

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Кафедра бізнес-аналітики та цифрової економіки

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри бізнес-аналітики та цифрової економіки

_____ Наталія КАСЬЯНОВА

« ____ » _____ 2021 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

(Пояснювальна записка)

здобувача освітнього ступеня «Магістр»

Тема: Розвиток світового ринку вантажних перевезень

Виконав: Андрій ФАЄР

Керівник: Наталія КОВАЛЕНКО

Консультанти з розділів:

Розділ 1: Наталія КОВАЛЕНКО.

Розділ 2: Наталія КОВАЛЕНКО

Розділ 3: Наталія КОВАЛЕНКО

Нормоконтролер із ЄСКД (ЄСПД):

ст. викладач Юлія ДИЯК

КИЇВ 2021

Національний авіаційний університет
Факультет економіки та бізнес-адміністрування
Кафедра бізнес-аналітики та цифрової економіки
Освітній ступінь «Магістр»
Освітньо-професійна програма «Міжнародна економіка»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри бізнес-аналітики та цифрової економіки

_____ Наталія КАСЬЯНОВА

« ____ » _____ 2021 р.

ЗАВДАННЯ НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ

Студента: Андрія ФАЄРА

Тема роботи: Розвиток світового ринку вантажних перевезень
затверджена наказом ректора № 1966/ст від 23.09.2021 р.

1. Термін здачі студентом закінченої роботи на кафедру: 06.12.2021
2. Вихідні дані до роботи: статистичні дані, нормативно-правова база, електронні інформаційні джерела, матеріали періодичних видань
3. Зміст дослідження: Сутність та види міжнародних вантажних перевезень. Складові світового ринку вантажних перевезень. Особливості регулювання світового ринку вантажних перевезень. Об'єм та динаміка розвитку світового ринку вантажних перевезень. Вантажні перевезення України. Аналіз світового ринку авіаційних вантажних перевезень. Проблеми розвитку міжнародного ринку вантажних перевезень. Напрями та сценарії розвитку світових вантажних перевезень.
4. Перелік обов'язкових демонстраційних матеріалів: зміна ВВП, об'єму торгівлі та вантажообігу у 2020 р., %, зовнішня торгівля морським та повітряним транспортом, відсоткові зміни у порівнянні з червнем 2008 року, %, міжнародні морські перевезення, світовий ВВП та показник співвідношення морської торгівлі до світового ВВП, %, об'єм ринку автомобільних вантажних перевезень Європи, млрд. євро, європейський автомобільний вантажообіг в розрізі типів перевезень, млн. ткм., авіаційний вантажообіг та світова торгівля, обсяг світової торгівлі та авіаційного вантажообігу у 2019-2020 рр., %, динаміка вантажообігу та кількості перевезень вантажів по Україні за 2019 р. та 2020 р., зміна глобального вантажопотоку в розрізі торгових груп

Календарний план

№ п/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Термін виконання	Позначки керівника про виконання завдань
1	Отримання завдання на кваліфікаційної роботу	01.10.2021	виконано
2	Огляд літератури за темою	04.10.2021	виконано
3	Сутність та види міжнародних вантажних перевезень	14.10.2021	виконано
4	Складові світового ринку вантажних перевезень	24.10.2021	виконано
5	Об'єм та динаміка розвитку світового ринку вантажних перевезень	27.10.2021	виконано
6	Вантажні перевезення України	04.11.2021	виконано
7	Аналіз світового ринку авіаційних вантажних перевезень	14.11.2021	виконано
8	Проблеми розвитку міжнародного ринку вантажних перевезень	24.11.2021	виконано
9	Напрями та сценарії розвитку світових вантажних перевезень	31.11.2021	виконано
10	Аналіз отриманих результатів	05.12.2021	виконано
11	Розробка слайдів та написання доповіді	07.12.2021	виконано
12	Попередній захист кваліфікаційної роботи	08.12.2021	виконано
13	Корегування роботи за результатами попереднього захисту	15.12.2021	виконано
14	Остаточне оформлення кваліфікаційної роботи та слайдів	18.12.2021	виконано
15	Підписання відгуку та рецензії	20.12.2021	виконано
16	Захист кваліфікаційної роботи у ДЕК	24.12.2021	виконано

5. Дата видачі завдання: 01.10.2021

Керівник:

д.е.н., професор

_____ Наталія КОВАЛЕНКО

Завдання прийняв для виконання

_____ Андрій ФАЄР

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до дипломної роботи Розвиток світового ринку вантажних перевезень 105 с., 29 рис., 8 табл., 94 літературних джерел.

