

УДК 339.5.012.23:338.47

ОЦІНКА ПЕРЕДУМОВ ТА ФАКТОРІВ ВИНИКНЕННЯ АСИМЕТРІЇ СВІТОВИХ РИНКІВ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Познанська І.В.

Стаття присвячена дослідженню причин виникнення асиметрії ринків транспортних послуг, вивченню світового досвіду вирішення проблем асиметрії та особливостей її прояву на національному просторі, містить оцінку особливостей асиметрії фрахтового ринку та регіональної асиметрії.

Постановка проблеми. Транспортне виробництво - фундамент ринкової економіки, в кінцевому рахунку визначає конкурентоспроможність країни або регіону на відповідних товарних ринках, і відповідно кожна країна або регіон прагне реалізувати це виробництво найбільш вигідним для себе чином. Така організація може відповідати або не відповідати глобальним потребам світової економіки, формуючи на свою користь конкурентні переваги і створюючи для своїх конкурентів певні незручності, що ускладнюють їм просування своїх товарів. В таких умовах кон'юнктура ринку вже буде складатися не під дією об'єктивних економічних законів, реалізуючи принцип найбільшої економічної доцільності, а як результат цілеспрямованого втручання в діяльність ринку, формуючи тим самим певну асиметрію щодо його оптимального стану. При цьому треба мати на увазі, що якщо асиметрія будь якого товарного ринку, впливає в основному на кон'юнктуру тільки цього ринку і частково ринків супутніх товарів, то асиметрія транспортних ринків впливає не тільки на ринки транспортних послуг, а й, у першу чергу, на всі товарні ринки відповідних регіонів. У цьому відношенні дослідження асиметрії транспортних ринків представляється дуже важливим науковим напрямком економіки та експлуатації транспорту оскільки дозволяє отримати відповіді на питання про причини та розмір відхилень від оптимального стану ринку і, відповідно, або шукати шляхи виправлення ситуації, що склалася, або, прогнозуючи її подальший розвиток, використовувати для прискорення економічного зростання регіонів і територій.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Більшість досліджень з економіки транспорту в більшій або меншій мірі стосуються проблем асиметричної природи ринку транспортних послуг, але питання управління цим процесом, поряд с понятійною невизначеністю, не порушується в жодному з них. Серед закордонних досліджень цієї проблеми найбільш цікавими є наукові праці Т.Такахаші, які присвячені вивченню впливу асиметрії транспортних витрат на географію перевезень у випадку з розрізненим розподіленням економічної діяльності.

Постановка завдання. Основна ідея статті полягає у вивченні світового досвіду вирішення зазначених проблем і можливих прояв національних особливостей з метою розробки науково обґрунтованих методологічних засад створення методичного забезпечення діяльності національних підприємств морського сервісу і можливості ефективного використання українських транспортних засобів у перевезеннях.

Основний матеріал. Для ефективного функціонування економіки сучасної держави необхідною умовою є вигідне і надійне забезпечення просування товарів на зовнішні і внутрішні ринки. Ринок як економічна категорія виражає систему стабільних, постійно відтворюваних відносин (виробничих, економічних, технологічних та ін.) між різними суб'єктами, діючими на ньому, опосередкованих механізмом вартості, товарно-грошовими відносинами, ціноутворенням, попитом і пропозицією та іншими елементами сфери обігу продукції (послуг).

Оскільки в своєму значенні асиметрія ринків виступає як об'єкт ринкових відносин, від ефективної реалізації якого залежить ефективне функціонування і розвиток не тільки транспорту, а й усіх секторів економіки, підприємств, їх об'єднань і комплексів, що обслуговуються транспортом, дослідження цього наукового напрямку є необхідною умовою ефективного економічного зростання, як груп або навіть окремих країн так і певних територіальних утворень.

У цьому відношенні асиметрія транспортних ринків буде виступати і в ролі суб'єкта регульованих ринкових відносин, особливо при формуванні попиту на перевезення і розподілі їх між взаємодіючими видами транспорту, при встановленні взаємовигідних господарсько-правових відносин транспортного комплексу з вантажовласниками та пасажирями, транспортом інших територіальних суб'єктів і транспортним машинобудуванням.

