країни, її географічного положення, розміщення населення та продуктивних сил, характеру зовнішньоекономічних зв'язків та інших факторів.

Основними характеристиками національних транспортних систем є:

- види транспорту, що є у складі національної транспортної системи;
- склад та протяжність транспортних комунікацій;
- кількість транспортних операторів та кількість зайнятих у транспортному комплексі;
- розташування та потужність основних транспортних вузлів;
- розміри та провізні можливості парку транспортних засобів;
- обсяги транспортної діяльності та їх розподіл між видами транспорту тощо [12].

Державне управління національними транспортними системами зазвичай здійснюється єдиним транспортним міністерством, хоча трапляються й винятки. Наприклад, в Індії та Китаї управління залізничним транспортом здійснюється окремими міністерствами.

4. Зональні транспортні системи.

Під зональними транспортними системами розуміються транспортні системи, які забезпечують транспортне обслуговування певної території, яка збігається з адміністративно-територіальною одиницею. Для управління функціонуванням та розвитком таких систем створюються спеціальні адміністративні структури.

Зональні транспортні системи можуть формуватися:

- з метою найбільш ефективного освоєння зручних природних водних комунікацій, прикладами яких можна назвати Північний морський шлях, морський шлях Великих озер та річки Св. Лаврентія у США та Канаді;
- для розвитку національних і міжнародних сухопутних транспортних коридорів (панєвропейські (Критські) коридори, Транссибірський транспортний коридор);
- для комплексного вирішення транспортних проблем окремих територій (транспортна адміністрація штатів Нью-Йорк та Нью-Джерсі у США) [13].

Основне завдання управління зональною транспортною системою – це координація зусиль та досягнення балансу інтересів усіх суб'єктів, зацікавлених у її використанні.

5. Транспортні системи окремих видів транспорту.

Види транспорту протягом тривалого часу розвивалися незалежно. Вихідною причиною їх відокремлення є очевидні технологічні відмінності, які, своєю чергою, визначили особливості:

- галузевого управління, тобто кожен вид транспорту має свою організаційну структуру та власні органи управління;
- нормативної правової основи, так як кожен вид транспорту регулюється своєю системою нормативних правових актів, зокрема і на міжнародному рівні;
- механізмів регулювання доступу до ринку і т.д.

Роз'єднаність видів транспорту поглиблювалася в ході розвитку конкуренції між ними, і лише починаючи з другої половини ХХ століття, завдяки виникненню інтермодальних перевезень та розвитку логістичних підходів до

транспортування, намітилася тенденція до міжвидової взаємодії, координації та інтеграції.

У сучасній транспортній системі прийнято виділяти такі види транспорту:

- залізничний;
- морський;
- внутрішній водний (річковий);
- автомобільний;
- авіаційний;
- трубопровідний [22].

Види транспорту іноді поділяються:

- за характером природного середовища, в якому вони діють, на:

- 1) наземний (залізничний, автомобільний та трубопровідний);
- 2) водний (морський, річковий)
- 3) повітряний (авіаційний);

– за місцем у ланцюгах поставок та можливості міжвидової конкуренції на:

- 1) міжконтинентальний (морський, авіаційний);
- 2) внутрішній (залізничний, автомобільний, трубопровідний річковий) [14].

6. Корпоративні транспортні системи.

Корпоративними транспортними системами називаються транспортні системи, створювані підприємствами різного профілю, причому слід розрізняти такі системи транспортних і нетранспортних підприємств.

Корпоративні транспортні системи, створювані підприємствами, котрим надання транспортних послуг є основним видом діяльності, є бізнес-орієнтованими структурами, управління якими націлене на досягнення підприємством певних позицій на ринку транспортних послуг. Транспортні послуги, що надаються ними, повинні бути конкурентоспроможними, а їх реалізація повинна приносити прибуток. Транспортні засоби, обладнання та технології вибираються залежно від потреб цільових сегментів ринку, які обслуговує підприємство.

Корпоративні транспортні системи підприємств нетранспортного профілю орієнтовані на транспортне забезпечення основної діяльності (виробництва, торгівлі, будівництва і т.д.) Організація, управління, технічне оснащення та функції таких корпоративних транспортних систем підпорядковані потребам профільних підрозділів. У структурі нетранспортних підприємств такі корпоративні транспортні системи найчастіше розглядаються як центри витрат (підрозділи підприємств, де виникають витрати і на яких ведеться їх самостійний облік).

1.3 Роль транспорту у зовнішньоекономічній діяльності суб'єктів господарювання

Економічне зростання у світі, яке супроводжувалось протягом останніх десятиліть випереджальним збільшенням обсягів міжнародної торгівлі, міжнародним кооперуванням виробництва, а також бурхливим розвитком туристичного бізнесу, сприяло зростанню обсягів транспортних перевезень і якісному прогресу транспортної галузі. У свою чергу, транспортні комунікації відіграють кардинальну роль у процесах глобалізації, у формуванні регіональних економічних просторів.

Прогрес засобів міжнародних транспортних комунікацій у ХХ ст. набув вражаючих масштабів. Вдалося досягти швидкого з'єднання материків: замість тижнів подолати відстань між Старим та Новим світами стало можливим за лічені години. Транспорт став широко доступним, по-справжньому масовим. Він - невід'ємна складова технологічних циклів. Досить часто міжнародне спеціалізовані виробництва створюються в розрахунку на стабільні та великомасштабні поставки предметів праці, сировини та енергоносіїв з інших країн світу.

Транспорт став диверсифікованим, і на кілька порядків збільшилася кількість засобів транспортування. Розвинулися транспортні галузі, розмови про які ще в ХІХ ст. велися у фантастичному жанрі, – передусім автомобільний і

авіаційний транспорт. Як надзвичайно економічний та ефективний зарекомендував себе трубопровідний транспорт.

Нині транспорт виконує інфраструктурну роль у світовій економіці в цілому і в народному господарстві окремих країн. Зазвичай підкреслюється також, що він слугує матеріально-технічною базою міжнародних економічних зв'язків. У той же час первинне значення транспорту у геополітиці визначається тим, що завдяки йому структурується простір, і реальне встановлення чи підтримання державної влади на конкретному просторі неможливе без адекватної роботи транспорту [14, с.29]. Таким є глобальне значення транспорту, а на мікрорівні його можна визначити наступним чином.

Транспорт є основною ланкою між продавцем і покупцем. Мета транспортування – своєчасна доставка вантажу в належному стані в кінцевий пункт призначення. Перевезення, незалежно від виду транспорту, може суттєво вплинути на кінцеву вартість товару. Тому його важливо забезпечити за найбільш раціональним маршрутом, з якісним сервісним обслуговуванням і при найменших затратах. Так, транспортні операції є засобом забезпечення доставки продукції від виробника до споживача.

Як відзначають Рум'янцев А.П. та Рум'янцева Н.С., транспортне забезпечення – це переміщення товарів між двома або більше країнами світового співтовариства [52, с.150]. Крім того, колектив авторів на чолі з В.Боковим, А.Буреніною, Т.Вороновою та ін. підкреслює, що зміст транспортних операцій у зовнішній торгівлі при виконанні контрактів купівлі-продажу визначається характером міжнародних перевезень або міжнародних сполучень.

Транспортні операції зазвичай класифікуються, як операції, що передують зовнішньоторговельній угоді, як ті, які виникли у процесі її реалізації і після її завершення. Ще до укладання угоди необхідно провести аналіз транспортних послуг, тарифів, фрахтів і умов перевезення товарів, відпрацювати транспортний фактор із врахуванням транспортної складової у ціні товару, орієнтовної ціни для кінцевого покупця, розрахувати і запланувати транспортні витрати, визначити і конкретизувати транспортні умови і базис постачання з включенням їх до угоди купівлі-продажу [7, с. 489-490].

Отже, транспортна операція, транспортування – це невід’ємна складова зовнішньоекономічної операції, яка, власне, забезпечує її виконання, особливо, якщо її предметом є купівля-продаж товару.

В.І. Ширай у своєму навчальному посібнику «Світова економіка та міжнародні економічні відносини» роль транспорту в процесі зовнішньоекономічної діяльності розглядає, як «систему, що являє собою сукупність технічних і технологічних елементів економічного, комерційно-правового впливу форм управління транспортними операціями на всьому шляху руху продукції від виробника до споживача. У відповідності з умовами постачання товару продавець або покупець повинен укласти договір на перевезення самостійно або через посередника, сплатити витрати по доставці вантажу, навантажувально-розвантажувальні роботи, комісійні посереднику, застрахувати товар від можливих ризиків. Весь цей процес по організації доставки товару від відправника до отримувача вантажу, включаючи вибір виду транспорту, маршруту перевезення, способу транспортування складає систему транспортного забезпечення» [40, с. 376-377].

Як вже зазначалося раніше, завдяки активним процесам інтеграції та посиленню міжфірмових зв’язків на міжнародному рівні значення транспорту переросло від простої доставки товару від виробника до споживача в окрему сферу міжнародних економічних відносин. У зв’язку з цим доцільно навести точку зору на цю проблему А.С. Філіпенка, який зазначає, що «в кожній країні транспортна система має свою національну специфіку. Однак, узяті разом, в переплетенні та взаємодії, насамперед у міжнародних сполученнях, вони (транспортні засоби) створюють світову транспортну систему, яка є важливою складовою світового господарства» [53, с. 275].

В теперішній час міжнародні перевезення виступають як невід’ємна складова світової господарської системи, яка має свої тенденції та закони розвитку.

Наприкінці ХХ ст. транспорт прогресивно розвивався як в якісному, так і в кількісному відношенні. Виникли транспортні галузі, які не існували раніше: автомобільний та авіаційний транспорт. Фактично це відноситься і до

трубопровідного транспорту. І в XXI ст. якісні зміни в галузі будуть продовжуватися. Зокрема у своїй статті «Світовий транспорт: нові горизонти та нові проблеми» І. Могилевкін відзначає, що “буде відбуватися поступова підготовка до активних космічних перельотів з пасажирами та вантажем. У повітроплаванні, рівно як і в інших способах переміщення, очікуються досягнення, пов’язані з використанням поновлюваних джерел енергії і зменшенням шкоди для оточуючого середовища. Останнє, зокрема, стимулює впровадження транспортних засобів, що пересуваються на невеликій висоті над поверхнею землі та води (включаючи льодові та засніжені простори), та інших нових технологій [42, с. 29].

Коли йдеться про міжнародні транспортні послуги, маються на увазі перевезення різними видами транспорту (морським, річковим, залізничним, автомобільним, авіаційним, трубопровідним), які здійснюються в процесі міжнародної торгівлі та/або резидентами однієї країни в економічно виражених інтересах резидентів іншої країни.

Проте не можна стверджувати, що тенденції розвитку міжнародного транспорту є лінійними, а зміни в результативності та у наслідках роботи транспорту характеризуються лише словами «прогрес» або «нарощування». Транспортні витрати інколи призводять до значного збільшення собівартості продукції (часто тільки витрати на такі переміщення виготовленої продукції сягають 50 % усіх витрат, тобто кінцевої собівартості товару).

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

Отже, закономірною є постановка питання про оптимізацію усієї системи міжнародного транспортного обслуговування. Така оптимізація передбачає раціоналізацію географічних векторів торгівлі та коопераційних поставок, використання досконаліших транспортних засобів та механізмів прийняття рішень.

Поступово відбувається така структурна оптимізація світового

виробництва, яка веде до питомого зменшення ваги транспортних витрат і навіть до абсолютного зменшення обсягів транспортних перевезень. Інформатизація та постіндустріальні реалії промислово-технологічного розвитку зумовлюють і тенденцію до зменшення кількості фізичних матеріалів, що підлягають перевезенню. І хоча поки що ці тенденції не стали домінуючими, очевидним є те, що пряма екстраполяція теперішніх та минулих тенденцій до абсолютного збільшення показників вантажоперевезень є необґрунтованою.

Наприклад, відбувається масштабне переміщення низькотехнологічних та таких, що споживають велику кількість матеріалів, підприємств (зокрема з первинної обробки сировини) до відповідних родовищ корисних копалин. Це явище відбувається не тільки і не стільки через прагнення оптимізувати виробничі витрати, скільки через становлення нової системи поділу праці: екологічно брудні та матеріаломісткі, енергоємні заводи й фабрики закриваються та перепрофілюються на випуск більш складної та наукомісткої продукції, отже, вони дедалі рідше зустрічаються в індустріально розвинутих країнах. Подібні ж об'єкти виникають у раніше неіндустріалізованих країнах, які на початку XXI ст. проходять ті етапи розвитку, які були характерними для європейської та американської промисловості в перші десятиліття XX ст. і навіть у XIX ст.

Тенденції «регіоналізації виробництва» помітні і на рівні окремих країн: для великих країн, наприклад, ураховуючи їх територіальні «габарити», часто нерентабельним є використання залізничного транспорту для завезення готової продукції чи окремих вузлів і деталей; натомість доцільно у таких випадках розвивати альтернативні виробництва на місці. Нарешті, глобальна інформатизація означає не тільки зміну номенклатури торгівлі в бік менш матеріаломістких продуктів, а й мінімізацію транспортних каналів. Полегшення доступу до інформації, зокрема через мережі Інтернету, засоби й методи електронної торгівлі, сучасні маркетингові підходи допомагають віднаходити найкоротші маршрути, максимально уникати зустрічного руху однотипних вантажів, початково орієнтувати виробництво на ті ринки, вибір яких є найбільш обґрунтованим з погляду транспортної логістики.

Слід враховувати й технологічне вдосконалення самого транспорту. Так,

використання інтермодального транспорту в міжнародних перевезеннях знижує вартість доставки та допомагає оптимізувати її маршрути. У цьому зв'язку не дивно, наприклад, що світовий попит на великі суховантажні судна вже дещо знизився. Очікується, що всередині другої декади XXI ст. відбудеться радикальна (порівняно з початком століття) зміна географії вантажних перевезень, уповільняться їхні темпи, зміниться номенклатура вантажів, помітно модифікуються базові вектори пасажироперевезень.

При цьому транспорт не слід розглядати як сферу, похідну від інших соціально-економічних сфер: він постає чинником, котрий потужно впливає на динаміку економічного зростання окремих країн, регіонів та світу в цілому, а також на характер сучасної геополітики, структуризацію міжнародного поділу праці. Транспорт стає кардинально значущим компонентом інфраструктури міжнародних економічних відносин, матеріально-технічною базою міжнародних торгівлі, туризму, кооперування виробництва.

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

Але не менш значущою причиною активного державного втручання є роль транспорту як засобу забезпечення торгівлі. Пріоритетний розвиток транспортної інфраструктури сприяє підвищенню міжнародної конкурентоспроможності країни. Він є однією з передумов майбутніх факторних переваг для торгівлі, інвестиційної діяльності та туризму.

Інструментами державного сприяння розвитку, крім згаданих дотацій та організаційної підтримки уряду і муніципальних органів влади, є пільгові кредити, прямі субсидії, різні преференції та ін. Держави та регіони країн здійснюють пряме фінансування будівництва та реконструкції залізниць, автошляхів, аеропортів (яскраві приклади – реконструкція Київського залізничного вокзалу, ще раніше – доведення аеропорту «Бориспіль» до стандартів міжнародного терміналу; з міжнародного досвіду відомі приклади масштабного будівництва автобанів у Німеччині, залізниць у США та ін.).

З організаційного погляду юридичною підставою та інструментом забезпечення перевезень безпосередніми учасниками експортно-імпортних операцій є відповідні контракти та технічна документація. Але основні параметри мікрорівневих домовленостей, а також універсальні правила поведінки під час транспортування комерційних вантажів містяться в міжнародних угодах та документах, зокрема в конвенціях (наприклад, бернських конвенціях про залізничні перевезення), статутних та регламентаційних документах спеціалізованих міжнародних організацій.

Транспорт відіграє безальтернативну роль у процесі реалізації продукції, здійснення експортно-імпортних операцій, виробничих поставок, а також для переміщення робітників і спеціалістів. Він є необхідною ланкою загального процесу економічного відтворення і в контексті міжнародної кооперації стає елементом зв'язку між учасниками поділу праці, який актуалізується у разі завершення (можливо, завершення на певному етапі) індивідуальної участі в коопераційному процесі.

Транспортні послуги завжди відображають цілий комплекс історичних, технічних, національних умов розвитку та виробничої діяльності. Відповідно до характеру науково-технічного прогресу з'являються специфічні види транспорту, виникають специфічні умови організації перевезень.

Міжнародна комерційна діяльність на транспорті пов'язана з перевезеннями пасажирів і вантажів. І оскільки особливу складність становить транспортне забезпечення саме товарної торгівлі, основну увагу приділимо саме цьому питанню.

Комерційна оцінка транспортної політики фірми, компанії тощо виходить з профілю її виробничої діяльності та відповідних потреб під час здійснення виробничих поставок (передусім сировини, матеріалів, комплектуючих, обладнання) і збуту виготовленої продукції, наявності чи відсутності транспортної мережі, географічного розташування виробничого об'єкта та цілі збутового призначення.

Важливе питання (виходячи з урахування об'єктивних обмежень на використання того чи іншого виду транспорту) – транспортні витрати. Вони

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

Безумовно, перед експортером та імпортером під час укладання міжнародної комерційної угоди щодо купівлі-продажу товару стоїть вибір: здійснити перевезення самотужки (з використанням власних, як правило, зафрахтованих, найнятих за певну винагороду механічних перевізників), або здійснити відповідне доручення транспортно-експедиторській фірмі, яка за відповідну винагороду здійснить всі необхідні послуги з доставки товару.

Але в будь-якому випадку, при плануванні способів відправлення вантажів та вибору транспорту необхідно враховувати низку основних чинників []:

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

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

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

– відстань і маршрут перевезення (наприклад, необхідно враховувати, йдеться про сполучення між двома пунктами всередині континенту чи про перевезення вантажу до іншого континенту);

– разом з тим достатньо велика відстань навіть на території одного континенту може визначити вибір морського транспорту, якщо є зручні виходи до портів);

– вартість перевезень або транспортні витрати (найшвидший вид транспорту – авіаційний – є і найдорожчим, тоді як найповільніший (якщо брати

до уваги реально використовувані транспортні засоби) вид транспорту - морський – є найдешевшим).

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

Перелік видів послуг, які надаються транспортно-експедиторськими фірмами, є досить значним і охоплює:

- вивчення кон'юнктури світового, регіональних та національних транспортних ринків, проведення комплексного маркетингового дослідження транспортного ринку;

- комплексну логістику, визначення оптимальних маршрутів транспортування вантажів;

- здійснення фрахтування, укладення та допомоги при укладенні транспортних контрактів;

- організацію завантажувальних та відвантажувальних робіт;

- організацію складування вантажів;

- оформлення необхідної документації, у тому числі передбачену митними процедурами, та підготовку дозвільних, технічних, товаросупроводжувальних документів;

- надання консультацій замовникам;

- контроль за проходженням вантажів до місця призначення, у тому числі контроль за процесом власне транспортування, завантаження та відвантаження, складування тощо;

- здійснення розрахунків, які пов'язані з транспортуванням вантажів, фрахтом тощо;

- організацію страхового забезпечення перевезень.

Міжнародні перевезення пасажирів (туристів, мандрівників) різними видами транспорту пов'язані з їхніми діловими поїздками, відвідуванням,

бажанням відпочити, ознайомитися з пам'ятками культури та життям людей інших країн, а також із перевезенням людей, які виїжджають на постійне місце проживання в інші країни.

Висновки до розділу 1

В першому розділі кваліфікаційної роботи нами було досліджено теоретичні аспекти реалізації транспортних послуг в умовах глобалізації.

В економіці різних країн транспортна галузь займає специфічне становище, будучи найважливішою складовою виробничої та соціальної інфраструктури. Вона забезпечує нормальну діяльність економічної системи країни загалом, задовольняючи одну з її найважливіших потреб – переміщення вантажів та пасажирів.

Роль транспорту у розвитку процесу глобалізації неможливо переоцінити. Без справжнього прориву в транспортних технологіях, який забезпечила б, наприклад, контейнеризація, економічна глобалізація була б неможлива. Контейнерна транспортна система стала інфраструктурною основою глобальної економіки, що розвивається.

Транспортні послуги завжди відображають цілий комплекс історичних, технічних, національних умов розвитку та виробничої діяльності. Відповідно до характеру науково-технічного прогресу з'являються специфічні види транспорту, виникають специфічні умови організації перевезень.