ПЕРЕВЕЗЕННЯ, СВІТОВІ ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, АВІАЦІЙНІ ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ТЕНДЕНЦІЇ ТА НАПРЯМИ РОЗВИТКУ РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Об'єкт дослідження - світовий ринок вантажних перевезень.

Метою даної роботи є проаналізувати тенденції розвитку світового ринку вантажних перевезень та розглянуто варіанти подальшого розвитку ринку.

В роботі використані **методи** аналізу та синтезу теоретичного і практичного матеріалу, індукції та дедукції. Аналіз фактичних даних проведено із застосуванням методів групування, вибірки, порівняння та узагальнення. Методологія дипломної роботи базується на принципах діалектичної логіки і системному підході до дослідження проблем розвитку світових вантажних перевезень.

Методологічною основою дипломного дослідження є сукупність методів, прийомів і принципів наукового дослідження. Методи наукових узагальнень, порівняльного аналізу, синтезу застосовано при дослідженні теоретичних основ світового ринку вантажних перевезень.

Теоретичною основою дипломної роботи стали праці вітчизняних і зарубіжних вчених присвячені тенденціям розвитку світових вантажних перевезень. В роботі також використані матеріали наукових конференцій і публікації у періодичних виданнях. Джерелом фактичних даних є міжнародні та національні галузеві бази даних, а також дані International Transport Forum, Eurostat, IATA, McKinsey та інших рейтингових агентств.

Значущість отриманих результатів полягає в визначенні сутності світового ринку вантажних перевезень та його учасників, визначенні тенденцій та напрямів розвитку ринку.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	10
Розділ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ СВІТОВОГО РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	12
1.1. Сутність та види міжнародних вантажних перевезень	12
1.2. Складові світового ринку вантажних перевезень	20
1.3. Особливості регулювання світового ринку вантажних перевезень...	27
Висновки до розділу 1.....	38
Розділ 2. АНАЛІЗ ПОТОЧНОГО СТАНУ МІЖНАРОДНОГО РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	41
2.1. Об'єм та динаміка розвитку світового ринку вантажних перевезень..	51
2.2. Вантажні перевезення України	50
2.3. Аналіз світового ринку авіаційних вантажних перевезень	57
Висновки до розділу 2.....	67
Розділ 3. РОЗРОБКА ЗАХОДІВ ЩОДО РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	70
3.1. Проблеми розвитку міжнародного ринку вантажних перевезень.....	70
3.2. Напрями та сценарії розвитку світових вантажних перевезень	79
Висновки до розділу 3.....	96
ВИСНОВКИ.....	99
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	101

ВСТУП

Швидке поширення COVID-19 значно вплинуло на життя, бізнес та світову економіку. Заходи боротьби з вірусом паралізували не лише організації та постачальників; вони також призвели до падіння попиту.

Криза по-різному впливає на різні галузі. Індустрія перевезень зазнає сильного впливу, набагато більше, ніж інші. Варто зазначити, вплив кризи на пасажирський транспорт та вантажний транспорт значно відрізняється.

Щодо світових вантажних перевезень склалась неоднозначна ситуація. Закриття кордонів і зупинка заводів у деяких галузях обробної промисловості порушили ланцюги поставок, а експедитори, перевізники та логістичні компанії піддалися ризику через невиконання замовлень виробниками та операційні перешкоди.