Послуги, особливо інфраструктурні, стимулюють економічне зростання і розвиток, сприяючи досягненню цілей розвитку тисячоліття, та сприятимуть досягненню цілей сталого розвитку у галузі на період після 2015 року. Найважливішим видом інфраструктурних послуг є

транспортних послуг, на які припадає 20% світового експорту послуг. Транспорт як найважливіша складова частина ринкової інфраструктури має істотний вплив на динамічність і ефективність соціально-економічного розвитку окремих регіонів і країни в цілому, яке відбуватиметься переважно при зростанні значення транспортного фактора. У порівнянні з іншими галузями економіки транспорт має низку особливостей економічного, організаційного та технічного характеру, які повинні враховуватися при вирішенні спільних проблем формування та управління ринком транспортних послуг. Ринок транспортних послуг є одним з найбільш великих і значущих підсистем економіки. В умовах жорсткої конкуренції на ринках транспортних послуг зростає тиск з боку транспортно-логістичних операторів, що успішно розвиваються, спостерігається підвищення вимог споживачів до якості транспортного обслуговування, а також до строків доставки і збереження вантажів. Сталий розвиток ринку транспортних послуг є гарантією єдності економічного простору країни, вільного переміщення товарів і послуг, конкуренції та свободи економічної діяльності, забезпечення цілісності держави та національної безпеки, поліпшення умов і рівня життя населення. Аналіз існуючого стану ринків транспортних послуг показує, що їх функціонування зіткнулося з безліччю проблем, які не можуть бути вирішені традиційними методами, на основі сформованих дисциплінарних підходів. Функціонування сучасного ринку настільки складно, і зовнішні умови змінюються так стрімко, що використання традиційних методів управління не дає задовільних результатів. Виникає необхідність розробки нових підходів та інструментів економічного управління розвитком ринків транспортних послуг з метою прискорення соціально-економічного розвитку країни та підвищення ефективності функціонування її економіки.

У сучасному світі транспортні послуги забезпечують підвищення ефективності суспільного виробництва, нормальне функціонування економіки. Вони створюють умови для раціонального розподілу по території країни виробничих сил, враховуючи найбільш доцільне наближення до районів споживання продукції та джерел сировини підприємств різних галузей економіки, що дозволяє розвиватися таким галузям як сільське господарство, торгівля та іншим. Процеси глобалізації, інтеграції та лібералізації торгівлі продовжують впливати на формування нових вимог до ринку транспортних послуг. Зросла роль нових індустріальних азіатських країн в світовій економіці, що створило сприятливі умови для стійкого функціонування нових транспортних потоків. Все більшого значення надається якості транспортних послуг,

створенню нових об'єктів інфраструктури, або модернізації старих, синхронізації та гармонізації національних норм до міжнародних стандартів з метою мінімізації часових витрат на всебічні формальності, розробці нової сітки транспортних коридорів з урахуванням майбутніх потреб у перевезеннях та усуненню «вузьких місць», які перешкоджають нормальному функціонуванню ринку. Крім цього, все більше уваги приділяється питанням оптимальної інтеграції і взаємозв'язок усіх видів транспорту; пропаганді економічно ефективного, якісного транспорту, що сприяє подальшому економічному зростанню та конкурентоспроможності; безпеки та екологічності транспорту.

Особливу увагу необхідно приділяти тим секторам економіки, які є найбільш важливими для економіки конкретної країни, або, за будь якими причинами, є проблемними для господарського комплексу всієї країни. Транспортний комплекс України до сих пір залишається неадаптованим до міжнародних стандартів і перешкоджає розвитку, як внутрішніх перевезень (застарілі об'єкти інфраструктури і рухомого складу транспортних підприємств), так і використання транзитного потенціалу країни (створюються нові транспортні потоки в обхід України). Конкурентоспроможність української транспортної галузі на пряму залежить від спроможності адаптуватися до міжнародних вимог, але такі складні перетворення потребують послідовного та синхронного введення відповідної системи заходів.

Ринок транспортних послуг має асиметричну природу: нерівномірність розподілення між видами транспорту, суб'єктами ринку, диспропорції локальних ринків та особливості ціноутворення. В Україні найбільші переробки вантажу припадають на залізничний транспорт – 57,6%, наступний по вантажним перевезенням автомобільний транспорт – 26,5% та трубопровідний – 14,9%. Наявність більшої кількості судноплавних річок, морських портів та міжнародних пріоритетів розвитку транспорту не допомогли – в Україні на водний транспорт припадає лише 0,9% від вантажопереvezень. За 2013 рік всіма видами транспорту експортовано 175,6 млн.т вантажів. Найбільшими групами вантажів були: руди, шлаки та зола – 39,2 млн.т (22,3% загального обсягу експорту), сіль, сірка, штукатурні матеріали, цемент – 34,6 млн.т (19,7%), зернові культури - 27,1 млн.т (15,4%), чорні метали – 26,6 млн.т (15,1%), енергетичні матеріали, нафта та продукти її перегонки – 12,8 млн.т (7,3%), деревина і вироби з деревини – 6,2 млн.т (3,5%), добрива – 3,8 млн.т (2,1%). Спостерігається стійка тенденція щодо перевезень недорогих вантажів та сировини, які створюють певну продуктову асиметрію на ринку транспортних послуг.