Транспорт відіграє безальтернативну роль у процесі реалізації продукції, здійснення експортно-імпортних операцій, виробничих поставок, а також для переміщення робітників і спеціалістів. Він є необхідною ланкою загального процесу економічного відтворення і в контексті міжнародної кооперації стає елементом зв'язку між учасниками поділу праці, який актуалізується у разі завершення (можливо, завершення на певному етапі) індивідуальної участі в коопераційному процесі.

РОЗДІЛ 2

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

2.1. Аналіз сучасного стану та динаміки розвитку світового ринку транспортних послуг

Міжнародні відносини між країнами завжди зумовлювалися пересуванням товару між ними. Саме собою формування транспортних систем відбувалося в рамках національних економічних систем. Спеціалізація транспорту виявляється у розподілі існуючих та створенні нових галузей промисловості з однорідним продуктом або послугою, а також у розподілі праці між підприємствами галузі.

При переході до ринкових відносин важливо звернути увагу, які структуроутворюючі процеси відбуваються у сфері транспорту. Структура транспорту розуміється як склад, кількісні співвідношення та види взаємозв'язку окремих галузей. Співвідношення всіх видів транспорту, кількість самостійних галузей, частка пасажирського та вантажного транспорту є показниками галузевої структури. (рис.2.1, рис.2.2) Так само практично визначається питома вага кожного виду транспорту. Структура світових грузоперевезень виглядає наступним чином [51, 53].

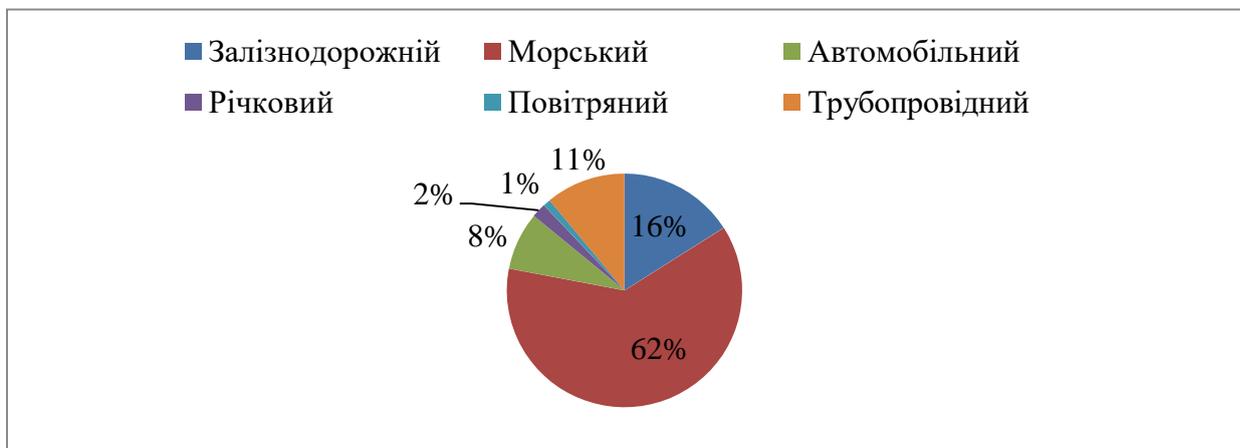


Рис.2.1. Структура грузоперевезення, % [51]

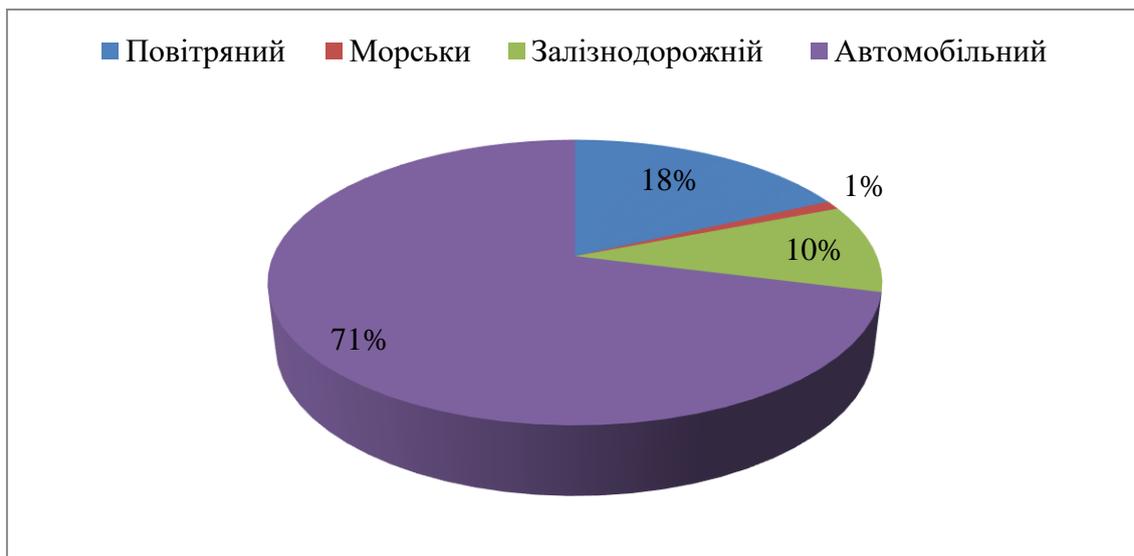


Рис.2.2. Структура пасажирських перевезень, % [53]

Структура транспортної системи будь-якої країни створюється за взаємодії різних факторів. Варто відзначити деякі з них:

- науково-технічні процеси;
- темпи розвитку транспорту;
- зростання добробуту населення країн;
- зміцнення позицій на світовому ринку.

Якщо розглядати історію розвитку транспорту, то можна помітити, що спочатку ніякої спеціалізації за видом діяльності не було (залізниці, станції та перегони). Це притаманно нинішнього часу, оскільки на етапі постійне поліпшення транспортної сфери змушує до більш детального підходу всіх систем транспорту.

Проте вже тоді закладалися основи спеціалізації у деяких підгалузях транспорту. Що далі розвивається залізничний транспорт, то характернішою є спеціалізація його основних елементів, і тим довше відбувається оперативно-технічна диференціація. Залізничний транспорт сьогодні – це зовсім не той транспорт, що був раніше. Це стосується й організації руху, технологічного та технічного оснащення, рівня безпеки, екологічності тощо.

Спеціалізація поширюється на всі неохоплені області. Та й загалом сьогодні у транспортній системі чітко визначено спеціалізацію певних видів транспорту, чітко визначено сфери найбільш ефективного використання

залізничного, автомобільного, водного, повітряного та трубопровідного транспорту.

Оскільки процес транспортування в окремих випадках починається і закінчується в рамках одного виду транспорту, в транспортній системі країни існують крім спеціалізації і інтеграція, і кооперація.

Транспортна логістика має п'ять ключових напрямів (наведено в табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Транспортна логістики [22]

Вид перевезення	Характеристика
Залізничні перевезення	Економічність послуги
Морські перевезення	Низька швидкість доставки
Автомобільні перевезення	Мобільність, безпечність, економічність
Повітряні перевезення	Висока швидкість доставки
Трубопровідне транспортування	Доставка природних ресурсів

Транспортна логістика – це головна складова транспортування між країнами та регіонами. Вона займається управлінням всіх потоків руху у всіх напрямках. Автомобільний вид перевезень є більш поширеним у логістиці, використовується для перевезень великогабаритних товарів на невеликі відстані, але маючи свої недоліки, серед яких [24]:

- Висока собівартість перевезень.
- Ймовірність крадіжок.
- Обмеження вантажопідйомності перевезень.
- Стан доріг та їх протяжність.
- Порівняно невеликий термін експлуатації.

Також найбільш успішним видом перевезень є залізничні колії. З недоліків можна назвати: обмеження кількості перевізників, тобто. монополістичні відносини.

Аналізуючи сучасний стан ринку транспортних послуг, можна помітити істотні відмінності з минулим станом ринку. Такі поняття як глобалізація, стрімкий розвиток технологій та систем управління дали поштовх у розвитку ринку транспорту загалом.

Глобалізація призвела до посилення концентрації виробництва та капіталу у транспортних галузях. Наприклад, половина всього парку контейнеровозів у світі належить лише 10 підприємствам. Сам світовий контейнерний парк розподілено між дев'ятьма лізинговими компаніями.

На сучасному етапі, де існує тенденція все до більшої глобалізації, а країни, що розвиваються, прагнуть зміцнити свої позиції на світовому ринку, саме економічні фактори є основою для впливу економічно більш розвинених держав на світову політику, формування військового і політичного потенціалу країн світу. І в цій зв'язку наявність нових транспортних систем і транспортних коридорів одна із найважливіших економічних ресурсів.

Наявність транспортних коридорів створює нові можливості політичного впливу держав. При розвитку перевезень по ВТС, що проходить через територію Азії, необхідно враховувати, що держави, профспілки та великі транспортні компанії перебувають у жорсткій конкуренції, пропонуючи свої МТК та розвиваючи їх конкурентні переваги [25].

Слід зазначити значимість міждержавної координації у розвитку транзитного транспорту. Подібні багатосторонні угоди усувають митні бар'єри, забезпечують велику транспортну безпеку, що стимулює економічну співпрацю між країнами та створює передумови для розвитку інтеграційних процесів. У світі регіональні транспортні мережі інтегровані у великі мережі міжрегіонального масштабу, пов'язуючи основні ринки та виробничі центри.

Сьогодні транспорт, зв'язок та логістична інфраструктура є невід'ємною частиною людського існування та є важливою умовою міжнародної взаємодії на глобальному, регіональному та міжнародному рівнях.

Лідерами світового ринку транспортної логістики є:

- США – 23%,
- Європейські країни – 19%
- Китай – 15% обсягу ринку [33].

Світова мережа транспортного ринку має величезний потенціал для розвитку галузі, зростання попиту на послуги логістичних компаній. Тим не менш, існують проблеми, пов'язані з невідповідністю послуг, що надаються

вимогам клієнтів, їх недостатня пропозиція і рівень якості. Далі представлено частку країн у вантажоперевезенні та пасажироперевезенні за 2015-2020 роки (табл. 2.2 та 2.3).

Таблиця 2.2

Доля країн у вантажообороті, % [29,30]

Країна	Ж / Д	Автомобільний	Т/П	Морський	Повітряний
США	30%	25%	16%	27%	2%
Франція	10%	21.5%	5.5%	50%	1%
Японія	0.5%	7.5%	0.5%	91%	0.5%

За останні п'ятнадцять років міжнародна торгівля зазнала кардинальних змін. Зміни стосувалися, з одного боку, скорочення торгових бар'єрів та лібералізації торговельних режимів усередині країн.

Таблиця 2.3

Частка країн у пасажироперевезеннях, % [29,30]

Країна	Ж / Д	Автомобільний	Повітряний	Інші
США	0.4%	88%	11.3%	0.3%
Франція	9%	84.2%	6%	0.8%
Японія	33.9%	56.9%	8.3%	0.9%

З іншого боку, зміни були пов'язані з динамічним розвитком експортно-орієнтованих секторів економіки країн Азіатсько-Тихоокеанського регіону. Важливим стимулом для розвитку світового ринку транспортних та логістичних послуг стало інтенсивне перенесення виробництва (у тому числі великотоннажного) із Західної Європи та США до країн Південно-Східної Азії (головним чином Китай, Індія, В'єтнам, Індонезія) та формування зворотного потоку готової продукції в умовах зростання попиту на інтегровані транспортні та логістичні послуги формується під впливом таких ключових

факторів, як:

- динаміка міжнародної економіки та міжнародного товарного обміну;
- глобалізація вантажних потоків та ускладнення схем доставки;
- необхідність оптимізації витрат, пов'язаних із транспортуванням;
- зберігання та розподіл товарів [31].

Тож слід звернути увагу на розворот тренду через вплив різних факторів зовнішнього середовища, основними з яких є: кризові явища, економічна та політична ситуація у світі, зміна структури та факторів виробництва, зміна структури споживання, дестабілізація фінансових систем; боргові проблеми розвинених країн.

Слід також зазначити, що швидкі темпи відновлення міжнародної торгівлі, насамперед завдяки вирішальній ролі країн Південно-Східної Азії, КНР та Індії, визначили напрям, структуру та динаміку вантажопотоків, а також попит на транспортні та логістичні послуги не лише на зовнішньому, але й та на внутрішньому ринку. Це було досягнуто шляхом стимулювання внутрішнього попиту та споживання, орієнтації на розширення власних ринків.

Таким чином, для семи основних напрямків вантажних потоків, шість з яких орієнтовані на Східну Азію, характерне стає зростання. Причому у напрямку Південно-Східної Азії приріст максимальний. Це можна пояснити тим, що в Азії налічується 13 з 20 найбільших контейнерних портів у світі, сім із них перебувають у КНР (Гонконг входить до цього списку).

Звичайно, найбільшим центром логістичних послуг у світі залишається США (80-90 млрд. доларів). Потім йдуть Німеччина (25-26 млрд. доларів), Японія (40-45 млрд. доларів), Великобританія, Нідерланди, Гонконгу (\$ 22-28 млрд.), Корея [31].

Щодо імпорту транспортних та логістичних послуг, то поки що розподіл обсягів виглядає наступним чином:

- США (90-100 млрд. доларів),
- Німеччина – 52 млрд. доларів (7,56%),
- Японія - 42,3 млрд. доларів (6,24%),
- Великобританії – 35,8 млрд. доларів (5,21%);

- Франція – 29,5 млрд. доларів (5,01%);
- Данія – 23,9 млрд. доларів (3,48%);
- Індія – 31,1 млрд. доларів (3,47%);
- Республіка Корея – 29,9 млрд. дол. США (3,41 %);
- Італія – 22,6 млрд. доларів (3,3%);
- Нідерланди – 16,6 млрд. доларів (2,41%) [33].

Поточний розподіл обумовлений рівнем розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, обсягами виробництва та споживання, участю у формуванні та розподілі світової торгівлі.

Існуючі світові тенденції відповідно позначаються на географічній структурі попиту на транспортні і логістичні послуги.

Таким чином, частка Північної Америки та Європи незначна, але перевищує частку країн в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні та Латинській Америці. Згідно з прогнозами фахівців, у майбутньому основні гравці на світовому ринку транспортних та логістичних послуг будуть країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону та Латинської Америки.

Таким чином, за сприятливих умов ведення бізнесу прогнозується подальше збільшення обсягів світового ринку транспортних та логістичних послуг.

Сьогодні глобальна структура ринку транспортних та логістичних послуг формується із трьох основних компонентів: вантажні та експедиційні (58%), інтегровані (25%) та управлінська логістика (17%) [33].

Підсумувавши вищезазначене, що у контексті розширення світового товарообігу, глобалізації вантажопотоків і переведення виробництва, у країни Південно-Східної Азії, та організації експорту готової продукції, роль транспортних і логістичних послуг стає дедалі важливішою. Ефективний розвиток транспортних та логістичних центрів сприяє зниженню вартості створеного продукту та рівня витрат у валовому внутрішньому продукті, що, у свою чергу, відбивається конкурентоспроможності країн на світовому ринку.

2.2. Основні тенденції розвитку транспортної інфраструктури в різних країнах

Питання про феноменальний позитивний вплив транспортних систем на розвиток суспільства з позиції економіки протягом багатьох років було предметом досліджень великої кількості вчених. Масовий інтерес до емпіричного вивчення даного питання проявився після появи роботи Абшауер Д. (1989), якому вдалося на прикладі США показати високу віддачу від вкладень державного капіталу (еластичність державного капіталу) – від 0,38 до 0,56 [47]. Він також висловив думку, що відсутність фінансування в транспортну інфраструктуру призведе до уповільнення зростання продуктивності в США. Пізніше, подібні результати отримали такі вчені, як Т. Гарсія-Міла та Т. Макгуайер (1992) [41].

Сьогодні вивчення позитивного впливу транспорту на економічне зростання дедалі більше набуває характеру стійкої тези, ніж дослідницького питання. Наприклад, Занді М. розглядає розвиток інфраструктури, в цілому, та транспортної інфраструктури, зокрема, як ключовий фактор розвитку економічної системи, що не потребує збільшення державного боргу [37]. Робінсон М. також вважає, що в основі економічного зростання лежить розвиток транспортної інфраструктури, оскільки саме цей фактор сприяє розвитку торгівлі в цілому і міжнародної торгівлі зокрема. сприяє розвитку міжнародної торгівлі [42]. А Прейснер К. у своєму дослідженні виділяє розвиток транспорту та транспортної інфраструктури як основний двигун розвитку економіки Чехії та її конкурентоспроможність [49].

Цей позитивний ефект виявляється, насамперед, у стимулюванні торгівлі та інвестиційного потоку за рахунок: 1) досягнення більшої доступності ресурсів; 2) зниження вартості виробництва; 3) збільшення обсягів виробництва та ефективності задіяних потужностей; 4) зниження транспортної складової у ціні товару; 5) збільшення мобільності капіталу та міграції населення тощо. У сукупності, це веде до технологічного розвитку більш відсталих регіонів (міст/поселень) у зв'язку з обміном та передачею інновацій, технологій,

внаслідок чого досягається технологічне вирівнювання даних регіонів, що, у свою чергу, сприяє зростанню виробництва, більш ефективному використанню робочої сили, підвищенню рівня зайнятості і, як наслідок перерахованого, веде до збільшення ВВП душу населення. Ефективна зайнятість у висококваліфікованій діяльності, зрештою, призводить до зростання кількості осіб з вищою освітою в країні і до морально-етичних переходів у побудові соціальних відносин у суспільстві.

Якщо розглянути наскрізну філософію розвитку відносин стимулювання між транспортом та працею людини, а отже, і соціальними домінантами буття людини, то можна запропонувати наступний погляд на цей двосторонній зв'язок: початкова, найдавніша організація транспорту людства, визначена географічними особливостями територій, зокрема річками, обмежувала вантажоперевезення по вазі та у напрямку (наприклад, вниз за течією річок). Тому мало місце, за рідкісним винятком переміщення вантажів з географічно більш високих місць у нижчі. Потім розвивався морський транспорт, що призвело до перевезення вантажів морями, що, своєю чергою, сприяло розвитку торгівлі географічно лише на рівні моря. Зрозуміло, що дорогі товари з невеликими вагами доставлялися і високо розташовані райони, але сировина – ні. Будівництво залізниць докорінно змінило ситуацію, сировинні товари стали поставлятися у високо над рівнем моря розташовані регіони, тобто вектор поширення сировини став окреслювати коло – у напрямі. Тобто з розвитком транспортної структури, а точніше, за нею почав розвиватися торговий сектор сировини в усіх напрямках.

Літакобудування сприяло розвитку перевезень дорогих товарів з невеликою вагою, по суті, виток розвитку тепер несе сенс швидкості, так зі швидкістю 400 і більше км на годину - розвозяться складені і дорогі товари, але у всіх напрямках; обмеження за вагою позбавляє можливості перевезення сировини повітряним транспортом. Але незабаром залізниця істотно збільшує швидкості, змінюючи технології двигунів, і тепер залізничний транспорт має можливість здійснювати постачання сировини в усіх напрямках, де є залізниця.

Таким чином. саме залізниця дала можливість постачати товари будь-якої

ваги у будь-якому напрямку і тепер із високими швидкостями. Іншими словами, вектор розвитку населених пунктів, країн та цивілізації загалом суттєво обумовлюється розвитком залізниць, що відкривають обмін сировинними ресурсами різних регіонів між собою.

Соціальні параметри суспільства також змінюються у зв'язку з розвитком виробництва на цій території. Таким чином, спочатку отримана грамотність змінюється на необхідність постійного навчання, що суттєво змінює розподіл робочого часу. Так, якщо спочатку одного разу отримана грамотність «працювала» протягом багатьох років руками робітника, то вже скоро (за історичними мірками) частину свого робочого часу робітник змушений присвячувати навчанню, а потім і половину свого робочого часу або всі, коли навчання здійснюється паралельно з супроводжується виконанням робіт, що характерно зокрема та в області медицини і в галузі інженерного мистецтва, і в галузі комп'ютерних технологій.

Таким чином, на тлі зростаючої переробки сировини, зумовленої у тому числі розвитком залізничного транспорту та збільшенням кількості задіяної праці, змінюється система трудових відносин у бік мінімізації важкої праці та залучення інженерних технологій, мереж та управління. Здійснення робіт, які раніше були неможливі через брак людських чи інших ресурсів, які тепер виконує суспільство людей, поширене за площею країн у різних напрямках – складає інші суспільні відносини, інший економічний устрій та інше культурно-побутове існування. Це, своєю чергою, визначає наукові дослідження інженерного, та був і фундаментального істинно наукового характеру, потенціруючого новий виток векторного розподілу нового виду товарів чи сировини у новому устрої транспортного локусу економіки.