З огляду на види транспорту, на морське судноплавство серйозно вплинуло короткострокове скорочення обсягів бізнесу. На багатьох важливих маршрутах було відмічене скорочення пропускнуєї спроможності або маршрути були повністю скасовані. Доходи від автомобільних перевезень значно скоротились порівняно з докризовим періодом. Також спостерігається зменшення вантажообігу, оскільки перевезення певних вантажів (наприклад, автомобільних деталей, одягу, будівельних матеріалів) значно скоротилося. У авіаперевезеннях скорочення обсягів збіглося з різким зростанням тарифів на вантажні перевезення, оскільки скорочення пасажирських рейсів призвело до дефіциту вантажних перевезень. Залізничні вантажні перевезення менше постраждали від закриття кордонів і, таким чином, зробили значний внесок у підтримання поставок, хоча також спостерігалися падіння товарообігу та зниження потужностей.

COVID-19 також вплинув на інфраструктурні цілі. У той час як у портах виникли проблеми з відставанням, оператори платних доріг зазнали втрат у прибутках через скорочення вантажних і пасажирських перевезень. Аеропорти серйозно постраждали від обмеження рейсів.

Метою даної роботи є проаналізувати тенденції розвитку світового ринку вантажних перевезень та розглянуто варіанти подальшого розвитку ринку.

Завданнями дипломної роботи є:

- Розкрити сутність поняття та види міжнародних вантажних перевезень;
- Перерахувати складові світового ринку вантажних перевезень;
- Розглянути особливості регулювання світового ринку вантажних перевезень;
- Дослідити об'єм та динаміка розвитку світового ринку вантажних перевезень;
- Дослідити вантажні перевезення України
- Проаналізувати тенденції світового ринку авіаційних вантажних перевезень;
- Розглянути проблеми розвитку міжнародного ринку вантажних перевезень;
- Проаналізувати напрями та сценарії розвитку світових вантажних перевезень

Об'єктом дослідження - світовий ринок вантажних перевезень.

Предметом дослідження є теоретичні та практичні аспекти аналізу розвитку світового ринку вантажних перевезень.

В роботі використані **методи** аналізу та синтезу теоретичного і практичного матеріалу, індукції та дедукції. Аналіз фактичних даних проведено із застосуванням методів групування, вибірки, порівняння та узагальнення. Методологія дипломної роботи базується на принципах діалектичної логіки і системному підході до дослідження проблем розвитку світових вантажних перевезень.

Теоретичною основою дипломної роботи стали праці вітчизняних і зарубіжних вчених присвячені тенденціям розвитку світових вантажних перевезень. В роботі також використані матеріали наукових конференцій і публікації у періодичних виданнях. Джерелом фактичних даних є міжнародні та національні галузеві бази даних, а також дані International Transport Forum, Eurostat, IATA, McKinsey та інших рейтингових агентств.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ СВІТОВОГО РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Сутність та види міжнародних вантажних перевезень

Провідною галуззю матеріального виробництва є транспорт, без якого було б неможливе подолання територіального розриву між виробництвом і споживанням товарів і послуг. Як і сама глобальна економіка, транспорт перетворився в дуже складну, взаємозалежну, орієнтовану на передові технології галузь, що споживає значну частину світових енергетичних і природних ресурсів.

Послуги з перевезення товарів зовнішньої торгівлі носять інтернаціональний характер, адже зазвичай передбачають здійснення транспортних операцій кількома видами транспорту та на території декількох країн. До того ж, в процесі доставки експортних чи імпортних товарів відбуваються процеси купівлі-продажу самих транспортних послуг на міжнародних ринках.

Національні ринки транспортних послуг є частиною міжнародних, але лише в тому обсязі, що відповідає експортно-імпортним операціям з транспортними послугами кожної окремо взятої країни. Оскільки міжнародна торгівля товарами передбачає перевезення матеріальних цінностей територією як країни-експортера та країни-імпортера, так і територією третіх, транзитних, країн, а таке перевезення може не передбачати здійснення міжнародної торгівлі транспортними послугами, то в цілях аналізу транспортного забезпечення міжнародних торговельних відносин однаково важливо розглядати як національні, так і міжнародні ринки транспортних послуг, які разом і утворюють світовий ринок транспортних послуг. До описання даного

ринку застосовується різна термінологія: “ринок продукції транспорту”, “ринок транспортних послуг”, “ринок товароруху”.