Таблиця 1

Вантажні перевезення за 2014 рік¹

	Вантажооборот		Перевезено вантажів	
	млн.т/км	у % до 2013 р.	млн.т	у % до 2013 р.
Залізничний	209634,3	95,5	387,0	88,9
Автомобільний	37764,2	94,9	178,0	99,
Водний	5462,3	118,5	6,0	103,0
трубопровідний	82050,9	73,6	99,7	80,0
авіаційний	240,0	88,3	0,1	84,5
Всього	335151,7	89,2	671,2	89,9

Багато транспортних вузлів було створено під потреби СРСР, тому сьогодні не затребувані, деякі не відповідають вимогам по рівню устаткування, що робить їх неконкурентоспроможними та поступово виходять з ринку. Постійне збільшення цін на паливо призводять до здороження транспортування товарів, в деяких випадках таке збільшення може привести до недоцільності цього перевезення. Транспортні засоби потребують постійної модернізації щоб відповідати потребам у якості перевезень, їх безпеки та сучасності. Дисонанс від невідповідності транспортних засобів українських підприємств сучасним нормам та їх недостатньої кількості не дозволяє говорити про ефективне функціонування України на ринку транспортних послуг. Фрахтовий ринок має мінливу природу тому реагує на будь які коливання світової економіки. Фрахтовий ринок відрізняється своєю різноманітністю продукції морського транспорту. Незважаючи на гадану однорідність продукції морського транспорту, вона не охоплюється тільки одним однорідним ринком на ньому існує багато самостійних сегментів в яких діють окремі закономірності. Світовий фрахтовий ринок морського судноплавства прийнято ділити на ринки і секції за такими ознаками, як форма експлуатації флоту, характер взаємин між судновласниками та вантажовласниками, вид послуг, що надаються, спеціалізація тоннажу. За характером роботи флоту морське судноплавство ділять на лінійне і трампове, які утворюють відповідні фрахтові ринки. Між ними існують значні відмінності, що виражаються, насамперед у призначенні та якості послуг, що надаються морським транспортом клієнтурі. Але навіть це не є

¹ Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим і м.Севастополя.

кінцевою формою утворення фрахтового ринку і сьогодні прийнято вважати що навіть перевезення нафти на напрямку Близький схід – Континент не охоплюється окремим замкнутим ринком а поділене ще на певну кількість окремих самостійних сегментів. Рівень фрахтових ставок формується в залежності від типу та розміру суден, виду вантажу, розміру партії та напрямку перевезень. Так, наприклад, перевезення невеликої партії пшениці від 5 до 10 тис. тонн з портів України до Єгипту або Лівану складатиме 28-29\$/т, а до Іспанії або Лівії варіюється від 35 до 38\$/т. Перевезення партії об'ємом 25 тис. тонн до Єгипту буде коштувати 16-18\$/т. Перевезення кукурудзи великотоннажним балкером партією 50 тис. тонн до Китаю буде коштувати 42-43\$/т, а Ємену 31-32\$/т. Транспортування вантажів у контейнерах здебільшого відбувається великими партіями в напрямку Європа-Азія, може вимірюватися в двадцяти футовому або сорока футовому еквіваленті і складатиме приблизно 740\$/TEU та 850\$/FEU.

Фрахтовий ринок, будучи певною мірою ринком ф'ючерсних угод, вельми психологічний і схильний до впливу очікувань. І в цьому сенсі такі фактори, як загострення міжнародної ситуації глобального або локального характеру, зокрема, загроза військових дій, а тим більше, їх початок, соціальні конфлікти (страйки, громадянські війни) можуть зрушити кон'юнктуру фрахтового ринку в будь-яку сторону в залежності від того, яких наслідків можна очікувати від майбутнього або відбувається події - зростання чи скорочення морських перевезень.