Таким чином, економічна система як спосіб господарювання істотно залежить від наявних у країні транспортних систем, так само як і транспортні системи залежать від економічної розвиненості хоча б однієї зацікавленої у товарообігу країни. Фактично на багатьох історичних етапах саме транспортні системи обмежували, а згодом і визначали можливий товарний обмін.

Тенденція розвитку може бути описана наступним чином: у

первіснообщинному ладі у зв'язку з необхідністю людей переносити видобуток з одного місця на інше, перші «транспортні системи» являли собою ручну поклажу, пересування якої здійснювалося за рахунок зусиль самої людини. З появою колеса транспортна система збільшилася за вагою і витривалістю, що визначило її роль як стимулятор людського розвитку, так як для людини стало можливе маніпулювання предметами більш важкими, ніж могла б освоїти одна або кілька людських сил, прикладених до вантажу.

Відкрита за колесом система блоків склала транспортну систему «знизу-вгору», знаменуючи собою початок будівництва міст, стін, каналів, доріг тощо. Тут стає очевидним, як одна транспортна система детермінує іншу, досконалішу транспортну систему і також формує іншу формалізацію суспільства, яке, у свою чергу, вже має можливість розвивати та вдосконалювати торгові, виробничі та соціальні відносини. Зрештою, транспортні системи обслуговують усі сфери людського життя, а соціальні відносини базуються на транспортній доступності та транспортній можливості тією чи іншою мірою, але транспорт завжди присутній як двигун відносин або як наслідок – виникає з суспільних відносин та будує нове майбутнє. З моменту, коли глобальне наукове відкриття в області можливої причини руху починає обростати інженерними рішеннями, починає вироблятися відповідна транспортна інфраструктура, здатна експлуатувати наукове відкриття, забезпечувати приплив доходу від споживача і компенсувати руйнування, закладені фізикою розпаду палива або матеріалів.

Зрештою, питання про вплив транспорту на економіку та суспільний добробут упирається в дослідження впливу транспортної інфраструктури, оскільки саме вона лежить в основі всієї транспортної системи. Внесок транспортної інфраструктури у розвиток економіки та збільшення суспільного добробуту обумовлений багато в чому появою супутніх позитивних ефектів, таких як реструктуризація входу/виходу компаній на ємні ринки, зростання активів інфраструктурного капіталу [65].

Як було зазначено, розвиток транспортної інфраструктури пов'язують із різними характеристиками, як-от протяжність доріг/шляхів, вантажоперевезення тощо. Факт, які параметри вибираються автором для аналізу, визначає

масштабність розуміння транспортної інфраструктури. Наприклад, Хоффманн М. (2003), аналізуючи вплив суспільної інфраструктури на потоки капіталу, для оцінки транспортної інфраструктури використовує лише три показники (міжнародні телефонні лінії, загальну протяжність доріг та кількість вильотів літаків). В результаті проведеного дослідження автор доводить наявність позитивного впливу фактора кількості вильотів літака на приплив прямих іноземних інвестицій та обсяг накопичених ПІІ [48]. Донаубаер Дж., Мейєр Б., Нунненкамп П.. (2014) в ході роботи над агрегованим індексом інфраструктури, який включав у себе і відображав стан усіх видів інфраструктури в країні, при оцінці транспортної інфраструктури пропонують використовувати агрегований індекс на основі 12 показників, серед яких: протяжність колій, побудованих протягом року, загальна протяжність колій, вантажо- і пасажирооборот з різних видів транспорту, число зареєстрованих транспортних засобів [96]. Бойков О.І. та Моттаєва А.Б. (2014) пропонують ще більше розширити поняття транспортної інфраструктури, пропонуючи на розгляд «жорсткі» та «м'які» її елементи. Вони не тільки включають в аналіз комунікаційні та інформаційні системи в числі «жорстких» елементів транспортної інфраструктури, а й пропонують досліджувати як «м'які» елементи, з одного боку, людські цінності та культуру (у тому числі рівень довіри в людям, владі тощо) .д.), та систему державного регулювання, з іншого боку (включаючи податки, тарифи, екологічний контроль тощо) [8]. Цей підхід, своєю чергою, піднімає низку нових проблем, яких можна віднести оцінку психологічних чинників, як-от культура, цінності, рівень довіри тощо; і ще більше ускладнення процесів інтегрування індексу розвитку транспортної інфраструктури. Стан та розвиток транспортної інфраструктури, як у світі, так і в кожній країні, зокрема визначається переважанням конкретного виду транспорту. У вантажних перевезеннях світовим лідером вважається морський транспорт (понад 80% вантажообігу), тоді як залізничний транспорт забезпечує близько 9% світового вантажообігу [11].

Очікується, що у період 2015-2050 років. попит на вантажні перевезення морського транспорту становитиме близько 3,6% на рік, за аналогічного показника для повітряного транспорту – 4,5%; для залізничного транспорту –

2,5%, а автомобільного транспорту – 3,2%. Незважаючи на найбільш високі очікувані темпи приросту у вантажних авіап перевезеннях, згідно з прогнозами ОЕСР, частка цього виду транспорту скоротиться до 0.25% від загального обсягу вантажоперевезень. Автомобільний транспорт, у свою чергу, до 2050 року визначатиме близько 18% вантажоперевезень, при тому що світовим лідером вантажоперевезень залишиться морський транспорт із часткою 75%. Примітно, що прогнозована частка залізничного транспорту 2050 року – 9% [18].

У пасажирських перевезеннях частка залізниць становить, загалом, близько 11% світового пасажирообороту, у тому, що на автомобільний транспорт припадає понад 80% обсягів пасажирських перевезень [11]. Згідно з прогнозами ОЕСР пасажирооборот до 2050 року збільшиться до 122 трлн пасажиро-кілометрів проти 44 трлн у 2015 році, 1/3 яких визначатиметься попитом з боку Індії та Китаю. Очікується збільшення попиту з боку потенційних пасажирів на повітряний транспорт та залізниці: +2,3% та +3,7% на рік відповідно [18].

Важливо відзначити, що розвиток транспортної інфраструктури обмежує розвиток насамперед залізничного та автомобільного видів транспорту. Так, уповільнення будівництва нових залізниць у середньому на 0,325% на рік за період 2010-2017 років.

При цьому відзначається збільшення кількості зареєстрованих відправлень повітряного транспорту, в середньому, на 2,77% на рік протягом усього періоду, що розглядається, що говорить на користь потенційного збільшення частки повітряного виду транспорту при вантажних і пасажирських перевезеннях. Можна припустити, що основою даного розвитку лежить менша потреба у розвитку транспортної інфраструктури, проти залізничним чи автомобільним транспортом. Зв'язок розвитку та напрями розвитку транспортної системи з політикою розвитку транспортної інфраструктури очевидна і, багато в чому, визначена культурно-історичними особливостями аналізованої країни.

Наприклад, для Японії характерне переважання автомобільного транспорту при вантажних перевезеннях: 50,2% у 2015 році та 50,9% у 2017 році проти 43,7% для морського транспорту; та домінування залізничного транспорту при здійсненні пасажирських перевезень: 72,3% у 2017 році.

При цьому і у випадку з вантажними, і у випадку з пасажирськими перевезеннями, відзначається збільшення частки залізничного транспорту – тенденція, що спостерігається на світовому ринку. Подібні зміни пов'язані в першу чергу з розвитком залізничної транспортної інфраструктури, які побічно підтверджуються позитивною динамікою основних засобів компанії Japan Railway East – лідера японського ринку залізничних пасажирських перевезень. Так, наприклад, починаючи з 2014 року відзначається зростання обсягів основних засобів компанії в середньому на 1,55% на рік [1].

Тим не менш, у випадку з Японією можна відзначити поділ видів транспорту за спеціалізацією – приналежністю до пасажиро або вантажоперевезень. Так, у випадку з пасажиро перевезеннями, незважаючи на визначальну частку залізничного транспорту, авіаперевезення демонструють тенденцію до підвищення частки пасажирів, що перевозяться: 15,6% у 2019 році проти 14,8% у 2005. У вантажоперевезеннях головним конкурентним автотранспортом є морський транспорт, що багато в чому обумовлено географічним становищем країни.

В Індії можна відзначити дещо інші тенденції. Транспортна галузь визначає близько 6,3% ВВП Індії та більшою мірою представлена автомобільним транспортом і, як наслідок, відносно найбільш розвиненою інфраструктурою з цього виду транспорту. Довжина автомобільних доріг становить понад 5,5 млн км, що визначило Індії друге місце у світі за довжиною доріг на 2019 рік. Через війну, понад 64,5% вантажообігу і близько 90% пасажиропотоку посідає автомобільний транспорт [19]. У зв'язку з важливістю останнього Індія активно вкладається у будівництво нових автомобільних доріг: за період 2000-2020 рр. у будівництво нових магістралей було вкладено понад 24,87 млрд дол. США, що сприяє швидкому зростанню протяжності доріг. Так, до кінця 2025 року очікується закінчення будівництва ще 200 тис. км. автомобільних доріг. За період 2016-2020 років. середньорічні темпи приросту протяжності автошляхів становили 1,56% на рік [19].

На другому місці за важливістю та за вкладом у ВВП Індії – залізничний транспорт. На 2021 рік довжина залізничних колій в Індії становить понад 67 тис.

км. і збільшується в середньому на 0,46% на рік (за період 2005-2019). Таким чином, залізниці в Індії перевозять понад 23 млн пасажирів і 3 млн тонн вантажу щодня, що значно краще за аналогічні показники 2009 року – 19.8 млн пасажирів і 2,4 млн тонн [20]. Індія прагне розвивати залізничну інфраструктуру: так, на різні проекти розвитку залізниць на період 2018-2022 року виділено 124 млрд дол. США [19].

Особливо важливий для Індії морський транспорт, оскільки маючи велику лінію берега (понад 7 тис. км), Індія бере активну участь у морській торгівлі, зокрема з іншими країнами. На 2020 рік близько 95% обсягу торгівлі (і 70% за вартістю товарів) реалізується за рахунок морського транспорту, внаслідок чого держава прагне збільшити пропускну спроможність портів, будуючи нові порти або модернізуючи вже наявні порти. Це визначило морський транспорт як один з основних напрямків ПІІ (за 2000-2020 рр. обсяг ПІІ у розвиток портів склав 1,64 млрд дол. США). Так сукупна пропускну спроможність портів на 2020 рік склала 1451 млн. тонн, тоді як на 2014 рік аналогічний показник був на рівні 801 млн. тонн [17].

Активно розвивається в Індії і повітряний транспорт. Очікується, що Індія до 2025 року стане третьою у світі країною з пасажироперевезень (278 млн осіб), а до 2035 року цей показник збільшиться до 442 млн осіб, внаслідок чого внесок повітряного транспорту у ВВП збільшиться до 172 млрд дол. США [19].

Таким чином, можна відзначити прагнення Індії до кількісного та якісного розвитку транспортної інфраструктури за всіма видами транспорту, насамперед, з метою вирішення проблеми недостатності існуючої транспортної системи, оскільки вона не здатна задовольнити попит на транспортні послуги, що є в країні.

Важливо відзначити, що останні кілька років відзначається уповільнення будівництва транспортної інфраструктури у світі в цілому. На це побічно вказує скорочення загальної протяжності залізничних колій, починаючи з 2010 року.

З 2015 року спостерігається зниження темпів приросту залізниць у світі за їхньою протяжністю. Значне випередження темпами зростання світового ВВП темпи приросту протяжності залізниць відзначається з 2010 року. Цей факт

свідчить про наявність загрози «соціально-економічного гальмування» перед багатьма країнами.

У цьому випадку дана проблема переважно може бути гострою лише у країнах, де транспортна інфраструктура використовує всі наявні потужності в рамках звичайного функціонування економіки, тобто у країнах, де територіальний простір немає великого потенціалу розвитку з погляду розвитку транспортних систем. Ця теза була емпірично підтверджена роботами Мело П., яка довела, що транспорт впливає на економіку різних країн на прикладі США та країн ЄС, показавши, що позитивний внесок транспортної складової в економіку США значно перевищує аналогічні показники для країн Європейського Союзу [18]. Пов'язаність (США) та незв'язаність (Німеччина) розвитку транспортної інфраструктури з економічним зростанням вказує, у свою чергу, на двоїстість факторної природи транспортної інфраструктури. У першому випадку її розвиток обумовлений і є наслідком зростання економіки і, як наслідок, йде паралельно з людським розвитком. У другому випадку транспортна інфраструктура є базисом, що визначає подальший розвиток людини, економіки та країни, загалом; Проте з огляду на закон спадної граничної корисності, подальший розвиток веде до меншого обсягу одержуваних вигід.

Виходячи з висловлених раніше тенденцій, можна припустити, що залежно від рівня економічного розвитку і, як наслідок, від рівня розвитку транспортної інфраструктури, внесок транспортної інфраструктури до індексу людського розвитку буде різним. Тоді, що більш розвинена країна, то менший внесок транспортної інфраструктури у розвиток. В результаті розвинені країни стикаються з проблемою ефекту «соціально-економічного гальмування», спричиненого недостатністю транспортної інфраструктури. Іншими словами, транспортна інфраструктура стає «вузьким місцем» у міру руху країн до економічного зростання та підвищення рівня людського розвитку. Представлені гіпотези описують тенденції, характерні для розвитку суспільств у рамках одного етапу «структури-інфраструктури» і не включають оцінку цінового компонента.

Як ще один тренд, характерний для країн світу, щодо розвитку

транспортної інфраструктури, можна назвати прагнення до безшовності, тобто до створення «Безшовної транспортної системи». Під безшовною транспортною системою (БТС) розуміється «гармонійне правове та просторове об'єднання транспортно-технологічних елементів перевезення, що надаються різними видами транспорту, в єдину транспортну послугу, націлену на максимальне задоволення споживчих очікувань клієнта (як пасажирів, так і відправника вантажу)» [21]. Мультиmodalна інтеграція транспортних систем, що лежить в основі безшовної транспортної системи, не єдиний критерій створення останньої. До ключових елементів БТС також можна віднести: єдину систему оплати (одноразовий платіж/квиток на всю мультиmodalну поїздку), інтеграцію інтерфейсів та цифрових систем, єдину систему стандартів обслуговування пасажирів, «гладкість» транспортної системи (тобто коли всі елементи транспортної системи характеризуються одним рівнем якості послуги).

В результаті, можна сказати, що прагнення до безшовної транспортної системи обумовлено і здійснюється у постійній взаємодії з процесами цифровізації економіки. Примітно, що і те, й інше можливе лише у разі розвитку та модернізації транспортної інфраструктури.

Таким чином, розвиток транспортної інфраструктури є однією з ключових ланок розвитку, як транспортних систем, так і економіки держави в цілому, особливо зважаючи на комплексний підхід суспільства до досягнення «безшовності», який у своєму ідеальному уявленні не обмежується транспортною інфраструктурою, а й починає характеризувати все економічні процеси, які у країні.

2.3. Особливості функціонування різних видів транспорту в умовах глобалізації

Транспортне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства здійснюється шляхом використання певних видів транспорту. В залежності від того, який вид транспорту застосовується і визначається характер транспортного забезпечення [22, с. 214].

В сучасних умовах виділяють три основні види транспортного забезпечення: пряме, комбіноване і змішане. При прямому транспортному забезпеченні зовнішньоекономічна операція обслуговується одним видом транспорту. При змішаному - послідовно двома або більше видами транспорту. Комбіноване транспортне забезпечення означає, що у зовнішньоекономічній операції використовується декілька видів транспорту, але при цьому перевезення вантажу оформлене транспортним документом.

При використанні транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності застосовуються базові умови постачання товарів від продавця до покупця. В них визначається:

- хто і за чий рахунок забезпечує транспортування товарів на території країни продавця і покупця, транзитних країн;
- хто і за чий рахунок забезпечує перевезення товару морським, річковим і повітряним транспортом;
- обов'язки продавця по доставці вантажу в певне місце; обов'язки по упакуванню, маркуванню і страхуванню товарів;
- обов'язки сторін по оформленню комерційної документації згідно з вимогами міжнародної торгівлі;
- заходи, пов'язані зі зменшенням комерційного ризику;
- час і місце передачі товару від продавця до покупця.

Ці основні вимоги базових умов постачання товарів узагальнені Міжнародною торговельною палатою і зафіксовані у документі «Інкотермс-2020» (Incoterms – International Commercial Terms) – міжнародні правила по тлумаченню торговельних термінів [35, с.108].

Разом з базовими умовами поставок важливе значення має вибір виду транспортних засобів, що забезпечують зовнішньоекономічну операцію.

Вибір виду транспорту залежить від ряду суттєвих факторів, які передбачають:

- визначення змісту вантажу, що перевозиться (наприклад, товари, що швидко псуються, нафта або фасовані товари);
- визначення відстані та маршруту перевезення товару;

- облік часу, необхідного для доставки вантажу транспортним засобом;
- визначення вартості перевезення вантажу даним видом транспорту;
- забезпечення безпеки транспортування вантажу [52, с.152].

Назаренко В.М. та Назаренко К.С. в якості важливих факторів вибору транспорту також виділяють: вартість доставки вантажу до магістрального транспорту; наявність вантажних ліній і частоту відправки вантажу на цих лініях; наявність обмежень, передбачених в контракті, договорах про перевезення та інших документах; звичаї та національне законодавство, що регламентують роботу транспортних підприємств [43, с.122-123].

Існує чотири основних способи перевезення вантажів між країнами: морським (а також річковим), повітряним, автомобільним та залізничним транспортом. Кожен з цих видів транспорту має ряд переваг та недоліків, які дуже важливо врахувати при прийнятті рішення про вибір того чи іншого виду. Детально розглянемо кожен із них.

Морський транспорт як галузь відрізняється низкою особливостей. По-перше, його діяльність має безпосередньо міжнародний характер. Переважна частка флоту більшості країн світу здійснює закордонні перевезення, тоді як у внутрішньому каботажі працює менше 10% тоннажу. По-друге, він має органічний і постійний зв'язок з виробничою діяльністю інших галузей, у тому числі з іншими видами транспорту. По-третє, морські перевезення вантажів є масовими і дешевими. Перевага морського судноплавства полягає в можливості перевезення великих партій вантажів, різних за вагою і габаритами, які лімітуються при перевезеннях сухопутним і річковим транспортом. Порівняно з сухопутним транспортом майже відсутні затрати на будівництво шляхів, значно менші витрати енергії та ін. За підрахунками французьких спеціалістів, капіталовкладення у судноходну морську лінію, в тому числі витрати на портову інфраструктуру, не перевищують 5-10% капіталовкладень в аналогічну за протяжністю залізничну колію [16, с. 285]. За розрахунками учених, собівартість перевезень на морському транспорті нижча, ніж на залізничному, в 1,52 раза і в 1,6 раза нижча, ніж на річковому, а продуктивність праці тут у 4,4 раза вища, ніж на залізницях, і в 3,65 раза порівняно з річковим транспортом [53, с. 284-285]. За

підрахунками деяких американських науковців, на долю морських перевезень припадає понад 60% загального об'єму всіх вантажних перевезень, які здійснюються між країнами. [69, с.215]

Проте в 90-тих роках ХХ ст. з'явилась тенденція до зменшення обсягу морських перевезень. Перевезення вантажів морем в 2015 р. вперше перевищили 5 млрд. т. Тим не менш щорічний приріст в 2,2% (також вперше) був і найнижчим за останні 13 років. Іншими словами, не тільки приріст кількості вантажів, які перевозяться в міжнародній морській торгівлі, істотно уповільнив свій темп, але й почалося поступове скорочення відстаней транспортування.

Послаблення попиту на морські перевезення вплинуло на динаміку світового торговельного флоту, загальна вантажопідйомність якого на початок 2020 року склала 788,7 млн. двт. і показала збільшення за 2019 рік лише в 1,6%. В абсолютному вимірі збільшення на 12 млн. двт. стало різницею між поповненням новими судами (35,5 млн. двт.) і виводом з експлуатації 23,5% млн. двт. тоннажу, який направили на лом або втрачено через аварії. Структура змін у світовому флоті доволі показова: тоннаж контейнерних суден зріс на 5 млн. двт., або на 9% у порівнянні з 2019 роком, тоді, як массововантажні суда, які перевозять наливні та суховантажі, втратили 2,5 млн. двт, скоротивши тоннаж на 12,5%.