Виходячи з існуючого переліку різновидів транспортних послуг та традиційного тлумачення поняття “ринок”, можемо представити світовий ринок транспортних послуг як співвідношення пропозиції і попиту на перевезення з боку підприємств, установ чи фірм, що виступають виробниками, споживачами, експортерами чи імпортерами, транспортними підприємствами та посередниками, і які вступають в економічні та комерційно-правові взаємовідносини, регламентовані національними нормативними актами та міжнародними правовими нормами і торговими звичаями.

Оскільки світовий ринок транспортних послуг є сферою здійснення операцій з доставки товарів міжнародної торгівлі, очевидно, що умови його функціонування значною мірою визначають параметри транспортного забезпечення зовнішньої торгівлі окремої країни, тобто є його міжнародними детермінантами. Серед таких детермінант, з нашої точки зору, слід виділити особливості та тенденції розвитку світового ринку транспортних послуг. Зокрема, аналіз та оцінка специфічних рис даного ринку та його структури дозволяють визначити роль транспортних послуг у забезпеченні міжнародного товароруху та міру і напрями їх впливу на ефективність зовнішньоторговельних операцій.

Найважливішою характеристикою світового ринку послуг з перевезення вантажів є, на нашу думку, його залежність від кон’юнктури товарних ринків. Дана ознака світового ринку транспортних послуг обумовлює інші його детермінанти, зокрема: ємкість, динаміку в обсягах перевезень, географічну та галузеву структуру, механізм ціноутворення і т. ін.

Функціонування світового ринку транспортних послуг характеризується високою напруженістю. Це пояснюється тим, що одна зовнішньоторговельна угода, особливо масштабна, іноді супроводжується укладанням однієї транспортної угоди, оскільки в її реалізації часто беруть участь декілька

посередників і перевізників різних видів транспорту та різної національної приналежності.

На відміну від товарних ринків для світового ринку транспортних послуг в меншій мірі притаманні ознаки класичного поділу праці – “головною формою співпраці тут є кооперація праці...” [1; с.8]. Міжнародна спеціалізація притаманна в основному для тих видів транспортних послуг, для реалізації яких велике значення мають елементи інфраструктури та характеристики географічного положення країни. Так Україна, маючи вихід до моря та розвинену мережу залізничних колій, спеціалізується на послугах морського й залізничного транспорту.

Також, оскільки однією з ознак транспортних послуг є їх територіальна “прив’язка”, то необхідною умовою існування та функціонування світового ринку транспортних послуг є “взаємодія національних транспортних систем та їх кооперація у доставці експортно-імпортних вантажів”. Це стало передумовою створення системи дозволів на рух іноземних транспортних засобів територією інших країн.

Наведені положення дозволяють виділити основні ознаки міжнародного перевезення:

Перша ознака - перетин державного кордону.

Друга ознака - здійснення перевезення на підставі норм, закріплених міжнародними конвенціями і угодами.

Третя ознака міжнародного перевезення полягає в наявності іноземного елемента, наприклад, коли в якості суб'єктів транспортного правовідносини виступають фізичні або юридичні особи різних держав.

Слід визнати справедливим зауваження О. Н. Садикова про те, що з точки зору теорії і практики здійснення міжнародних перевезень визначення цього поняття пов'язано не з фактичним здійсненням перевезення по території двох або декількох країн, а з фактом її початку. На його думку, "досить почати таке перевезення, фактичного надходження вантажу (пасажира) на територію

іноземної держави (перетину кордону) може і не бути (наприклад, при втраті вантажу або загибелі пасажера в країні відправлення)".

Дійсно, таке перевезення оформлена як міжнародна, і на неї поширюється дія міжнародних конвенцій та угод. Отже, міжнародне перевезення - перевезення, яке оформлена та розпочато для провезення пасажирів, багажу, вантажів по території двох і більше країн [2, с. 446].

За обсягом і структурою транспортних перевезень визначають рівень розвитку та особливості структури господарства країни чи регіону, а за конфігурацією транспортної мережі - особливості та закономірності розміщення господарської діяльності.