На сьогодні дослідження в цьому напрямку майже не проводились та відносились до загальних ознак асиметрії ринків, тому транспортні послуги особливо потребують цього дослідження. Спеціалізація нашого флоту буде на пряму залежати від структури нашого виробництва і кон'юнктури світового фрахтового ринку на той момент, коли держава розробить і узаконить свої заходи з підтримки вітчизняного судновласника.

Регіональна асиметрія повинна розглядатися по багатьох аспектах. Перш за все це проблеми економіко-правової асиметрії, тобто нерівнозначність регіонів та їх статусу, але не можна виключати економічні, соціальні, культурні, політичні та інші компоненти, які формують умови для виникнення регіональної асиметрії. Управління регіональним розвитком передбачає використання форм і методів узгодження інтересів між центром і регіонами, посилення взаємозв'язку між використанням міжрегіональних та внутрішньорегіональних матеріальних ресурсів та фінансових потоків, способів вдосконалення механізму державної підтримки соціально-економічного розвитку,

особливо депресивних регіонів. Головною метою такого управління є створення кожному суб'єкту господарювання умов, що дозволяють йому самостійно виконувати свою діяльність та змогу підтримувати певний розвиток, при посиленні підтримки з боку держави. Основою економічної діагностики ринкових процесів в регіонах є кон'юнктурні дослідження, які включають в себе поточні спостереження, кон'юнктурний огляд, тобто аналіз причин досліджуваних факторів і кон'юнктурний прогноз, що і потрібно виконати на першому етапі. Другий етап слід пов'язувати з розробкою методологічного підґрунтя кількісної оцінки ступеню асиметрії, оскільки в результаті об'єктивно діючих економічних процесів суто математична рівновага не може бути свідоцтвом рівноваги економічної. Крім того для різних країн в територій вплив асиметрії транспортних ринків на економічний розвиток не може бути однаковим і для оцінки ступеня такого впливу теж необхідно розробляти відповідне методологічне підґрунтя. І, нарешті, необхідно мати можливість заздалегідь оцінювати тенденції відповідної асиметрії, мати дієві механізми впливу на її динаміку та інструменти використання самих різних проявів асиметрії для забезпечення відповідного економічного розвитку країн і територій.

Висновки. Проблема управління асиметрією транспортних ринків вимагає всебічного аналізу і серйозного наукового обґрунтування. Дослідження питань розвитку штучного впливу на ринки та їх подальшого розвитку під впливом даного чинника особливо актуально в сучасній економіці. Поняття асиметрії транспортних ринків дуже широке, багатогранне, в певному наближенні його можна сьогодні охарактеризувати як один з найголовніших елементів механізму ринкової системи, яка одночасно є середовищем, куди занурена дана система і поза якою вона сьогодні вже функціонувати не може, оскільки є основним чинником забезпечення конкурентних переваг для регіональних або національних суб'єктів, відповідно забезпечуючи або нав'язуючи їм одну і ту ж гру, або зобов'язуючи їх грати за одними і тими ж, вигідним для того хто створив таку асиметрію правилам. Таким чином, асиметрична природа ринку транспортних послуг потребує постійного моніторингу стану національної транспортної галузі, оцінки потреб ринку, визначення пріоритетного напрямку розвитку національної економіки, у першу чергу її транспортного сектору.

Кінцевою метою виконання дослідження є створення методологічного підґрунтя до формування сучасної та конкурентоспроможної транспортної галузі, що забезпечить створення

необхідних передумов ефективного розвитку національної економіки та підвищення добробуту людей.

Література

1. Державна служба статистики. Вантажні перевезення 2013 рік Режим доступу до журналу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
2. Надточий Г.Л. Географія морського судоходства: учебн. пособ. – М.: Транспорт, 1985. – 263 с.
3. Экономика морского транспорта: учебн. пособ. [для вузов морск. трансп.] / [А. А.Черкесов-Цыбизов, В. И. Чекаловец, Н. Т. Примачев и др.] – М.: Транспорт, 1987. – 430 с.
4. Review of maritime transport, 2014 Report by the UNCTAD secretariat //UNITED NATIONS [<http://unctad.org/rmt>] New York and Geneva, 2014 – 136p.
5. Takaaki Takahashi Asymmetric Transport Costs and Economic /Geography Center for Spatial Information Science, University of Tokyo – Japan, 2007–31 p.

Abstract

Poznanska I.V.

Estimation preconditions and factors of the world market transport services asymmetry

The article investigates the causes of the asymmetry of the transport market, study the world experience solving problems of asymmetry and characteristics of its manifestation on national space, containing an assessment features asymmetry freight market and regional asymmetries.