Масштаби фрахтового ринку, на якому загальна сума тільки «чистої» оплати морських перевезень перевищує 300 млрд. дол. на рік, дають уявлення про розміри морського транспортного бізнесу, до якого окрім судноплавства відноситься і берегове (перш за все портове) господарство, а також суднобудівництво і судноремонт [42, с.31].

Зміни такого характеру частково пояснюються зростанням вартості перевезень як по своєму абсолютному розміру, так і по питомій вазі у кінцевій собівартості продукції. Особливо високою є питома вага затрат на перевезення в ціні сировини. Проблеми витрат, а також екологічні та інші міркування тягнуть за собою наближення багатьох підприємств, наприклад, по первинній обробці сировини (але не лише її), до родовищ корисних копалин. Результатом цього вже стало послаблення попиту на перевезення масових суховантажів морськими та

річковими судами. Велике значення має й те, що інтеграція та бурхливі процеси в сфері інформації істотно вплинули на розвиток транспортної логістики. Внаслідок цього з'явився ряд фундаментальних змін у роботі транспорту через розповсюдження електронної торгівлі (через Інтернет тощо). Паралельно приділяється підвищена увага кращій організації всієї роботи по транспортній логістиці, по переміщенню сировини – напівфабрикатів - кінцевої продукції, аж до постачання товару кінцевому споживачу. Затрати на такі переміщення в цілому досягають 50% всіх затрат. Практичні висновки змушують або міняти географічні напрямки перевезень, або намагатися організувати виробництво з більшим урахуванням розташування ринків. Ці процеси відбуваються у багатьох країнах, включаючи Україну.

При здійсненні морських перевезень виділяють лінійне (регулярні перевезення між зазначеними портами вантажів згідно розкладу) і трампове (нерегулярні рейси морських суден без чіткого розкладу, які здійснюються на основі угоди між судновласником і суб'єктом зовнішньоекономічної діяльності) судноплавство. В якості товаророзпорядчого та товаросупроводжувального документу при морських перевезеннях використовується коносамент – документ, який видає судновласник вантажовідправнику в підтвердження прийняття вантажу для перевезення морським шляхом. В ньому містяться: відомості про назву судна, ім'я та адреса власника судна, назва порту відвантаження та розвантаження товару, сума сплати за фрахт та місце його сплати тощо. В трамповому судноплаванні застосовується угода про фрахтування судна, або чартер, де зафіксований розподіл функцій та затрат між перевізником та відправником вантажу.

Організація і здійснення міжнародних морських перевезень регламентується Міжнародною Морською Організацією (ІМО – International Marine Organization), заснованою 1958 року. У разі виникнення претензій до перевізника суперечки врегульовуються також Кодексом торговельного мореплавання [15, с.10].

Вищеописані негативні тенденції розвитку світової транспортної системи позначились також і на внутрішньому водному транспорті. Якщо наприкінці 90-

тих років ХХ ст. довжина внутрішніх водних шляхів у всьому світі становила близько 175 тис.км, то надалі через розвиток альтернативних вантажоперевезень відбувається виведення з експлуатації значних ділянок водних шляхів [45, с. 314].

Морський транспорт традиційно відіграє важливу роль у системі міжнародної економічної діяльності України. Тільки до морських портів України наприкінці минулого століття було приписано понад 600 суден за загальної кількості причалів 235. Найбільші з українських портів – Одеський та Чорноморський – щороку обробляють відповідно 30 і 22 млн. тонн вантажів. Що стосується річкового транспорту в Україні, то тут помітну роль відіграють такі великі річки, як Дніпро, Дунай та Південний Буг. Роль Дунаю особливо посилилася після фундаментальної реконструкції басейну ріки в районі Вилково. Внаслідок цього поновилося активне вантажне та пасажирське судноплавство. Це має велике значення для транспортної системи України та сусідніх держав, оскільки особливість внутрішнього водного транспорту полягає в тому, що це виключна сфера його діяльності при масових перевезеннях вантажів в районах, де недостатньо розвинена мережа наземних шляхів (наприклад, транспортування деревини у гірських районах). Проте необхідність будівництва на багатьох ріках дорогих гідроспоруд і судоходних каналів, а також неспівпадання напрямів течій певних річок з основними вантажопотоками обмежує використання цього виду транспорту при міжнародних перевезеннях вантажів.

Останнім часом деякі науковці виділяють серед підвидів морських перевезень і контейнерні. Його використовують також при автомобільному і залізничному транспортуванні. Стандартний контейнер сьогодні – це металевий ящик ємністю 30 і 60 куб. м., максимальним завантаженням 18 і 30 тонн. Основні переваги використання контейнерів для вантажовідправників – це зменшення ризику втрат, крадіжки вантажу, можливість використання більш простого упакування, скорочення терміну зберігання в порту через те, що контейнер доволі легко навантажується на судно. Для сипучих вантажів при перевезенні застосовуються «м'які» контейнери, які можуть бути багаторазового використання.

Географія залізничних перевезень обмежена існуючими шляхами сполучення. Цей вид транспорту характеризується найбільш високою питомою вагою затрат на утримання постійних пристроїв, які умовно не залежать від об'єму перевезень (шляхи, засоби зв'язку, штучні споруд). Для цього виду транспорту найбільш властиві проблеми експлуатаційного характеру. Разом з тим, на залізничному транспорті можливо досягти високої ефективності, яка досягається при перевезеннях на відстані більше 200 кілометрів. У деяких випадках тут спостерігається відносна дешевизна по відношенню до автомобільних перевезень. Залізничний транспорт надає можливість доставки “до дверей” за рахунок будівництва під'їзних шляхів до підприємств (на багатьох великих промислових підприємствах такі шляхи існують, що обумовлено технологією виробничих процесів). Крім того, для нього характерна властивість перевозити широку номенклатуру різних вантажів і незалежність від кліматичних умов.

Характерною тенденцією розвитку залізничного транспорту була і залишається оптимізація вантажопотоків, яка пов'язана з інформатизацією і поширенням досконаліших методів транспортної логістики. Йдеться передусім про можливість оптимізувати напрямок руху вантажів (з метою уникнення зустрічного потоку подібної продукції). Саме з такою оптимізацією пов'язане незначне скорочення обсягів вантажоперевезень на залізницях протягом 90-тих років в індустріально розвинутих країнах. Відтак протягом перших двох декад XXI ст. очікується скорочення вантажоперевезень залізницями для європейських, північноамериканських та інших індустріально розвинутих країн. Однак для таких країн, як Індія, Китай, перевезення значної кількості вантажів на великі відстані залишається актуальним завданням, щоправда, переважна кількість подібних перевезень є внутрішніми і безпосередньо не пов'язані з міжнародною економічною діяльністю [45, с.319].

На більш далеку перспективу, наприклад до 2025 року, можна безпомилково прогнозувати істотне скорочення залізничних перевезень вантажів для групи найбільш розвинутих країн. Менш очевидним є становище у державах іншого рівня розвитку, які мають великі території і пов'язані з

необхідністю ще довгий час (10-15 років) перевозити масові суховантажі (руду, вугілля, пшеницю) на далекі відстані. Мова знову йде про такі країни, як КНР та Індія.

Залізничний транспорт часто виявляється нерентабельним, проте безумовною залишається його суспільна необхідність, пов'язана з незмінною потребою у пасажирських перевезеннях. Тому частка потужностей залізничного транспорту (інфраструктура та рухомий склад) перебуває в державній власності. Залежно від кон'юнктури на ринку, приходу в тій чи іншій країні до влади правих чи лівих партій відбувається приватизація або націоналізація залізниць. Для другої половини 90-тих років ХХ ст. та початку нового століття характерною є приватизаційна тенденція. Вона закріпила суто ринкові механізми роботи залізниць у Великій Британії, Німеччині, Швейцарії та ряду інших країн [45, с. 318-319].

В цілому загальний обсяг перевезень залізницями світу оцінюється нині приблизно у 8500 млрд. приведених кілометрів. По регіонах і країнах він розподіляється таким чином: США і Канада – 24,7%, Азія – 30% (у тому числі Китай – 18,7%, Індія – 6,4%, Японія – 4,9%), Західна і Центральна Європа – 8,4%, решта регіонів – 9,3%. В Європі залізниці втрачають свою частку в усіх секторах транспортного ринку, за винятком приміських та швидкісних пасажирських перевезень і деяких вантажних по маршруту через Альпи [16, с. 279].

В Україні система залізничного транспорту є досить розвинутою, а експортні поставки та завезення продукції з-за кордону здійснюються як власне залізничним транспортом, так і в комбінації з іншими видами транспорту, передусім з морським. Незважаючи на незначне зменшення (на 3,26%) експлуатаційної довжини залізничних колій загального користування, роль цього виду транспорту для перевезень як всередині країни, так і за кордон залишається вагомим. Переважна більшість перевезень суховантажів, сировини (кам'яного вугілля, коксу, нафти і нафтопродуктів, залізної руди, чорних металів, лісових вантажів, зерна тощо) та інших товарів до Білорусі та Молдови відбуваються при використанні цього виду транспорту. Це обумовлюється високою економічною ефективністю і доцільністю використання залізниці (при

доставці сировини і напівфабрикатів на крупні виробничі підприємства).

Залізничний транспорт значно дешевший, ніж автомобільний, а тим більше повітряний. Отже, його роль при проведенні внутрішньоконтинентальних експортно-імпортних операцій для українських суб'єктів господарювання ще довго буде досить значущою. Базовим документом, який визначає параметри транспортної послуги на залізничному транспорті, є договір перевезення, укладений із залізницею. Основний документ, який використовується при залізничних перевезеннях – це залізнична накладна. Вона виконує три основні функції: угоди про перевезення, документу на розпорядження товаром і документу, що підтверджує прийняття вантажу на перевезення. Залізничні перевезення, які виходять за масштаби однієї держави, регулюються міжнародними угодами. Зокрема, європейські країни керуються Конвенцією про міжнародні залізничні перевезення (КОТИФ – Central Office of International Railway Transport), учасниками якої є 33 країни Європи, Азії та Африки. КОТИФ включає: умови перевезення вантажу, ставки платежів перевезення, терміни доставки вантажу, розмір відповідальності залізниці у випадку незбереження вантажу, що перевозиться. Положення КОТИФ, її службові інструкції використовуються при перевезенні вантажу залізничним транспортом із України та в Україну.

Нині автомобіль став найбільш масовим і доступним видом транспортних засобів майже в усіх країнах і на всіх континентах. Якщо в 1990 році кількість транспортних засобів у світі становила 500 млн. одиниць, то у 2019 – понад 700 млн. Збільшення автопарку відбувається здебільшого за рахунок індивідуальних легковиків. У деяких країнах їхня частка складає 80% загальної кількості всіх видів автотранспортних засобів [53, с.277].

Разом із зростанням світового автомобільного парку збільшуються і обсяги послуг автомобільного транспорту. В розвинутих країнах автотранспорт впевнено утримує перше місце серед інших видів транспортних засобів за обсягом вантажних перевезень. У США вантажооборот автотранспорту становить 60% загального вантажообороту, у країнах ЄС – 50 %, а в деяких країнах і близько 80%.

На автомобільному транспорті затрати на утримання постійних пристроїв відносно невеликі, що забезпечує цьому виду транспорту конкурентоспроможність при перевезеннях на короткі відстані. Можливість доставки вантажу від складу відправника до складу отримувача, без перевантажувальних операцій з одного транспортного засобу на інший, а також гнучкість цього виду транспорту у відношенні вибору альтернативного маршруту перевезення забезпечує йому основну роль при доставці вантажів до конкретного споживача. Крім того, для автомобільного транспорту характерні високий ступінь безпеки для вантажу і висока економічність при перевезенні тарно-штучних вантажів на невеликі відстані. З іншого боку, цей вид транспорту обмежений у використанні на великі відстані при перевезенні значних партій вантажів і залежить від мережі шляхів.

Роль автомобільного транспорту в житті сучасного суспільства постійно зростає. Сфера використання автомобіля давно перетнула національні кордони і автотранспорт посідає нині чільне місце серед інших видів транспорту в міжнародних перевезеннях вантажів [53, с. 277-278].

Україна зараз є активним учасником міжнародних автоперевезень. Ця можливість зумовлюється передусім наявністю широкої мережі автошляхів – адже автошляхи є головним елементом автотранспортної інфраструктури. Точніше, йдеться про два аспекти питання: про загальну протяжність автошляхів, наявність шляхів сполучень між населеними пунктами та економічними об'єктами, а також про якість таких шляхів.

Загальна протяжність автомагістралей України, не враховуючи сільських шляхів місцевого значення у 2021 році становила 169 738,9 км [25, с.70].

Згідно з даними Держкомстату України, обсяг вантажних перевезень автомобільним транспортом у 2021 році зріс на 9%, а вантажооборот на 30,4% . Достатньо забезпеченим є сполучення між найбільшими населеними пунктами і великими промисловими провінціями. Що стосується співвідношення кількості населення та кілометражу автошляхів в Україні, то воно відповідає стандартним показникам для Центральної та Східної Європи. Але якісні характеристики вітчизняних автошляхів є вкрай незадовільними [45, с.322]. Першою спробою

покращити цю ситуацію стало будівництво першої української швидкісної автомагістралі Київ-Одеса, яка цілком відповідає світовим вимогами щодо безпеки та якості.

В цілому у світі спостерігається довгострокова тенденція до збільшення парку автомобілів та розвитку і розширення мережі шляхів. Разом з тим, у найбільш розвинутих країнах прогрес у автомобільному транспорті в основному виражений у якісному вдосконаленні транспортних засобів, впровадженні високоекологічних ефективних рішень і швидкій зміні моделей. Достатньо швидко вдосконалюються і самі автошляхи, їх пропускна спроможність і безпека руху. Що стосується розподілу світового автопарку по країнам світу, то відносна доля, яка припадає на розвинуті держави, зменшується за рахунок більш швидкого зростання кількості автомобілів у країнах, що розвиваються, і таких великих країнах, як Китай, Індія та Бразилія.

Аналіз даних свідчить про те, що останнім часом у світовому товарообігу відбуваються помітні зміни. Знижується частка залізничного транспорту і внутрішнього судноплавства та різко зростає питома вага прогресивних видів перевезень вантажів. Найбільший вантажообіг услід за морським транспортом припадає на автомобільний, який випереджає всі інші види транспорту. Особливо великого значення він набуває на Американському та Європейському континентах, а також у країнах, які не мають виходу до моря.

Основним документом, який використовується в автомобільних перевезеннях – це товаротранспортна накладна, яка виконує функції договору про перевезення, товаророзпоряджувального документу і розписки.

Автомобільні перевезення регулюються Конвенцією про договір міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом 1956 року, виробленою в рамках Комітету з внутрішнього транспорту Європейської Економічної Комісії ООН. Оплата здійснюється відповідно до автомобільних тарифів. Вони встановлюються в розрахунку за перевезення однієї тонни вантажу на певну відстань.

Повітряні перевезення – це перевезення, які відзначаються високою швидкістю доставки, скороченням шляху, високим ступенем безпечності

перевезення вантажу, можливістю перевезення у віддалені райони, де неможливі інші види транспорту і дороговизною доставки. На повітряному транспорті найбільша ефективність досягається при перевезеннях термінових, цінних, швидкопсувних вантажів на далекі відстані. На далеких відстанях цей вид транспорту стає цілком конкурентоспроможним по відношенню до автомобільного та залізничного транспорту. Зі збільшенням дальності перевезення затрати на ці види транспорту скорочуються у меншому ступені, аніж на повітряному. При цьому слід враховувати високу залежність ефективності роботи повітряного транспорту від економічних та технічних характеристик наземних служб, а також від погодних умов.

Швидкий розвиток авіаційного транспорту, як за кількістю бортів, на яких здійснюються перевезення, так і за їх тоннажністю, загальною масою перевезень цілком відповідає тенденціям глобалізації та створенню високоінтегрованих регіональних блоків країн. Адже повітряний транспорт є найшвидшим, а такий слабкий його бік, як дорожня послуга у тоннокілометражному вимірі, дещо компенсується тим, що збільшується значення поставок інформаційно- та наукомістких товарів і технологічних вузлів. Тому протягом 2010-2020 років XXI ст. тоннажність вантажів, які перевозяться авіатранспортом, у світі збільшилася вдвічі, а кількість перевезених пасажирів – у 1,6 раза.

Щоправда суттєвими недоліками авіаційного транспорту (крім основного – дорожнечі) є невелика «гнучкість», тобто можливість максимально наближувати термінали до контрагентів торговельних операцій. Великими є й екологічні, ресурсно-енергетичні «претензії» до літаків.

Розвиток ситуації на авіатранспорті європейських країн можна проілюструвати на прикладі Німеччини. Якщо у 2020 р. загальна кількість вантажів, перевезених на німецьких літаках, склала 1,9 млн. т (на 3,9% менш, ніж в 1997 р.), то в 2021 р. вона збільшилась на 4,4% у порівнянні з попереднім роком і наблизилася до 2,1 млн. т. У сфері міжнародних пасажирських перевезень становище було ще більш сприятливим: стійке зростання продовжувалося – у 2019 році воно склало 5,2%, а в 2019 – 8,2% (все у порівнянні з минулим роком) [42, с.34].

На розвиток авіатранспорту в Україні, як і у світі в цілому, впливають ті самі фактори, котрі визначають тенденції й для інших видів транспорту та міжнародної економічної діяльності загалом. Специфіка полягає в більшій жорсткості вимог щодо засвоєння фірмами, які випускають літаки, та авіаперевізниками новітніх досягнень науково-технічного прогресу.

Міжнародні авіатранспортні перевезення, як і всі види послуг, скоротилися внаслідок світової фінансової кризи. Але вже починаючи з 2010 р. відновився щорічний приріст абсолютних показників пасажирських та вантажних перевезень.

Зараз серед аеропортів України, які можуть забезпечувати перевезення 60 млн. пасажирів та 185 тис. т. вантажоперевезень, 35 мають митні та прикордонні служби, тобто належать до інфраструктури міжнародної економічної діяльності. 17 аеропортів мають статус міжнародних. Однак актуальним завданням є проведення модернізації, ремонту та розширення злітно-посадкових смуг, будівництва нових аеровокзалів [45, с. 324].

Основним документом в авіаперевезеннях є авіавантажна накладна. Вона виконує функції митної декларації, розписки авіакомпаній про прийняття вантажу для перевезень, товаророзпоряджувального документу і угоди про повітряне перевезення. Плата за авіаперевезення розраховується по вазі в кілограмах. При цьому вага округляється до 0,5 кілограм у більшу сторону. До авіанакладної додаються товаророзпоряджувальні документи (листи упакування, сертифікати якості тощо). Коли співвідношення маси й об'єму вантажу перевищує 6 (для Великобританії 5), тоді плата стягується з огляду на об'єм вантажу.

Регулюванням міжнародних вантажних і пасажирських авіаційних перевезень займаються ІКАО (ICAO – International Civil Aviation Organization – Міжнародна організація цивільної авіації) та ІАТА (International Aviation Tariffs Association – Міжнародна асоціація повітряного транспорту та авіаційних тарифів). За даними ІКАО (об'єднує більше 180 держав), на долю міжнародного повітряного транспорту нині припадає більше 54% від загального об'єму всіх регулярних авіаперевезень у світі. Крім того, значна частина перевезень

здійснюється на основі нерегулярних (чартерних та ін.) рейсів. Нерегулярні перевезення складають у теперішній час до 20 % від загального об'єму міжнародних перевезень. Найбільшим у світі ринком нерегулярних перевезень є ринок, який об'єднує 22 західноєвропейські держави, які входять до Європейської конференції цивільної авіації (ЕСАК – European Civil Aviation Conference). Другим, після Західної Європи, вважається міжнародний ринок чартерних перевезень через Північну Атлантику [40, с. 388-389].

Високою економічністю та продуктивністю характеризується трубопровідний транспорт. Це вид безперервного транспорту, за допомогою якого здійснюють переміщення рідинних, газоподібних або твердих вантажів по трубопроводах. Найбільшого поширення у світі набули газопроводи, нафтопроводи та продуктопроводи.

Довжина мережі магістральних газопроводів світу досягла нині понад 1,5 млн. км, вантажооборот – 1,8 трлн. т/км (2% загального вантажообороту). Найбільшого розвитку газопроводи дістали у США, Росії, Канаді, Україні. Ефективність і пропускна спроможність газопроводів головним чином залежать від діаметра труб. Максимальний діаметр труб, які застосовуються у США, становить 1067 мм, в Україні – 1420 мм.