Таблиця 1.1

Класифікація видів транспорту

Класифікація	Підвид
За видами роботи транспорт поділяється на дві галузі	<ul style="list-style-type: none"> • вантажний • пасажирський,
За видами використання можливостей навколишнього середовища:	<ul style="list-style-type: none"> • сухопутний (залізничний і автомобільний), • водний (морський та річковий) і • повітряний,
За видами використання засобів пересування:	<ul style="list-style-type: none"> • залізничний, • автомобільний, • трубопровідний, • тощо.

Розрізняють роботу транспорту в межах держави (внутрішні перевезення, на морі - каботажні перевезення) та міжнародні перевезення.

Далі в таблиці 1.2 наведено порівняльну характеристику вантажних перевезень за видами використання засобів пересування.

Таблиця 1.2

Характеристика видів транспорту

Вид транспорту	Переваги	Недоліки
Залізничний	<ul style="list-style-type: none"> • Висока провізна та пропускна здатність. • Незалежність від кліматичних умов, пори року та доби. • Висока регулярність перевезень. • Відносно низькі тарифи; суттєві знижки для транзитних відправлень. • Висока швидкість доставки вантажів на великі відстані. 	<ul style="list-style-type: none"> • Обмежена кількість перевізників. • Великі капітальні вкладення виробничо-технічну базу. • Висока матеріаломісткість та енергоємність перевезень. • Низька доступність до кінцевих точок продажу (споживання). • Недостатньо висока безпека вантажу.
Морський	<ul style="list-style-type: none"> • Можливість міжконтинентальних перевезень. • Низька собівартість перевезень на далекі відстані. • Висока провізна та пропускна здатність. • Низька капіталомісткість перевезень. 	<ul style="list-style-type: none"> • Обмеженість перевезень. • Низька швидкість доставки (великий час транзиту вантажу). • Залежність від географічних, навігаційних та погодних умов. • Необхідність створення складної портової інфраструктури.
Річковий	<ul style="list-style-type: none"> • Високі провізні можливості на глибоководних річках та водоймищах. • Низька собівартість перевезень. Низька капіталомісткість. 	<ul style="list-style-type: none"> • Обмеженість перевезень. • Низька швидкість доставки вантажів. • Залежність від нерівномірності глибин річок та водойм, навігаційних умов. • Сезонність. • Недостатня надійність перевезень та збереження вантажу.
Автомобільний	<ul style="list-style-type: none"> • Висока доступність. • Можливість доставки вантажу «від дверей до дверей» • Висока швидкість доставки. • Можливість використання різних маршрутів та схем доставки. • Висока безпека вантажу. • Можливість надсилання 	<ul style="list-style-type: none"> • Низька продуктивність. • Залежність від погодних та дорожніх умов. • Відносно висока собівартість перевезень великі відстані. • Недостатня екологічна чистота.

	вантажу маленькими партіями.	
--	------------------------------	--

Продовження таблиці 1.2

Повітряний	<ul style="list-style-type: none"> • Найвища швидкість доставки вантажу. • Висока надійність. • Найвища безпека вантажу. • Найбільш короткі маршрути перевезень. 	<ul style="list-style-type: none"> • Висока собівартість перевезень, найвищі тарифи серед інших видів транспорту. • Висока капіталомісткість, матеріало- та енергоємність перевезень. • Залежність погодних умов. • Недостатня географічна доступність.
Трубопровідний	<ul style="list-style-type: none"> • Низька собівартість. • Висока продуктивність (пропускна спроможність). • Висока безпека вантажу. • Низька капіталомісткість. 	<ul style="list-style-type: none"> • Обмеженість видів вантажу (газ, нафтопродукти, емульсії сировинних матеріалів). • Недостатня доступність малих обсягів вантажів, що транспортуються.

Всі перелічені види перевезень мають свої відмінності, але водночас вони мають і подібність, вони мають загальну технологічну основу як конкретних технологічних схем.

Розглянемо основні переваги та недоліки різних видів транспорту.

Автомобільний транспорт бере участь у транспортуванні вантажів на відносно коротку відстань (у межах 200–300 км), головний плюс цього виду транспорту – хороша маневреність, що дозволяє доставляти вантаж від дверей до дверей.