Нафтопроводи являють собою комплекс споруд для транспортування нафти, до складу яких входять трубопровід, насосні станції, сховища. Пропускна спроможність нафтопроводів залежить головним чином від діаметра труб та потужності насосних станцій. Загальна довжина світової мережі магістральних нафтопроводів становить понад 500 тис.км, у тому числі у США – 300 тис. км.

Комплекс споруд, призначених для транспортування нафтопродуктів (бензину, газу та ін.) або хімічних продуктів (аміаку, етилену та ін.), називають продуктопроводами. Перекачування різних нафтопродуктів здійснюється послідовно одним продуктоводом. Загальна довжина продуктоводів світу становить 210 тис. км. Більша частина мережі продуктоводів (майже 140 тис. км) розташована у США. Найбільшими продуктопроводами є: Х'юстон – Нью-Йорк (2,5 тис. км); Б'юмонт – Ліндон (2,4 тис км). Крім континентальних (Європа, Азія, Америка, Африка), споруджені і трансконтинентальні трубопроводи (Азія

– Європа, Європа – Африка тощо). Пролягають вони як суходолом, так і морем (Чорне, Середземне, Північне тощо).

Трубопровідний транспорт – найбільш дешевий та ефективний вид транспорту. Нині розробляються технології транспортування не тільки нафти, газу й нафтопродуктів, а й твердих вантажів у вигляді емульсії. Найбільш значним виглядає проект трансконтинентального газопроводу Ямал – Європа з пропускною спроможністю понад 60 млрд.м³ [53, с.287-288].

Україна має достатньо потужну трубопровідну інфраструктуру, наявність якої дає змогу державі отримувати значні валютні надходження. На зламі століть обсяги перекачування нафти територією держави становили 60-70 млн. т., причому 75-80% цього обсягу припадало на транзит. Загальна пропускна спроможність вітчизняних газопроводів становить 270 млрд.м³, а кількість агрегатів, які забезпечують перекачування газопотоків, перевищує 800 із загальною потужністю 5,4 МВт, що в 1,5 раза перевищує компресорну потужність усіх європейських країн. Сукупна довжина газопроводів в Україні становить 34,1 тис. км., а їх загальна пропускна спроможність – 267 млрд. м³ на рік [45, с.326].

Слід зазначити, що світові тенденції розвитку транспорту не оминули й Україну – державу, що розташована на перетині найважливіших транзитних і зовнішньоторговельних маршрутів між країнами Східно-Азіатського регіону і Європи. Тому питання оцінки об'єктивного потенціалу розвитку транспортної системи України, формування її міжнародно-транзитного статусу, розвитку відповідної інфраструктури, а також вироблення практичної програми дій мають особливо велике значення на етапі формування ринкової економіки в країні, їх розв'язання є найважливішою умовою піднесення економіки країни та її інтеграції до світового господарства.

Коли мова йде про ті порівняльні переваги, які сьогодні зумовлюють особливе місце української держави в системі міжнародної торгівлі послугами, значною мірою мають на увазі її вигідне географічне положення між країнами на Сході та Заході Євразії. Традиційно високий рівень індустріального розвитку та вигідне географічне розташування зумовило те, що Україна має розвинену

транспортну інфраструктуру, розгалужену мережу шляхів сполучень, велику кількість транспортних засобів. Ідеться про автомобільні та залізничні шляхи, морські та річкові порти, аеропорти, потужну систему нафто- та газопроводів.

Усе це зумовлює транзитний статус країни. Через її територію прокладено стратегічні трубопроводи, за допомогою яких здійснюється постачання країн Західної та Центральної Європи енергоносіями з родовищ на півночі та сході материка. Крім того, Україна забезпечує залізничні, морські, автошляхові, повітряні транспортні коридори, що цілком відповідає її історичній спеціалізації, змальованій ще у стародавніх переказах та середньовічних рукописах – розповідях про Великий шовковий шлях та шлях «із варягів у греки».

Структура міжнародних транспортних послуг України в 2021 р. відображена в табл. 2.4 [25, с.41].

Водний, передусім морський, транспорт відіграє роль найбільш великовантажного виду транспорту. Традиційно для останніх десятиліть ХХ ст., а також на початку ХХІ ст. на нього припадає близько 80 % усього вантажообігу. При цьому в структурі самого морського транспорту близько 70 % вантажообігу забезпечують великовантажні судна – нафтові танкери та суховантажні судна.

Світова ситуація відповідає особливостям розвитку водного транспорту України. При цьому, враховуючи потенціал та реальний стан міжнародної транспортної сфери України, а також геополітичні умови – вигідне стратегічне положення країни, наявність значних транспортних потужностей, геополітичні спори, проблеми з обслуговуванням інфраструктури, цілком природним є прагнення держави максимізувати позитивний ефект від використання наявних факторних переваг.

З метою кращого транспортного обслуговування міжнародної торгівлі в Україні визначено пріоритетні прикордонні контрольні-пропускні пункти на кордонах з усіма сусідніми країнами, з якими наша держава має спільний суходільний кордон. Ось так виглядає перелік означених пунктів:

– на кордоні з Польщею: Ягодин, Устілуг, Шегині, Рава-Руська, Краківець;

- на кордоні із Словаччиною: Ужгород, Малий Березний;
- на кордоні з Угорщиною: Тиса (Чоп), Косини;
- на кордоні з Румунією: Рені, Порубне, Дякове;
- на кордоні з Молдовою: Великоплоське, Кучурган, Платове, Могилів-Подільський, Мамалига, Маяки, Сокиряни.

Таблиця 2.4

Структура експорту-імпорту транспортних послуг України в 2021 р.,

млн.. дол. США [25, с.41]

Показник	Експорт	Імпорт	Сальдо
Транспортні послуги, всього	3215,3	332,7	2882,6
У тому числі:			
морський транспорт	451,0	67,1	383,9
З нього:			
пасажирський	3,8	0,4	3,4
вантажний	102,4	38,9	63,5
інше	344,8	27,8	317,0
Повітряний транспорт	211,3	41,2	170,1
З нього:			
пасажирський	96,4	17,9	78,5
вантажний	42,5	1,8	40,7
інше	72,4	21,5	50,9
Залізничний транспорт	392,8	202,3	190,5
З нього:			
пасажирський	106,6	91,1	15,5
вантажний	173,5	20,7	152,8
інше	112,7	90,5	22,2
Трубопровідний транспорт	1897,7	0,1	1897,6
Інший транспорт	262,5	22,0	240,5
З нього:			
пасажирський	15,3	2,8	12,5
вантажний	189,0	8,1	180,9
інше	58,2	11,1	47,1

Необхідне й забезпечення потужного фінансування як із внутрішніх джерел, так і за рахунок інвестицій і кредитів, зокрема з боку міжнародних фінансових установ. Згідно з експертними оцінками, загальний обсяг коштів, яких потребує Україна тільки для створення сучасної транспортної мережі суходолу (реконструкція старих автошляхів та залізниць, будівництво

швидкісних магістралей, станційних об'єктів, сервісних пунктів та ін.), сягає 55 млрд дол.

Метою розвитку національної транспортної системи є забезпечення стабільних умов участі України в різноманітних формах міжнародної економічної діяльності, що, у свою чергу, має гарантувати динамічний розвиток соціально-економічної сфери країни. Швидке та ефективне транспортне забезпечення – важлива умова прискорення економічного поступу, тоді як транзит стає потужним джерелом валютних надходжень.

Отже, транспорт відіграє значну роль у процесі реалізації продукції, здійснення експортно-імпортних операцій, виробничих поставок, а також для переміщення робітників і спеціалістів. Він є необхідною ланкою загального процесу економічного відтворення і в контексті міжнародної виробничої кооперації стає елементом зв'язку між учасниками міжнародного поділу праці. Зараз транспортні операції відображають цілий комплекс історичних, технічних, національних умов розвитку та виробничої діяльності. Відповідно до характеру науково-технічного прогресу з'являються специфічні види транспорту (наприклад, трубопровідний), виникають специфічні умови організації перевезень (наприклад, контейнерні).

Ці положення є особливо значущими в умовах глобалізації, лібералізації торгівлі та валютно-фінансових відносин, які разом зі значним зростанням населення привели до відповідного збільшення потреб у транспортних перевезеннях. Подальший розвиток міжнародної транспортної спеціалізації України є справжньою вимогою часу, важливим засобом формування відкритої економіки.

Висновки до розділу 2

У другому розділі кваліфікаційної роботи було досліджено особливості розвитку світового ринку транспортних послуг в умовах глобалізації.

Аналізуючи сучасний стан ринку транспортних послуг, можна помітити

істотні відмінності з минулим станом ринку. Такі поняття як глобалізація, стрімкий розвиток технологій та систем управління дали поштовх у розвитку ринку транспорту загалом.

Глобалізація призвела до посилення концентрації виробництва та капіталу у транспортних галузях. Наприклад, половина всього парку контейнеровозів у світі належить лише 10 підприємствам. Сам світовий контейнерний парк розподілено між дев'ятьма лізинговими компаніями.

Розвиток транспортної інфраструктури є однією з ключових ланок розвитку, як транспортних систем, так і економіки держави в цілому, особливо зважаючи на комплексний підхід суспільства до досягнення «безшовності», який у своєму ідеальному уявленні не обмежується транспортною інфраструктурою, а й починає характеризувати все економічні процеси, які відбуваються у країні.

Транспорт відіграє значну роль у процесі реалізації продукції, здійснення експортно-імпортних операцій, виробничих поставок, а також для переміщення робітників і спеціалістів. Він є необхідною ланкою загального процесу економічного відтворення і в контексті міжнародної виробничої кооперації стає елементом зв'язку між учасниками міжнародного поділу праці. Зараз транспортні операції відображають цілий комплекс історичних, технічних, національних умов розвитку та виробничої діяльності. Швидке та ефективне транспортне забезпечення - важлива умова прискорення економічного поступу, тоді як транзит стає потужним джерелом валютних надходжень.

РОЗДІЛ 3

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШОГО РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

3.1. Вплив пандемії COVID-2019 на світовий ринок транспортних послуг

Світова транспортно-логістична система виявилася однією з найбільш постраждалих сфер унаслідок пандемії COVID-19. В основі негативних наслідків лежать різні фактори: закриття державних кордонів, запровадження обмежень на пересування людей та товарів, розрив виробничо-збутових ланцюжків, зниження попиту а купівельної спроможності. Сукупність цих факторів позначилася на всіх видах транспортних перевезень – від використання особистого та громадського транспорту у містах до здійснення пасажирських та вантажних перевезень як усередині країн, так і між ними.

Масштаби негативних наслідків залежать від типу транспорту та інтегрованості держави у світову транспортно-логістичну систему. Під час пандемії у країнах ЄС фіксувалося скасування 90% авіарейсів, спостерігалось зниження обсягу пасажирських перевезень легковими автомобілями на 60 – 90%, а громадським транспортом – на 50%. За підсумком 2020 року світовий обсяг вантажних перевезень скоротився приблизно на 35%, а втрати російських транспортних компаній становили близько 230 млрд. рублів. Однак у процесі пандемії коронавірусу у транспортній сфері спостерігалася адаптація до оновленим умовам діяльності та поступове відновлення після кризи. Швидке поширення коронавірусної інфекції у світі призвело до розвитку глобальної кризи в галузі охорони здоров'я, перевантаженні національних систем охорони здоров'я та серйозним економічними наслідками. Помітною зворотною стороною

заходів щодо стримування інфекції стало, зокрема, кардинальне обмеження транспортної активності. За даними Міжнародного транспортного форуму ОЕСР, загальне скорочення світових транспортних перевезень, що вимірюються в тонно-кілометрах, склало близько 35% порівняно з докризовими рівнями. Спеціалісти Форуму відзначають значні регіональні відмінності: якщо в країнах АСЕАН, Центральної Азії, Росії та Індії транспортні перевезення скоротилися більш ніж удвічі, то у Китаї падіння не перевищило 25%; в Європі та США становило близько 40%.

Комплексний аналіз ситуації у сфері вантажних перевезень на тлі пандемії представлений у коментарях експертів консалтингової компанії KPMG. Автори публікації наголошують, що близько 90% світової торгівлі здійснюється з використанням морського транспорту, який досі залишається найменш затратним видом. При цьому найбільш очевидними негативними наслідками пандемії COVID-19 для галузі стали падіння ставок морського фрахту, надлишок вільних контейнерів та швидке запровадження нових екологічних вимог. Світовий контейнерний індекс, що відображає середню вартість фрахту, що поступово знижувався з середини грудня 2019 року у зв'язку з сезонними факторами, проте у лютому-березні 2020 року стався різкий обвал цін на 15%.

У той же період середній час очікування кораблями розвантаження у шести найбільших портах світу було на 32% нижче за середні значення, що свідчить про падіння транспортного потоку та слабкого завантаження портових служб.

Незважаючи на короткострокові зміни у сфері вантажних транспортних перевезень, експерти компанії KPMG вважають, що у процесі відновлення економіки перевага залишиться за морським фрахтом, беручи до уваги велике кількість вільних контейнерів та суден, нижча вартість перевезення та, що стає все більш важливим, найменші вуглецеві викиди в порівнянні з іншими видами комерційного транспорту. Більше того, за

оцінкою британської незалежної консалтингової компанії Drewry, що спеціалізується на ринку морських перевезень, пандемія COVID-19 має і непрямі позитивні наслідки для сфери морського комерційного транспорту. Міжнародна морська організація з 2020-го року запровадила нові вимоги, що обмежують вміст сірки у паливі до 0,5%, у зв'язку з чим перевізники мали або встановити додаткове обладнання, або перейти на дорожче паливо. В результаті відбулося зростання попиту на низькосірчисту нафту, а компанії ввели для клієнтів звані бункерні надбавки у вигляді 35-45%. Однак різке падіння вартості нафти внаслідок економічної кризи, спричиненої пандемією, повністю нівелювало запровадження додаткових бункерних надбавок та зробило вартість фрахту навіть більш доступним для клієнтів. Проте цей ефект поступово слабшатиме у міру відновлення світової економічної діяльності.

Незважаючи на складність ситуації, більшість портів у світі залишилися відкритими для вантажного обігу, хоча, як і раніше, недоступні для пасажирів. До недавнього часу морські круїзи були одним з найбільш туристичних напрямків, що швидко розвиваються, попит на які за останні п'ять років зріс на 20,5%, йдеться у публікації KPMG. За підсумками 2018 року світова круїзна індустрія оцінювалася в 150000000000 дол. З початком поширення коронавірусної інфекції багато судів стали осередками зараження, що моментально призвело до репутаційних витрат та падіння ринкової вартості круїзних операторів ще до введення обмежувальних заходів щодо боротьби з інфекцією та наступних економічних збитків через неможливість продовження комерційної діяльності.

Перевезення комерційних товарів повітряним транспортом традиційно є менш поширеними через високу вартість. При цьому, наприклад, ставки повітряного фрахту через Тихий океан до кінця березня вирости в середньому в три рази, а в деякі періоди часу – до п'яти разів у зв'язку зі скасуванням більшості рейсів, оскільки для перевезення комерційних

вантажів у 45-50% випадків використовуються вантажні відсіки звичайних пасажирських літаків. Якщо середні значення вартості повітряного фрахту зазвичай коливаються в межах 3-4 дол. за кілограм, то на тлі ажіотажного попиту на кошти індивідуальної захисту, які стали основним типом товарів, що транспортуються по повітрю в перші місяці пандемії, вартість повітряного перевезення товарів з Азії в США сягала 20 дол. за кілограм. В умовах скорочення кількості рейсів та пасажирів авіакомпанії вдавалися до переобладнання літаків для розміщення комерційних вантажів у салоні, а не тільки в багажному відсіку.

На відміну від перевезень комерційних вантажів, на авіатранспорт припадає основна частка міжнародного пасажиропотоку, та запровадження урядами обмежувальних заходів та закриття кордонів для боротьби з поширенням коронавірусної інфекції виявило авіакомпанії негативний економічний ефект, несумісний з іншими видами транспорту. Беручи до уваги обсяги світового ринку пасажирських авіаперевезень, тільки економічні втрати самих авіакомпаній через неможливість продовжувати діяльність у період пандемії призвели до скорочення світового ВВП на 1,67% до кінця року, без урахування непрямих наслідків для економіки через обмеження пасажирського авіасполучення. Також масштабно оцінюється і скорочення робочих місць, пов'язаних із сектором авіаперевезень, яке може досягти 3000000 місць (за загальної кількості порядку 6500000). За підсумками року загальне скорочення міжнародного повітряного пасажиропотоку становило близько 60% від планових значень (це приблизно 1350000 пасажирів, які не скористалися послугами), а сукупні втрати авіакомпаній досягли 250000000000 дол. За даними програми Flightradar24, у квітні 2020 року у всьому світі було зафіксовано в середньому 69 600 авіарейсів на день, що на 62% менше, ніж у квітні 2019 року.

Кількість комерційних польотів знизилася на 73%. Набагато більш впевнено в умовах кризи почувалися інші транспортні галузі. В умовах

пандемії перспективна можливість відкрилася для перевезення вантажів з Китаю до Європи залізничним транспортом: з огляду на значно збільшені терміни доставки вантажів морським транспортом та зростання вартості авіафрахту, багато компаній роблять вибір на користь залізничної мережі, яку значно меншою мірою торкнулися обмежувальні заходи. У червні-липні 2020 року обсяги залізничних перевезень товарів з Китаю досягли рекордних значень, що призвело до суттєвого навантаження на об'єкти транспортної інфраструктури, включаючи тривалі затримки у пунктах контролю на китайсько-казахстанський кордон. Як і авіакомпанії, залізниці втратили частину прибутку. В умовах зниження пасажиропотоку залізничні компанії розглядають способи активізації вантажоперевезень. Вільні лінії пасажирського графіка використовуються збільшення пропуску вантажних поїздів. Залізничні перевізники згадуються у списку тих, кому пандемія дала нові можливості. Багато підприємств почали міняти автотранспорт на залізничний – такий загальносвітовий тренд. Аналітики вважають, що у зв'язку з високою волатильністю ставок на авіа та морський транспорт може відбутися перерозподіл обсягів у бік сухопутних перевезень, особливо на маршрути Азія - Європа.

Незважаючи на те, що кордони відкриті для міжнародних вантажних відправлень, суворі перевірки, карантин, заміна водіїв та інші заходи можуть сповільнювати швидкість доставки автомобільним транспортом. Проте автотранспорт є сполучним ланкою всієї економіки, а період пандемії він стає особливо важливою сферою, адже саме у ньому перевозяться товари народного споживання. Незважаючи на зниження обсягу перевезень (переважно міжнародних), цей ринок показує стійкість до кризовий момент. За даними опитування, проведеного концерном, що випускає вантажні автомобілі, MAN Truck&Bus, понад 71% водіїв вантажівок продовжують виконувати регулярні рейси. З них 29% не відчували впливу пандемії на свою щоденну роботу, 14% зазнають незначних труднощів і лише 9% водіїв

поскаржилися на серйозне вплив ситуації, що з поширенням вірусу, на робочі процеси.

В економічному плані пандемія COVID-19 призвела до кардинального скорочення доходів підприємств громадського транспорту від продажу квитків, у виняткових випадках досягав 90%, а також підвищення додаткових витрат, пов'язаних з заходами щодо дезінфекції та забезпечення соціальної дистанції як у самому транспорті, так і на об'єктах інфраструктури. Наприклад, для французької транспортної компанії Île-de-France Mobilités обмеження доступу населення до громадського транспорту в Парижі період карантину призвело до збитків більш ніж на 2600000000 євро. Компанія досягла з Урядом країни угоди про компенсацію втрачених доходів. При цьому в перспективі очікується повне відновлення пасажиропотоку, враховуючи відсутність більш ефективних транспортних альтернатив у місті, у зв'язку з чим компанія планує подальші інвестиції у розвиток своєї інфраструктури.

Дисбаланс попиту та пропозиції у сфері транспортних послуг через вплив пандемії COVID-19 природно позначився не тільки на перевізниках, але і на виробників транспортних засобів. Ситуація на ринку літакобудування складалася непросто і на початок пандемії – компанія Boeing (США), одне з найбільших виробників літаків у світі, вже перебувала в кризі через дві катастрофи моделі 737Max. Скасування замовлень, погіршення фінансово-економічних показників та падіння вартості акцій відзначалися ще у 2019 році. На тлі поширення коронавірусної інфекції та падіння попиту на продукцію американські заводи Boeing були змушені повністю зупинити виробництво та скорочувати робочі місця. Причому перспективи відновлення попиту настільки неочевидні, що про чергове заплановане скорочення 16000 робітників місць було оголошено зовсім недавно, незважаючи на всі заходи підтримки, що вживаються американської економіки та ринку праці.

Транспортна галузь, будучи значною за обсягом сферою глобальної економіки, не уникла масштабних негативних ефектів, пов'язаних із поширенням у світі коронавірусної інфекції COVID-19. Міжнародні пасажирські перевезення, основне частка яких припадає на повітряний транспорт, зазнали безпрецедентного скорочення внаслідок закриття державних кордонів та запровадження урядами інших обмежувальних заходів, які унеможливили регулярну діяльність авіакомпаній. Це призвело не тільки до фінансових втрат для самих перевізників, а й до серйозного скорочення робочих місць у секторі з подальшими соціально-економічними наслідками. Вплив пандемії на сферу вантажоперевезень виявився значною мірою опосередкованим і виразилося в основному у скороченні попиту на послуги транспортних компаній через уповільнення глобальної економічної активності. У міру відновлення Економіка спостерігається і стабілізація на міжнародному транспортному ринку. При цьому на транспортні компанії лягло важливе завдання щодо забезпечення доставки медичних товарів, засобів індивідуального захисту та інших життєво необхідних товарів в умовах дефіциту, що у перші місяці пандемії. Поточна ситуація сприяє зростанню попиту на альтернативні варіанти вантажоперевезень, такі як залізничний транспорт, які раніше недостатньо активно використовувалися з економічних міркувань, але можуть отримати нові можливості для розвитку. Пандемія COVID-19 також спричинила падіння цін на енергоносії, що у ряді випадків виявилось у скороченні цін на паливо і дозволило транспортним компаніям певною мірою компенсувати інші негативні ефекти. Сфера міського громадського транспорту зазнала падіння попиту на послуги фоні введених обмежень на переміщення громадян, проте додатковим фактором стало також небажання людей користуватися колективними засобами пересування через підвищений ризик зараження. У той же час, необхідність збереження якості та періодичності надання суспільно-значущої послуги при впровадженні обов'язкових заходів

обережності призвела до зростання витрат підприємств за умов скорочення пасажиропотоку та виручки, що стало предметом уваги урядів та одним з основних напрямів державної підтримки таких транспортних підприємств у постпандемічної ситуації велика ймовірність того, що населення уникатиме використання громадського транспорту через високий ризик зараження та обере індивідуальні форми мобільності. Тому ширше використання можуть придбати велосипеди (звичайні чи електричні), засоби мікро-мобільності.

Перевага, найімовірніше, зміститься у бік особистого транспорту на шкоду громадського транспорту. Розробка заходів для відновлення після COVID-19 та усунення наслідків кризи може вплинути на еволюцію у транспортній сфері та зробити потребу у покращенні управління транспортом та розробці новаторських ідей ще більш актуальною. Необхідність стимулювання інновацій у сфері мобільних додатків та послуг буде збільшуватися. Одночасно існує ризик зниження як приватних, так і державних інвестицій у транспортні інновації у зв'язку зі зміщенням пріоритетів у бік охорони здоров'я чи обмеженістю ресурсів. Обмеження в використанні громадського транспорту, безсумнівно, матиме позитивний вплив на довкілля. У багатьох містах дійсно спостерігається зростання використання немоторизованих видів транспорту. Однак люди можуть також вернутися до використання особистих автомобілів, чому сприяють низькі ціни на нафту та маркетинг з боку виробників автомобілів. Індустрія транспорту нарівні з індустрією готельного та туристичного бізнесу найбільше постраждала від кризи, але в міру відновлення глобального переміщення товарів і громадян становище у цих галузях стабілізується в довгостроковій перспективі. Пандемія може сприяти переосмисленню організації трудового життя, транспорту та інфраструктури. Вона дає можливість переглянути не тільки методи роботи та впровадити дистанційний формат, але й адаптувати всю міську інфраструктуру до «нової нормальності». Зміниться робота громадського транспорту рахунок

застосування цифрових платформ. Швидше розвиватиметься цифровізація галузі, включаючи впровадження мобільних додатків для планування маршрутів, безконтактної оплати, використання штучного інтелекту у процесі управління підприємствами громадського транспорту. Всі ці процеси вимагають широкої підтримки з боку країн як у організаційному, і у матеріальному плані. Уряди розробляють програми розвитку, виділяють субсидії, гранти, дають державні гарантії кредитам транспортним компаніям. Реалізація даної діяльності потребує ретельного контролю з боку вищих органів аудиту. Перевірки у транспортній галузі, пов'язані з пандемією COVID-19 тільки починають проводитися. При аудиті цієї сфери ВОА необхідно буде не лише аналізувати ефективність та законність витрачання коштів державних бюджетів, а також здійснювати стратегічний аналіз через призму Цілей у галузі сталого розвитку. Пандемія COVID-19 може стати відправною точкою для глобальних змін у сфері транспорту, оскільки вона фундаментально змінює сформовані звички та порядок у цій галузі. Таким чином, період викликів та погроз можна розглядати як унікальну можливість для урядів сприяти початку більш стійким видам транспорту.

3.2. Перспективи розвитку міжнародних транспортних перевезень у світовому господарстві

Глобалізація світової економіки та практично вільний перелив капіталу, в тому числі у вигляді прямих інвестицій в основні фонди, здійснила серйозні зрушення у міжнародному розподілі праці, у територіальному розміщенні виробництва. Разом зі значним ростом населення це призвело до вагомого збільшення перевезень. Слід відмітити, що у світі не існує особливого, обособленого від національних транспортних систем міжнародного транспорту, який призначений виключно для міжнародних перевезень вантажу та пасажирів. Міжнародні перевезення обслуговуються національними перевізниками різних

країн, які використовують для цього свій рухомий склад (морські та річкові судна, літаки, автомашини, вагони), а також транспортні мережі (залізничні, автомобільні, річкові, повітряні) та транспортні вузли (морські та річкові порти, аеропорти, залізничні та автостанції, вантажні та пасажирські термінали), які відносяться до транспортних систем окремих країн.

Звичайно процес доставки товару в міжнародній торгівлі включає, перш за все, його перевезення від внутрішнього пункту виробництва **A** до прикордонного пункту (порту) **B** країни-продавця; далі міжнародне транзитне або морське перевезення від пункту **B** до прикордонного пункту (порту) **C** країни-покупця; і, нарешті, транспортування від пункту **C** до внутрішнього пункту споживання **D** (рис. 3.1).



Рис. 3.1. Схема процесу доставки товару в міжнародній торгівлі

Отже, під транспортними операціями в їх безпосередньому значенні розуміється забезпечення перевезення вантажу на ділянках $A - B$, $B - C$, $C - D$. Ці операції здійснюються згідно договору перевезення, укладеному між вантажовласником та перевізниками відповідних видів транспорту. При цьому транспортні операції вважаються міжнародними, якщо при перевезенні зовнішньоторгівельного вантажу має місце перетин кордону, як мінімум, двох сумісних країн.

Здійснюючи міжнародні транспортні операції, перевізники надають вантажовласникам, вантажоотримувачам або експедиторським фірмам транспортні послуги, які є специфічним товаром міжнародної торгівлі. Специфіка транспортних послуг полягає в тому, що, як послуги, вони

здійснюються і споживаються безпосередньо з процесом їх виробництва. До того ж, особливістю транспорту також є його особливе місце в міжнародному товарообміні. З одного боку, транспорт в міжнародному розподілі праці є необхідною умовою його здійснення, а з іншого – транспортна індустрія виступає на міжнародних ринках продавцем своєї продукції, що реалізується у вигляді транспортних послуг.

Транспорт виконує інфраструктурну роль у світовій економіці в цілому та в народному господарстві окремих країн. Зазвичай підкреслюється також, що він служить матеріально-технічною базою міжнародних економічних зв'язків, які, розвиваючись, безпосередньо впливають на розвиток світового транспорту .

В минулому столітті світовий транспорт показав небувалий прогрес як в кількісному, так і в якісному відношенні. Виникли транспортні галузі, які не існували раніше – авіаційний та трубопровідний. Згідно поглядів західних спеціалістів, вже зараз ясно, що у XXI столітті якісні зміни в транспортній галузі будуть продовжуватися. Наприклад, передбачається здійснення поступового підготування до активних космічних польотів з пасажирами та вантажем. В повітреплаванні, рівно як і в інших засобах руху, очікуються досягнення, пов'язані з використанням поновлювальних джерел енергії і зменшенням шкоди навколишньому середовищу. Кон'юнктура на ринку транспортних послуг на найближчі 1-2 роки є обнадійливою з деякими відмінностями стосовно конкретних видів транспорту та географічних регіонів.

При прогнозуванні обсягів вантажу, що транспортується, слід враховувати вплив різних факторів. Стрімке збільшення населення нашої планети, промисловий прогрес та економічна інтеграція передбачають, на думку багатьох спеціалістів, швидке зростання кількості транспортних засобів, обсягів перевезень, порівняно з минулим століттям, і відповідне збільшення обсягів перевезень. Для прикладу: основна маса товарів в міжнародній торгівлі, що перевозилась морем, лише за другу половину минулого століття збільшилась в десять разів. Види транспорту, що виникли з нуля – авіаційний, автомобільний та трубопровідний – взагалі показали астрономічні темпи зростання їх

популярності у здійсненні міжнародних перевезень. Однак було б помилковим екстрополювання цієї динаміки на майбутнє, так як вже зараз на транспорті у попиті на перевезення вантажу поступово виникають фактори, які вже на початку XXI століття матимуть вагомий вплив на розвиток транспортних галузей. Особливо в кількісному відношенні даний вплив буде носити стримуючий характер [3].

Коло складних процесів призводить до того, що транспортні витрати в своєму абсолютному розмірі та частці у кінцевій собівартості продукції виявляються досить значними. Особливо велика питома вага витрат на перевезення в ціні сировини. Проблеми витрат, а також екологічні та інші мотиви викликають наближення більшості підприємств, наприклад, по первинній обробці сировини, до родовищ корисних копалин. Результатом цього вже стало послаблення попиту на перевезення масового сухогрузу морськими та річними судами, що, відповідно, потягло за собою скорочення обсягів вантажоперевезень залізничним та автомобільним транспортом.

Велике значення має той факт, що інтеграція та бурхливі процеси у сфері інформації досить сильно вплинули на розвиток транспортної логістики. Наслідком цього стала ціла серія фундаментальних змін у роботі транспорту через розповсюдження електронної торгівлі (через Інтернет). Зараз логістичні служби намагаються адаптувати роботу транспорту до можливостей електронної торгівлі. Зокрема, це стосується інтермодального транспорту. Паралельно приділяється значна увага кращій організації всієї роботи щодо транспортної логістики по переміщенню сировини, напівфабрикатів, кінцевої продукції та доставці товару кінцевому споживачу. Витрати на такі переміщення в цілому досягають 50% всіх витрат. Практичні висновки змушують змінювати географічне направлення перевезень або намагатися організувати виробництво з більш правильним врахуванням розташування ринків.

Досить вагомо має вплинути на конфігурацію та обсяги вантажопотоків у XXI столітті геополітичний фактор. Звичайним є те, що державна влада стимулює розвиток основних видів національного транспорту, в першу чергу,

морського, залізничного, авіаційного, використовуючи широке коло засобів - преференції, пільгові кредити, прямі субсидії. Прикладами є, зокрема, судохідна політика США в минулому столітті, будівництво автострад в Німеччині перед Другою світовою війною. Однак зараз втручання держави набуло нових, вже світових масштабів. Так, наприклад, застосовуються досить енергійні зусилля, щоб розвинути перспективні вантажопотоки між Європою та Середньою Азією, Європою і Далеким Сходом. Безумовно, що в новому столітті світова спільнота змушена буде стикнутися з політично мотивованими акціями впливу на світові вантажопотоки, що диктуються геополітичними мотивами та здійснюють негативний вплив на звичайний хід розвитку міжнародного транспорту та стримання пасажирських перевезень.

Аналізуючи ситуацію на світовому ринку міжнародних перевезень, доречно зупинитися на окремих транспортних галузях та прослідкувати перспективи розвитку конкретних видів транспорту, які здійснюють міжнародні перевезення.

В обслуговуванні міжнародної торгівлі між країнами, віддаленими одна від одної морем або океаном, незамінним є морський транспорт, який по праву вважається найбільш універсальним та ефективним засобом доставки великої маси вантажу на далекі відстані. Даний вид транспорту забезпечує перевезення більш ніж 60 % основного обсягу вантажу у світовій торгівлі.

У процесі здійснення міжнародних перевезень важливим є правове регулювання відносин суб'єктів, які беруть участь у таких перевезеннях. Основні положення, що визначають організацію та умови перевезень вантажу в міжнародних сполученнях, містяться в транспортних конвенціях та міжнародних угодах стосовно конкретного виду транспорту. В морському сполученні, основними міжнародними угодами, що визначають взаємовідносини учасників договору морського перевезення та правовий статус коносаменту, є Брюсельська конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент від 1924 року (Гаагські правила) та Конвенція ООН щодо морських перевезень вантажу від 1978 року (Гамбурзькі правила) [1].

За даними Міжнародної морської організації, вантажовласники щорічно сплачують судновласникам у вигляді фрахту за перевезення вантажу в міжнародних морських сполученнях 105 – 110 млрд ам.дол., що приблизно дорівнює 7 % вартості світового експорту. Основну частину вантажопотоків складає масовий наливний та навальний вантаж (нафта, нафтопродукти, залізна руда, кам'яне вугілля, зерно) – приблизно 2070 млн. тон щорічно. З іншого вантажу морської торгівлі виділяється генеральний вантаж (готова промислова продукція, напівфабрикати), щорічний обсяг перевезень яких оцінюється в 700 млн.тон.

Слід відмітити, що, перебуваючи у тісному взаємозв'язку з міжнародною торгівлею, світові вантажопотоки досить чутливо реагують на кризові явища, що негативно впливають на розвиток світової торгівлі. Особливо помітно така сумна тенденція позначилась у 2020 році на морських перевезеннях, приріст яких склав лише 2.2 %, що було самим низьким показником за останні 12 років [3].

За прогнозами західних спеціалістів, в міжнародній морській торгівлі очікується гальмування темпів приросту кількості вантажу разом з поступовим скороченням відстані транспортування через послаблення попиту на морські перевезення, особливо, сухогрузу та наливу масововантажними судами. Слід також зазначити, що тенденція до зниження фрахтових ставок на фрахтовому ринку морських перевезень в найближчий час змусить судновласників більш зважено ставитись до розміщення замовлень на будівництво нового тону. Тим паче, що перші ознаки вимогливішого ставлення замовників до умов контрактів щодо будівництва суден вже мають місце в світовій практиці. Японія, традиційний лідер у судобудівництві, вже зараз поступилася першим місцем Південній Кореї. Порівняно високий курс йєни не дозволив японським верфям знизити ціни, що призвело до переключення уваги судновласників на Сеул, тим більше, що перспективи розвитку морського транспорту вимагають жорсткого скорочення витрат.

В цілому у світі продовжується практика державної допомоги щодо розвитку морських перевезень. Не дивлячись на скорочення попиту на даний вид

перевезень, масштаб фрахтового ринку, на якому загальна сума тільки “чистої” сплати за морські перевезення перебільшує 300 млрд. дол. США на рік, дає реальне уявлення про розміри прибуткового морського транспортного бізнесу, до якого, крім судноплавства, відноситься берегове (портове) господарство, а також судобудівництво та судоремонт.

Діяльність внутрішнього водного транспорту, на думку спеціалістів Міжнародної морської організації, не має майбутнього в тих формах та масштабах, які зберігалися майже до останнього часу. Загальна протяжність у світі внутрішніх водних транспортних сполучень – 175 тис.км – має тенденцію до скорочення, і така тенденція збережеться до 2025 року. Аналогічний прогноз має обсяг перевезень, які в 2020 році досягли лише 840 млн.тон [33].

Серйозні сезонні обмеження, все більша стурбованість щодо нанесення традиційним річним судноплавством екологічної шкоди негативно впливає на довгострокові перспективи внутрішнього водного транспорту. Зазначимо також, що обмеження швидкості руху річкових суден орієнтує даний вид транспорту на перевезення більш дешевого масового вантажу, тобто сировини. Між тим, транспортування масового сухогрузу (вугілля, руд, будматеріалів) переживає кризові часи, а постачання наливу (нафти та нафтопродуктів) та природного газу все більш орієнтується на трубопровідний транспорт. За прогнозами, всі зазначені вище фактори призведуть в найближчий час до поступової трансформації традиційного річного судноплавства, все в більшій мірі орієнтуючи його на круїзно-туристичні цілі.

Серйозним конкурентом морському транспорту в міжконтинентальних перевезеннях цінного вантажу в останній час став повітряний транспорт. Хоча тарифи вантажних авіаперевезень вищі за тарифи на інших видах транспорту, повітряне транспортування виявляється ідеальним в тих випадках, коли основне значення має швидкість і коли необхідно досягти віддалених ринків. Зараз фірми все частіше переконуються, що використання авіаційного транспорту дозволяє знизити рівень товарних запасів, зменшити число складів та скоротити витрати на пакування.

Правовідносини, які виникають у процесі реалізації повітряних перевезень, регулюються міжнародною Конвенцією для уніфікації деяких правил стосовно міжнародних повітряних перевезень (Варшава, 1929 рік), та доповненнями до неї в подальшому слідуючими протоколами: Гаагським 1955 року, Гватемальським 1971 року та Монреальським 1975 року [1].

Відсліджуючи динаміку розвитку світового авіатранспорту, слід зазначити, що 2022 рік, на відміну від 2021 та 2020 років виявився для авіаційної галузі більш вдалим. За попереднім даними Міжнародної цивільної авіації, вантажообіг у авіаційному сполученні за 2022 рік перевищив 300 млрд. тон/км, в тому числі, в міжнародному сполученні – 190 млрд. тон/км. В цілому, якщо говорити про перспективу розвитку даного виду транспорту на найближчі 2 – 3 роки, вона є помірно оптимістичною і передбачає поступове стійке зростання попиту на послуги авіатранспорту, особливо це стосується міжнародних пасажирських перевезень. Однак при досить непоганій перспективі розвитку міжнародних авіасполучень, в тому числі і довгосторковій перспективі, успішна робота даного виду транспорту цілком буде залежати від загального економічного положення окремо взятої країни [].

Найбільш оптимальним для перевезення вагонних партій вантажу навалом (кам'яного вугілля, руди, піску, сільськогосподарської та лісної продукції) на далекі відстані вважається залізничний транспорт. При цьому універсальною багатосторонньою угодою щодо регулювання діяльності міжнародних залізничних сполучень є Єдина конвенція про залізничне перевезення в редакції 1980 року (КОТІФ), учасниками якої являються більшість європейських, азіатських та африканських країн.

За даними Економічної і Соціальної Ради ООН ситуація на світовому залізничному транспорті характеризується майже повним збігом коротко- та довгострокових тенденцій. Загальні зміни коливаються в основному між стабілізацією та помірним спадом. Безпосередньою причиною такої динаміки була, в основному, тенденція до зменшення середньої відстані перевезень масового вантажу залізничним транспортом.

Останні роки не принесли нічого нового щодо роботи залізничного транспорту: не змінилась протяжність залізничних доріг (приблизно 900 тис.км), загальний обсяг вантажу, що зазвичай перевозиться залізничним транспортом, також вагомо не змінився, і склав у 2022 році 54млрд.тон, в тому числі 30 % - в закордонному сполученні. За прогнозами, в найближчі 1 - 2 роки також не слід чекати значних змін, якщо говорити про діяльність залізничного транспорту в цілому. Однак слід зазначити декілька іншу ситуацію на залізничному транспорті, коли він аналізується в географічному аспекті [19].

В найбільш розвинених країнах, в першу чергу, європейських, продовжується поступове, але досить відчутне скорочення перевезень вантажу залізничними сполученнями. Дана ситуація призвела до зменшення надходжень тарифних платежів від залізничних перевезень вантажу в Європі на 6.7 % в 2022 році по відношенню до 2021 року. Аналіз роботи залізничного транспорту свідчить, що така негативна тенденція є результатом, по-перше, скорочення середньої відстані перевезень, і, по-друге, загального вимушеного зниження тарифних ставок через падіння попиту на вантажні перевезення залізницею. Отже, в роботі залізничного транспорту на перспективу (до 2025 року) слід очікувати поступового скорочення залізничних перевезень вантажу для кола найбільш розвинених країн.

Менш очевидне положення в державах нижчого рівня розвитку, що володіють великою територією. Такі держави пов'язані з необхідністю ще довгий час (10-15 років, мінімум) перевозити масовий вантаж (руду, вугілля, зерно) на далекі відстані, користуючись послугами залізничного транспорту.

Варті уваги зміни на залізничному транспорті, пов'язані з прагненням краще адаптувати даний вид транспорту, який традиційно мав підтримку держави, до ринкових умов. У зв'язку з цим, можна відмітити поступову тенденцію до приватизації залізничних доріг в Європі, створення умов для більшої конкуренції, і, тим самим, більшого стимулу технічного розвитку та зниження витрат. В цілому в Європі планується в найближчі 10 років відкрити ринок залізничних перевезень для вільної конкуренції на 25 % [45].

Трубопровідний транспорт як засіб транспортування нафти та природного газу від місць їх внаходу до ринків споживання є найбільш надійним та швидким видом транспортування. Відомо, що загальна протяжність магістральних нафтопроводів у світі досягає 500 тис.км, з них більше 300 тис.км приходить на США.

В роботі вантажного автотранспорту спостерігається тенденція щодо постійного збільшення його частки перевезень в світових вантажопотоках. Даний вид транспорту є надзвичайно гнучким по відношенню до змін маршрутів та графіків руху. До того ж, вантажні автомашини мають виключну здатність здійснювати перевезення «від дверей до дверей», позбавляючи відправника необхідності зайвих перевезень. Автотранспорт – це найбільш рентабельний вид транспорту для перевезення на невеликі відстані високовартісного вантажу, і в багатьох випадках автотранспортні тарифи конкурентно співставні з тарифами залізничних доріг, однак при цьому автомашини забезпечують більш високу оперативність послуг.

Зазначені вище переваги призводять до щорічного збільшення парку вантажних автомобілів на 9 % протягом п'яти останніх років. В загальній кількості світовий парк автомашин налічує 141.7 млн. вантажних та 462.1 млн. легкових автомобілів. З них $\frac{3}{4}$ приходить на основні країни Європи та Північної Америки, де щорічно перевозиться більше 20 млрд.тон вантажу.

При регулюванні відносин, які виникають у процесі здійснення міжнародних вантажних перевезень автотранспортом, більшість країн керується Конвенцією про договори міжнародного перевезення вантажу автотранспортом 1961 року та Митною конвенцією про міжнародні перевезення вантажу з використанням книжки міжнародного дорожнього перевезення (МДП).

Короткострокові перспективи динамічного розвитку світового автотранспорту у повній мірі збігаються з довгостроковими прогнозами, які практично гарантують до 2025 року достатньо високі темпи зростання і парку машин, і мережі автодоріг. Разом з тим, у найбільш розвинених країнах прогрес в автомобільному транспорті в основному проявляється в якісному

вдосконаленні транспортних засобів, досягненні високоекологічних ефективних рішень, у швидкій зміні моделей. Достатньо швидко буде продовжуватись також вдосконалення автодоріг, їх пропускної здатності.

За оцінкою спеціалістів Асоціації міжнародних автомобільних перевізників, по відношенню до розподілу світового автопарку по країнам світу очікується, що питома вага, яка приходить на розвинені держави, зменшиться за рахунок більш швидкого зростання кількості автомашин у країнах, що розвиваються. Приблизно те ж прогнозується по відношенню до питомої ваги протяжності автодоріг. Що стосується якості і автомашин, і автомобільних мереж, промислово розвинені країни збережуть своє лідерство. В інших країнах покращення якості автомашин, автомагістралей та збільшення обсягу перевезень буде характеризуватись більш скромними якісними показниками.

Таким чином, здійснений аналіз світового ринку міжнародних вантажоперевезень засвідчує небувалий прогрес на всіх видах транспорту як в кількісному, так і в якісному відношенні. Стрімке збільшення населення нашої планети, промисловий прогрес та економічна інтеграція здавалося б зумовлюють таке ж стрімке збільшення кількості транспортних засобів, їх провізної здатності, як це було в минулому столітті, і відповідне зростання обсягу міжнародних перевезень. Однак, у процесі дослідження теми виявлено, що на самому транспорті у попиті на перевезення вантажу поступово виникають фактори, які вже у XXI столітті здійснюють диференційований вплив на розвиток всіх транспортних галузей. В цілому в кількісному відношенні такий вплив буде носити стримуючий характер.

3.3. Характеристика вітчизняного ринку міжнародних перевезень та проблеми його розвитку

Вдале географічне розташування України на перетині транспортних шляхів з Європи в Азію, а також нинішній курс нашої держави, спрямований на розширення міжнародної діяльності, сприяють розвитку зовнішньоекономічних

зв'язків України. Це зумовлює значне збільшення обсягу торгівлі з іншими країнами і, отже, має вести до зростання обсягу експортно-імпортних та транзитних автоперевезень.

На сьогодні в Україні нараховується близько 3 тис. автотранспортних компаній різних форм власності, які об'єднані в асоціацію міжнародних автомобільних перевізників України (АсМАП), мають у своєму розпорядженні майже 12,5 тис. великовантажних автомобілів і виконують щорічно більше 220 тис. рейсів у країні зарубіжжя. За даними АсМАП, яка захищає інтереси та права своїх членів на національному та міжнародному рівнях, українські автоперевізники до 2019 р., за рахунок виконання міжнародних автоперевезень вантажів, щорічно отримували 1,32 млрд.грн. доходів. Більше 422 млрд. грн. перераховувалось до бюджету України у вигляді обов'язкових податків і зборів [40].

Діяльність автотранспортних підприємств протягом 2021 року характеризувалася поступовим збільшенням обсягів перевезень у порівнянні з 2020 роком, однак дохід від реалізації транспортних послуг досягнув лише 70% докризового рівня і склав 924 млн.грн. Введення в дію Наказу Президента «Про місцеві збори», згідно якого стягується плата за проїзд по дорогах прикордонних областей України, сприяло зникненню з нашого ринку 11,4% перевізників країн Європи, а також зменшило кількість транзитних перевезень майже вдвічі, склавши лише 678 тис. тон.

Досить нелегкий вихід українських перевізників на міжнародний ринок автотранспортних послуг пояснюється наявністю слідуючих проблем [33].

Старіння рухомого складу, що здійснює міжнародні вантажні перевезення. За даними АсМАП України, 65,4% парку автотехніки більше 7 років, а в загальній кількості автомобілів 45,9% – машини МАЗ та КамАЗ, які не задовольняють вимоги євро-стандартів. В позакризовий період майже 130 імпортних машин було повернено зарубіжним лізинговим компаніям через Наказ ДМСУ №83, за яким ввезення об'єкту фінансового лізингу трактується як режим імпорту, тобто вимагає сплати мита, податків, зборів. Фіскальні рішення

уряду та митних органів практично позбавили перевізників можливості оновлювати рухомий склад на умовах лізингу. Необґрунтованість рішень уряду щодо зазначеної вище проблеми призводить не тільки до падіння доходів перевізників, а й до втрат для державного бюджету України, так як один магістральний вантажний автомобіль за рік надає в бюджет країни у вигляді платежів 340тис.грн.

Недосконалість системи пропуску вантажу та транспортних засобів через кордон. Затримки автотранспорту у пунктах пропуску по декілька днів, передання функцій контролю та оформлення документів на транзитні перевезення комерційним структурам, які встановлюють значно вищі за державні тарифи, завищення сум місцевих зборів та державних зборів, що не відповідають ідеї єдиного збору, зазначеного в Указі Президента України «Про впорядкування стягнення зборів у пунктах пропуску через державний кордон України» – зазначені проблеми негативно впливають не тільки на діяльність вітчизняних автотранспортних компаній, а й змушують зарубіжних перевізників переорієнтовуватися на маршрути в обхід території України.

Гранична маса та габарити транспортних засобів. На даний момент на рух транспортних засобів, вага та розмір яких перевищують українські затверджені параметри (які, до речі, значно нижче за міжнародні), необхідно отримати дозвіл відповідних служб. Також при перевезеннях негабаритних та великотоннажних вантажів через декілька областей перевізники мусять оформлювати ще цілий ряд дозволів комунальних служб та власників ліній електропередач. Зазначені процедури призводять до збільшення строків доставки вантажу.

Демпінг цін на перевезення. Аналіз вітчизняного ринку міжнародних перевезень свідчить, що наявність демпінгу цін на міжнародні вантажні перевезення є причиною, перш за все, перевищення пропозиції над попитом на даному ринку в результаті спрощення системи отримання ліцензії на здійснення міжнародних вантажних перевезень та наявність недобросовісних вітчизняних перевізників. Спеціалістами АсМАП підраховано, що середня собівартість 1 км пробігу у міжнародному сполученні з урахуванням цін на паливо, різних зборів

у нас та за кордоном, зарплати водія та персоналу українського автотранспортного підприємства протягом 2020 року складала приблизно 23.12 грн. При цьому рівень рентабельності міжнародних перевезень у минулому році в середньому склав 5 – 7 %, в результаті чого вартість 1 км пробігу коливалася в діапазоні 33.27 – 33.34 грн. Однак, не дивлячись на доволі низький середній рівень рентабельності, деякі автоперевізники (у більшості, невеликі автопідприємства) осмислено працювали нижче собівартості задля приваблення більшого кола клієнтів. «Демпінгування» цін на міжнародні вантажні перевезення автотранспортом України послаблює галузь автоперевезень нашої країни, особливо негативно впливаючи на роботу великих автотранспортних підприємств.

Не дивлячись на існування зазначених вище проблем, українські автотранспортники продовжують свою діяльність у міжнародному напрямі. В результаті маркетингового дослідження вітчизняного ринку міжнародних автоперевезень було виявлено широке коло українських міжнародних перевізників з різних міст України. Про досить успішний розвиток вантажоперевезень у міжнародному сполученні свідчать дані Українського бюро ліцензування: станом на 01.01.2020 р. ліцензії на виконання міжнародних перевезень мають 4424 транспортних компаній, парк яких складає більше 15 тис. вантажних автомобілів. Крім того, приблизно 2,3 тисячі машин (більшість з них – марки МАЗ та КаМАЗ) працюють у країнах близького зарубіжжя.

У 2020 році українськими перевізниками було використано 240359 іноземних дозволів, що на 1,2% більше, ніж в 2019 році. В той же час збільшилась кількість використаних іноземних дозволів по території Німеччини - 32841 (на 4,1% більше), Польщі – 62752 (на 6,4%), Франції – 4587 (на 22,9%), Бельгії – 7279 (на 22,4%), Данії – 681 (на 37%), Великобританії – 211 (майже в 2 рази), Італії – 7931 (на 14%) та Голландії – 9967 (на 24,1%). Окрім зазначених вище країн, наша держава досить активно співпрацює в галузі міжнародних автоперевезень з такими країнами: Норвегією, Румунією, Македонією, Іспанією, країнами Балтики. За даними Державного департаменту автомобільного

транспорту України, кількість іноземних дозволів на перевезення вантажів по території зазначених вище країн у 2020 році повністю задовольняє потребу українських автоперевізників.

Однак недалека перспектива перевищення пропозиції автотранспортних послуг над попитом на них, змушує замислитись над пошуками інших ринків, зокрема – в Середній Азії та на Сході. За думкою експертів АсМАП, цікавим щодо співробітництва у сфері міжнародних автопослуг для нашої держави є Китай, так як на даний момент ведуться серйозні переговори щодо відродження так званого «шовкового шляху». Зацікавленість країн Західної Європи у збільшенні товарообігу з країнами Середньої Азії та Китаєм дуже велика, і Україна, завдяки своєму географічному положенню, може стати в цьому процесі важливою транзитною державою. Відомо, що Міністерство транспорту України вже почало роботу в цьому напрямленні, готуючи відповідну міжурядову угоду між нашою країною та Китаєм.

Процес приєднання України до міжнародних угод у сфері автотранспорту відбувається досить активно. За 10 років урядом нашої держави по пред'явленню Міністерства транспорту було заключено 34 міжурядових угод. Базою для розробки цих документів служать міжнародні конвенції та угоди, підготовлені в рамках Комітету по внутрішньому транспорту ЄЕК ООН. Слід зазначити, що даним Комітетом розроблені 44 міжнародні конвенції та угоди у сфері автотранспорту, які широко використовуються у світовій практиці для покращення умов виконання міжнародних автотранспортних перевезень, забезпечення безпеки руху, уніфікації основних вимог до автотранспортних засобів, автомобільних доріг та дорожніх знаків. Відомо, що на початок 2020 року Україна приєдналась до 8-ми з 44-х міжнародних конвенцій: «Конвенції МДП» від 14.11.75 року; «Митної конвенції про контейнери» від 02.12.72 р.; «Конвенції про дорожній рух» від 08.11.68 р.; «Конвенції про дорожні знаки та сигнали» від 08.11.68 р.; «Європейської угоди, що доповнює Конвенцію про дорожній рух» від 07.06.79 р.; «Європейської угоди про міжнародні магістралі» від 15.11.75 р.; «Протоколу про розмітки доріг» від 01.03.73 р. До того ж урядом

України було прийнято коло важливих законів «Про ратифікацію» та «Про міжнародні автомобільні перевезення» між урядом нашої країни та урядами Румунії, Іспанії, Молдови, Великобританії, Фінляндії, Азербайджану, Ірану, Польщі, Естонії, Латвії, Франції, Греції та Данії [1].

Співробітництво у сфері міжнародних перевезень між Україною та іншими країнами є істотно важливим для нашої держави. У цьому напрямленні важливим кроком є прийняття Постанови Кабінетом Міністрів України № 478-КМУ, згідно якої українськими перевізниками у законодавчому порядку мають виконуватися вимоги «Угоди про міжнародні перевезення автодорогами країн Європи» [1].

Враховуючи той факт, що Україна на даний момент є членом Європейської конференції міністрів транспорту, можна стверджувати, що наша держава приймає активну участь у формуванні міжнародного ринку автомобільних перевезень та у вирішенні його проблем.

В цілому, за результатами аналізу вітчизняного ринку міжнародних автоперевезень, можна дійти висновку, що перспектива розвитку зазначеного ринку в Україні є досить обнадійливою. Звичайно, українські міжнародні автоперевізники стикаються з проблемами, які зашкоджують їх роботі на західно-європейських автомагістралях та в країнах Балтики. Це, перш за все, високий рівень спрацьованості транспортних засобів, їх невідповідність міжнародним технічним стандартам, демпінг цін на міжнародні вантажоперевезення та недосконалість законодавчої бази щодо регулювання автотранспортних правовідносин. Однак наявність міжнародних автотранспортних коридорів, що проходять по території України, прийнятні ціни на автоперевезення, які пропонують вітчизняні міжнародні перевізники, а також нинішній курс нашої держави, спрямований на розширення міжнародної діяльності, сприяють прагненню українських автоперевізників збільшувати обсяг вантажоперевезень у міжнародному сполученні, поступово перекваліфікуючись на експортно-імпортні та транзитні вантажоперевезення.

Висновки до розділу 3

В третьому розділі кваліфікаційної роботи нами було виділено проблеми та перспективи розвитку світового ринку транспортних послуг.

Світова транспортно-логістична система виявилася однією з найбільш постраждалих сфер унаслідок пандемії COVID-19. В основі негативних наслідків лежать різні фактори: закриття державних кордонів, запровадження обмежень на пересування людей та товарів, розрив виробничо-збутових ланцюжків, зниження попиту а купівельної спроможності. Сукупність цих факторів позначилася на всіх видах транспортних перевезень – від використання особистого та громадського транспорту у містах до здійснення пасажирських та вантажних перевезень як усередині країн, так і між ними.

Здійснений аналіз світового ринку міжнародних вантажоперевезень засвідчує небувалий прогрес на всіх видах транспорту як в кількісному, так і в якісному відношенні. Стрімке збільшення населення нашої планети, промисловий прогрес та економічна інтеграція зумовлюють таке ж стрімке збільшення кількості транспортних засобів, їх провізної здатності, як це було в минулому столітті, і відповідне зростання обсягу міжнародних перевезень.

Наявність міжнародних автотранспортних коридорів, що проходять по території України, прийнятні ціни на автоперевезення, які пропонують вітчизняні міжнародні перевізники, а також нинішній курс нашої держави, спрямований на розширення міжнародної діяльності, сприяють прагненню українських автоперевізників збільшувати обсяг вантажоперевезень у міжнародному сполученні, поступово перекваліфікуючись на експортно-імпортні та транзитні вантажоперевезення.

ВИСНОВКИ

Проведений аналіз в рамках кваліфікаційної роботи магістра дозволив сформулювати такі висновки теоретичного та практичного характеру.

Транспорт – найважливіша складова розвитку світової економіки та життя в цілому, так як транспорт є стратегічно важливим сектором світової економіки. Прискорення процесів взаємодії всіх галузей економіки провокує транспортний сектор на постійні покращення. Структурні зміни, що характеризують процеси глобального виробництва та міжнародної торгівлі, відбуваються завдяки еволюційним стрибкам у світовому транспортному секторі. Закони та закономірності даного ринку мають особливості. При цьому ці закони мають властивість постійно змінюватися під впливом множини різних факторів.

В економіці різних країн транспортна галузь займає специфічне становище, будучи найважливішою складовою виробничої та соціальної інфраструктури. Вона забезпечує нормальну діяльність економічної системи країни загалом, задовольняючи одну з її найважливіших потреб – переміщення вантажів та пасажирів.

Економічне зростання у світі, яке супроводжувалось протягом останніх десятиліть випереджальним збільшенням обсягів міжнародної торгівлі, міжнародним кооперуванням виробництва, а також бурхливим розвитком туристичного бізнесу, сприяло зростанню обсягів транспортних перевезень і якісному прогресу транспортної галузі. У свою чергу, транспортні комунікації відіграють кардинальну роль у процесах глобалізації, у формуванні регіональних економічних просторів.

Прогрес засобів міжнародних транспортних комунікацій у ХХ ст. набув вражаючих масштабів. Вдалося досягти швидкого з'єднання материків: замість тижнів подолати відстань між Старим та Новим світами стало можливим за лічені години. Транспорт став широко доступним, по-справжньому масовим. Він – невід'ємна складова технологічних циклів. Досить часто міжнародне

спеціалізовані виробництва створюються в розрахунку на стабільні та великомасштабні поставки предметів праці, сировини та енергоносіїв з інших країн світу.

У контексті розширення світового товарообігу, глобалізації вантажопотоків і переведення виробництва, у країни Південно-Східної Азії, та організації експорту готової продукції, роль транспортних і логістичних послуг стає дедалі важливішою. Ефективний розвиток транспортних та логістичних центрів сприяє зниженню вартості створеного продукту та рівня витрат у валовому внутрішньому продукті, що, у свою чергу, відбивається конкурентоспроможності країн на світовому ринку.

Транспорт відіграє значну роль у процесі реалізації продукції, здійснення експортно-імпортних операцій, виробничих поставок, а також для переміщення робітників і спеціалістів. Він є необхідною ланкою загального процесу економічного відтворення і в контексті міжнародної виробничої кооперації стає елементом зв'язку між учасниками міжнародного поділу праці. Зараз транспортні операції відображають цілий комплекс історичних, технічних, національних умов розвитку та виробничої діяльності. Швидке та ефективне транспортне забезпечення - важлива умова прискорення економічного поступу, тоді як транзит стає потужним джерелом валютних надходжень.

Світова транспортно-логістична система виявилася однією з найбільш постраждалих сфер унаслідок пандемії COVID-19. В основі негативних наслідків лежать різні фактори: закриття державних кордонів, запровадження обмежень на пересування людей та товарів, розрив виробничо-збутових ланцюжків, зниження попиту а купівельної спроможності. Сукупність цих факторів позначилася на всіх видах транспортних перевезень - від використання особистого та громадського транспорту у містах до здійснення пасажирських та вантажних перевезень як усередині країн, так і між ними.

Глобалізація світової економіки та практично вільний перелив капіталу, в тому числі у вигляді прямих інвестицій в основні фонди, здійснила серйозні зрушення у міжнародному розподілі праці, у територіальному розміщенні

виробництва. Разом зі значним ростом населення це призвело до вагомого збільшення перевезень. Слід відмітити, що у світі не існує особливого, обособленого від національних транспортних систем міжнародного транспорту, який призначений виключно для міжнародних перевезень вантажу та пасажирів. Міжнародні перевезення обслуговуються національними перевізниками різних країн, які використовують для цього свій рухомий склад (морські та річкові судна, літаки, автомашини, вагони), а також транспортні мережі (залізничні, автомобільні, річкові, повітряні) та транспортні вузли (морські та річкові порти, аеропорти, залізничні та автостанції, вантажні та пасажирські термінали), які відносяться до транспортних систем окремих країн.

За результатами аналізу вітчизняного ринку міжнародних автоперевезень, можна дійти висновку, що перспектива розвитку зазначеного ринку в Україні є досить обнадійливою. Звичайно, українські міжнародні автоперевізники стикаються з проблемами, які зашкоджують їх роботі на західно-європейських автомагістралях та в країнах Балтики. Це, перш за все, високий рівень спрацьованості транспортних засобів, їх невідповідність міжнародним технічним стандартам, демпінг цін на міжнародні вантажоперевезення та недосконалість законодавчої бази щодо регулювання автотранспортних правовідносин. Однак наявність міжнародних автотранспортних коридорів, що проходять по території України, прийнятні ціни на автоперевезення, які пропонують вітчизняні міжнародні перевізники, а також нинішній курс нашої держави, спрямований на розширення міжнародної діяльності, сприяють прагненню українських автоперевізників збільшувати обсяг вантажоперевезень у міжнародному сполученні, поступово перекваліфікуючись на експортно-імпорتنі та транзитні вантажоперевезення.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Ансофф І. Х. Стратегічне управління: пер. з англ. URL: <https://knowledge.allbest.ua> (дата звернення: 25.11.2023).
2. Амеліна І.В. Міжнародні економічні відносини: навч. посіб. К.: ЦУЛ, 2018. 256 с.
3. Гуторов О.І., Лебединська О.І., Прозорова Н.В. Логістика: навч. посібник. Харк. нац. аграр. ун-т. Харків: Міськдрук. 2019. 322 с.
4. Дроздова Г. М. Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності підприємства: навч. посіб. К. : ЦУЛ, 2016. 172 с.
5. Законодавство України. Головна сторінка. Офіційний сайт Верховної Ради України. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws> (дата звернення: 15.11.2023).
6. Кальченко Т. В. Глобальна економіка: методологія системних досліджень: монографія. К. : КНЕУ, 2017. 248 с.
7. Ковальчук В. М. Світова економіка: навч. посіб. К.: ЦУЛ, 2016. 632 с.
8. Ковтун О. І. Стратегія підприємства. Львів: Новий Світ-2000, 2019. 388 с.
9. Козак Ю. Г. Міжнародна економіка: в питаннях та відповідях: підручник. К.: ЦУЛ, 2017. 228 с.
10. Козак Ю.Г. Міжнародна торгівля: підручник. К.: ЦУЛ, 2015. 272 с.
11. Козак Ю. Г. Міжнародні організації: навч. посіб. К.: ЦУЛ, 2018. 344 с.
12. Козик В. В. Міжнародні економічні відносини: навч. посіб. К. : Знання, 2016. 406 с.
13. Липов В. В. Міжнародна економіка: світова економіка та міжнародні економічні відносини. Модуль II. Міжнародні ринки та форми міжнародної економічної взаємодії: навч.-практ. посіб. К. : Професіонал, 2016. 368 с.
14. Ломакін В. К. Світова економіка: підручник. Дніпро: Вид-тво «Дніпро», 2018. 735 с.
15. Лук'яненко Д. Г., Поручник А.М. Глобальна економіка ХХІ ст.: людський вимір: монографія. К.: КНЕУ, 2017. 460 с.

16. Лук'яненко Д. Г. Глобальна економічна інтеграція: Монографія. К. : КНЕУ, 2017. 242 с.
17. Лук'яненко Д. Г. Міжнародна економіка. К. : Центр учбової літератури, 2018. 560 с.
18. Лук'яненко Д. Г., Чужиков В.І. Спільний європейський економічний простір: гармонізація мегарегіональних суперечностей: монографія. К. : КНЕУ, 2016. 544 с.
19. Майєр Дж., Олесневич Д. Міжнародне середовище бізнесу: конкуренція та регулювання у глобальній економіці. К.: Либідь, 2017. 703 с.
20. Мазаракі А.А., Мельник Т.М. Міжнародна торгівля. К.: Кондор, 2016. 703 с.
21. Мельник Т.М. Міжнародна економічна діяльність України: навч. посіб. К.: Кондор, 2016. 223 с.
22. Міжнародний бізнес: підручник для студ. вищ. навч. закладів. / [В. А. Вергун, А. І. Кредісов, С. М. Березовенко, І. Є. Голубій, В. П. Мазуренко та ін.]. К. : КНУТШ. 2017. 500 с.
23. Міжнародна економіка: підручник / за ред. В. М.Тарасевич. К.: Центр навчальної літератури, 2016. 224 с.
24. Abraham T., Ahmed U. Economic Growth and Human Development Index in Nigeria: An Error Correction Model Approach. *International Journal of Administration and Development Studies*. 2021. Vol. 12. N 1. P. 239-254.
25. Abschauer D. Is Public Expenditure Productive? *Journal of Monetary Economics*. 2020. N 63(6). P.1187-1195.
26. Adu D., Denkyirah E. Economic Growth and Environmental Pollution in West Africa: Testing the Environmental Kuznets Curve hypothesis. *Kasetsart Journal of Social Sciences*. 2021. P. 1-8. URL: <https://doi.org/10.1016/j.kjss.2021.12.008/> (дата звернення: 25.11.2023).
27. Adu G. Impacts of Foreign Direct Investment on Rural Poverty in Developing Countries: The Case of Mining FDI in Ghana. *Major Papers. University of Windsor*. 2021. N 25. 113 p.

28. Atack J., Bateman F., Haines M. & Margo R. Did railroads induce or follow economic growth? Urbanization and population growth in the American Midwest, 1850-1860. *Social Science History*. 2020. Vol. 54. N 2. P. 171-197.
29. Baharin R., Halal Syah A. R., Yussof I. & Mohd Saukani N. Impact of human resource investment on labor productivity in Indonesia. *Iranian Journal of Management Studies*. 2020. Vol. 13. N 1. P. 139- 164.
30. Bandara A., Dehejia R., Lavie-Rouse S. The nexus between Human Development and Economic Growth. The Economic and Social Research Foundation. 2021. URL: <http://www.thdr.or.tz/docs/THDR-BP-4.pdf> (дата звернення: 25.11.2023).
31. Buracom P. The determinants and distributed effects of public education, health and the welfare spending in Thailand. *Asian Affairs. An American Review*. 2021. Vol. 58. N 3. P.113-142.
32. Calderon C., Cantu C., Chuhan-Pole P. Infrastructure Development in Sub-Saharan Africa. *World Bank Group*. Policy Research Working Paper 8425, 2020. 47 p.
33. Cedefop. Investing in skills pays off: the economic and social cost of low skilled adults in the EU. Luxemburg: Publications Office. Cedefop research paper N 60, 2021. 170 p.
34. Chakrabarti S. Can highway development promote employment growth in India? *Transport Policy*. 2021. N 69. P. 3-12.
35. Deloitte. The importance of universities to Australia's prosperity. Deloitte Access Economics, 2019. 90 p.
36. Deng T. Impacts of Transport Infrastructure on Productivity and Economic Growth: Recent advances and Research Challenges. *Transport Reviews Journal*. 2022. Vol. 33. N 6. P. 686-699.
37. Doguwa S. Short-term inflation forecasting models for Nigeria. *CBN Journal of Applied Statistics*. 2022. Vol. 4. N. 2. P.3-29.
38. Donaldson D., Jinhage A., Verhoogen E. Beyond borders: Making transport work for African trade. *Growth Brief. International Growth Centre*. 2021. URL: <https://www.theigc.org/reader/beyond-borders-making-transport-work-for->

[african-trade/](#) (дата звернення: 27.11.2023).

39. Donaubauer J., Meyer B., Nunnenkamp P. A new global index of infrastructure: construction, rankings and applications. *Kiel Working Papers*. 2021. N 1929. P. 4-42.

40. Dudin M., Lyasnikov N., Veselovsky M. Innovative Development of Social-Economic Systems and Structures. *Life Science Journal*. 2021. Vol. 31. N 7. P. 549-552.

41. Farber L. An anatomy of trade in Medieval Writing: Value, Consent and Community. Cornell University Press. 2019. Project MUSE. URL: www.muse.jhu.edu/book/59986 (дата звернення: 25.11.2023).

42. Gelb A., Diofasi A. What determines purchasing-power-parity exchange rates? *Revue D'Economie Du I*. 2019. Vol. 30. P. 94-241.

43. Greenberg M. The Impact of Removing Tax Preferences for U.S. Oil and Gas Production. *The Council on Foreign Relations*. 2019. URL: https://www.cfr.org/sites/default/files/pdf/2019/07/Discussion_Paper_Metcalfe_Tax_Preferences_OR.pdf (дата звернення: 24.11.2023).

44. Human Development Report. United Nations. New York. St Martin's Press LLC, 2020. 238 p.

45. Human Development Report. United Nations. Canada. Gilmore Printing Services Inc. 2021. 216 p.

46. Human Development Report. Nations. New York. PBM Graphics. 2021. 239 p.

47. ITF Transport Outlook 2021. ITF. OECD Publishing, Paris, 2021. 247 p

48. Ismail N., Mahyideen J. The impact of infrastructure on Trade and Economic Growth in Selected Economies in Asia. ADBI Working Paper 553. Tokyo: Asian Development Bank Institute. 2019. URL: <http://www.adb.org/publications/impact-infrastructure-trade-and-economic-growth-selected-economies-asia/> (дата звернення: 21.11.2023).

49. Kasraian D., Maat K., Stead D., van Wee B. Long-term impacts of transport infrastructure networks on land-use change: an international review of empirical

studies. *Transport Reviews Journal*. 2021. Vol. 36. N. 6. P. 772-792.

50. Khadaroo A., Seetanah B. Transport infrastructure and foreign direct investment. *Journal of International Development*. 2020. N.22. P. 103-123.

51. Lavee D. The impact of investment in transport infrastructure on employment: the case of Israel. *European Transport*. 2019. Vol. 74. N3. P. 1-21.

52. Lindon E. Remember the population bomb? It's still ticking. *The New York Times: Sunday Review*. 2021. N 4. P. 12-17.

53. Maciulyte-Sniukiene A., Matuzeviciute K. Impact of human capital development on productivity growth in EU member states. *Business, Management and Education*. 2021. N 16. P. 1-12.

54. Maparu T., Mazumder T. Transport infrastructure, economic development and urbanization in India (1990-2011): Is there any causal relationship? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 2019. Vol. 108. P. 319-336.

55. Mbongo J., Mutasa F., Msigwa R. The Effects of Money Supply on Inflation in Tanzania. *Economics Journal*. 2019. N 3(2). P.19-26.

56. McMillen D., Lester T. Evolving subcenters: Employment and population densities in Chicago, 1970-2020. *Journal of Housing Economics*. 2022. Vol. 12. N 1. P. 60-81.

57. Meersman H., Nazemzadeh M. The contribution of transport infrastructure to economic activity: the case of Belgium. *Case studies on Transport Policy*. 2019. N 5. P. 316-324.

58. Melo P., Graham D., Brage-Ardao R. The Productivity of transport infrastructure investment: A meta-analysis of empirical evidence. *Regional Science and Urban Economics*. 2021. Vol. 6. N 5. P. 695- 706.

59. Monfared S., Akin F. The Relationship between Exchange Rates and Inflation: the Case of Iran. *European Journal of Sustainable Development*. 2019. Vol. 6. N 4. P. 329-340.

60. Narayan S., Rath B., Narayan P. Evidence of Wagner's law from Indian States. *Economic Modelling*. 2022. Vol. 29. N 5. P. 1548-1557.

61. Nkurunziza J., Tsowou K., Cazzaniga S. Commodity Dependence, Growth

and Human Development. Special Unit on Commodities of UNCTAD. 2019. 25 p.

62. Peterson E., Wesley E. The Role of Population in Economic Growth. *SAGE*. 2019. N 1. P. 1-15.

63. Popova O., Martynov K., Khusnutdinov R. Study on Transport Infrastructure as Mechanism of Urban Planning Strategies. *Earth and Environmental Science Conference*. 2019. Vol. 98. URL: <https://doi.org/10.1088/1755-1315/90/1/012225/> (дата звернення: 12.11.2023).

64. Popova E. Relations between Wellbeing and Transport Infrastructure of the Country. *Procedia Engineering*. 2019. Vol. 186. P. 579-588.

65. Porter M.E. Competitive Strategy. Techniques for Analyzing Industries and Competitors. Free Press, 2018. 452 p.

66. Porter M.E. Competitive Advantage Creating and Sustaining Superior Performance. Free Press, 2018. 592 p.

67. Preysner C. The critical role of infrastructure in enhancing Czech Competitiveness. Lehigh University. *Lehigh Preserve. Post-Communist Reform in the Czech Republic: Progress and Problems*. 2019. Vol. 42. P. 3-12.

68. Ruta M., Mulabdic A., Murray S., Rocha N. et al. How much will the Belt and Road Initiative reduce trade costs. *The Trade Post. World Bank Blogs*. 2020. URL: <https://www.blogs.worldbank.org/trade/how-much-will-belt-and-road-initiative-reduce-trade-costs/> (дата звернення: 13.11.2023).

69. Safronchuk M., Sergeeva M. The Concept of Economic Growth Through Digital Economy Perspective. *Modern Global Economic System: Evolutional Development vs. Revolutionary Leap*. 2021. Vol 198. P. 1264-1271. https://doi.org/10.1007/978-3-030-69415-9_138 (дата звернення: 25.11.2023).

70. Saleem H., Puppim de Oliveira J. Pollution and Economic Development: An Economic Research Review. *Environ, Res. Lett.* 2020. Vol.13. P. 1-14.

71. Shansarn S. Labor productivity, growth, education, health and technological progress: A cross-country analysis. *Economic Analysis & Policy*. 2020. Vol. 40. N 2. P. 249-261.

72. Sinah S. Empirical Study of Relationship between Money Supply and

Inflation Based on Data from New Standardized Reporting Format. *International Journal of Economics and finance*. 2019. Vol. 10. N 1. P.213-219.

73. Sinate D., Fanal V., Bangera S. & Joy S. Connecting Africa: Role of transport infrastructure. Export-Import Bank of India. Working Papers Vol.72. 2021. 76 p.

74. Skorobogatova O. Transport Infrastructure Development Performance. *Procedia Engineering*. 2020. Vol. 178. P. 319-329.

75. Smith A. An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations, University of Chicago Press; Later Printing edition, 2021, 1152 p

76. Stifel D., Minten B. Market access, welfare and nutrition: Evidence from Ethiopia. ESSP working Paper Vol. 77. Washington. 2019. P.5-47.

77. Toh C., Sanguesa J., Cano J., Martinez F. Advances in smart roads for future smart cities. *Proceedings of the Royal Society A: Mathematical, Physical and Engineering Sciences*. 2020. URL; <https://doi.org/10.1098/rspa.2019.0439> (дата звернення: 15.11.2023).

78. Unver M., Erdogan M. Social Effects of Foreign Direct Investments: International Empirical Evidences for Education, Health and Social Security. *International Research Journal of Finance and Economics*. 2019. Vol. 132. P.7-19.

79. Veber M. Economy and Society: An Outline of Interpretive Sociology, Volumes 1-2. Univ of California Press, 2013. 1712 p.

80. Wang W., Zhong M., Hunt J. Analysis of the Wider Economic Impact of a transport infrastructure project using an integrated land use transport model. *Sustainability*. 2021. Vol. 11. N 364. P. 1- 17.

81. Watson A. Trade Openness and Inflation: The Role of Real and Nominal Price Rigidities. *Journal of International Money and Finance*. 2019. Vol. 64. P. 137-169.

82. Wolla S.A. Why are some countries rich and others poor? *Federal Reserve Bank of St. Louis: Economic research*. 2021. URL: <https://research.stlouisfed.org/publications/page-1-econ/2021/09/01/why-are-some-countries-rich-and-others-poor/> (дата звернення: 25.11.2023).

83. Yolanda Y. Analysis of Factors Affecting Inflation and its Impact on Human Development Index and Poverty in Indonesia. *European Research Studies Journal, European Research Studies Journal*. 2022. Vol. 4B. P. 38-56.

84. Ziadah R. Transport Infrastructure and Logistics in the Making of Dubai Inc. *International Journal of Urban and Regional Research*. 2022. Vol. 4.N. 2. URL: <https://doi.org/10.1111/1468-2427/12570/> (дата звернення: 20.11.2023).

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А

АНОТАЦІЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ ІНОЗЕМНОЮ МОВОЮ

ANNOTATION

Transport is the most important component of the development of the world economy and life in general, as transport is a strategically important sector of the world economy. Acceleration of the processes of interaction of all sectors of the economy provokes the transport sector to constant improvements. Structural changes characterizing the processes of global production and international trade are taking place thanks to evolutionary leaps in the world transport sector. Laws and regularities of this market have peculiarities. At the same time, these laws have the property of constantly changing under the influence of many different factors.

In the economy of various countries, the transport industry occupies a specific position, being the most important component of the industrial and social infrastructure. It ensures the normal operation of the country's economic system in general, satisfying one of its most important needs - the movement of goods and passengers.

Economic growth in the world, which was accompanied during the last decades by an anticipatory increase in the volume of international trade, international cooperation in production, as well as the rapid development of the tourist business, contributed to the growth of the volume of transport and the qualitative progress of the transport industry. In turn, transport communications play a fundamental role in the processes of globalization, in the formation of regional economic spaces.

Progress of means of international transport communications in the 20th century. acquired impressive proportions. It was possible to achieve a quick connection of the continents: instead of weeks, it became possible to overcome the distance between the Old and New worlds in a matter of hours. Transport has become widely available, truly mass. It is an integral part of technological cycles. Quite often, internationally specialized productions are created with the aim of stable and large-scale supplies of labor items, raw materials and energy carriers from other countries of the world.

In the context of the expansion of world trade, the globalization of cargo flows and the transfer of production to the countries of Southeast Asia, and the organization of the export of finished products, the role of transport and logistics services is becoming increasingly important. The effective development of transport and logistics centers contributes to the reduction of the cost of the created product and the level of expenses in the gross domestic product, which, in turn, affects the competitiveness of countries in the world market.

Transport plays a significant role in the process of selling products, carrying out export-import operations, production deliveries, as well as for the movement of workers and specialists. It is a necessary link in the general process of economic reproduction and in the context of international production cooperation becomes an element of communication between the participants of the international division of labor. Now transport operations reflect a whole complex of historical, technical, national conditions of development and production activity. Fast and efficient transport provision is an important condition for accelerating economic progress, while transit becomes a powerful source of foreign exchange earnings.

The global transport and logistics system turned out to be one of the most affected areas as a result of the COVID-19 pandemic. The basis of the negative consequences are various factors: the closing of state borders, the introduction of restrictions on the movement of people and goods, the disruption of production and sales chains, a decrease in demand and purchasing power. The totality of these factors affected all types of transportation - from the use of personal and public transport in cities to passenger and cargo transportation both within and between countries.

The globalization of the world economy and the practically free transfer of capital, including in the form of direct investments in fixed assets, have made serious changes in the international division of labor and the territorial location of production. Along with significant population growth, this led to a significant increase in transportation. It should be noted that there is no special international transport in the world, separate from national transport systems, which is intended exclusively for international transportation of goods and passengers. International transportation is

served by national carriers of different countries, which use their rolling stock (sea and river vessels, airplanes, cars, wagons), as well as transport networks (rail, road, river, air) and transport hubs (sea and river ports, airports, railway and bus stations, cargo and passenger terminals), which belong to the transport systems of individual countries.

Based on the results of the analysis of the domestic market of international road transport, it can be concluded that the prospects for the development of the specified market in Ukraine are quite encouraging. Of course, Ukrainian international road carriers face problems that harm their work on Western European highways and in the Baltic countries. These are, first of all, the high level of performance of vehicles, their non-compliance with international technical standards, dumping of prices for international freight transportation and the imperfection of the legislative framework for the regulation of motor vehicle legal relations. However, the presence of international road transport corridors passing through the territory of Ukraine, acceptable prices for road transportation offered by domestic international carriers, as well as the current course of our state aimed at expanding international activities, contribute to the desire of Ukrainian road carriers to increase the volume of cargo transportation in international traffic, gradually retraining on export-import and transit freight transportation.