Цей вид транспорту дозволяє забезпечувати регулярність постачання, а також здійснювати постачання невеликими партіями. Тут висуваються менш жорсткі вимоги до упаковки.

Необхідно відзначити і швидкість доставки вантажів та пасажирів, за своїми швидкісними характеристиками він поступається лише повітряному.

Основними недоліками є:

- 1) висока собівартість перевезень;

- 2) ймовірність крадіжки вантажу та викрадення самого транспортного засобу;
- 3) мала вантажопідйомність;
- 4) поганий стан доріг та незначна їх протяжність;
- 5) дороге обслуговування, велика вартість матеріально-технічної бази;
- 6) автотранспорт екологічно несприятливий, що скорочує можливість його використання.

Але, попри перелічені недоліки, автомобільний транспорт активно забезпечує вантажні перевезення всім служб народного господарства

Автомобільний транспорт виконує більшу частину пасажирських переміщень на короткі відстані, приміському сполученні, а також у міжміських перевезеннях на відстані до 500 км.

Залізничний транспорт добре пристосований для перевезення різних партій вантажів за будь-якої погоди. Організація перевезень цим видом транспорту регулярна і складає великі відстані.

Ключовою перевагою є порівняно невисока собівартість та наявність знижок.

Також позитивним аспектом є можливість прокладання залізничних шляхів сполучення практично на будь-якій території країни та висока провізна та пропускна спроможність залізниць.

Залізничний транспорт характеризують відносно високі економічні показники та досить досконала технологія перевезень.

Для об'єктивності оцінки необхідно перерахувати недоліки, до яких відносять: обмежену кількість перевізників, неможливість доставки за відсутності залізничних колій.

Використання залізничного транспорту вигідно при перевезеннях вантажів (кам'яне вугілля, мінеральні добрива, метали тощо) на далекі та середні відстані між підприємствами, що мають залізничні колії. У деяких випадках використання залізничного транспорту вигідне навіть за незначного вантажообігу.

Морський транспорт відіграє важливу роль у розвитку та зміцненні економічних зв'язків із зарубіжними країнами, він є найбільшим перевізником у міжнародних перевезеннях.

Порівняно з іншими типами транспорту морський транспорт має низку позитивних відмінностей у забезпеченні масових міжконтинентальних перевезень.

Морські шляхи не вимагають додаткових витрат, тому цей транспорт не потребує додаткових капіталовкладень.

Для цього транспорту характерні низька собівартість перевезень, необмежена пропускна спроможність.

До недоліків морського транспорту належать:

- 1) залежність від природних та навігаційних умов;
- 2) необхідність будівництва складного портового господарства;
- 3) низька швидкість та жорсткі вимоги до упаковки.

Морський транспорт пов'язаний із закордонними перевезеннями та доставкою вантажів з імпорту та експорту до країн з торговими зв'язками.

Внутрішній водний транспорт характеризується низькими вантажними тарифами і є важливою ланкою загальної транспортної системи у районах, де є річки.

Річковий транспорт відрізняє велика провізна здатність, невисока собівартість перевезень, малі капітальні вкладення.

Недоліки полягають в обмеженні використання рухомого складу, пов'язаному із сезонністю роботи, подовженням маршрутів прямування вантажів, невеликою швидкістю перевезень. Річковий транспорт ефективний у районах, де немає інших видів транспорту.

Повітряний транспорт. Основна перевага – швидкість. Також повітряний транспорт відрізняє можливість досягнення віддалених районів, висока схоронність вантажів.

Повітряний транспорт займається переважно пасажирськими перевезеннями, вантажні перевезення, здійснювані ним, проти обсягом перевезень, здійснюваних іншими видами транспорту, мають невелику вагу.

Повітряний транспорт займається доставкою вантажів у промислові центри та доставкою до північних районів овочів, фруктів та інших продуктів, що швидко псуються, а також пошти та інших цінних вантажів.

Висока собівартість перевезень – головний недолік цього транспорту. До недоліків можна віднести залежність від метео-умов.

Трубопровідний транспорт. Трубопроводи ділять на нафтопроводи, продуктопроводи та газопроводи. Цей тип транспорту надає низьку собівартість при високій пропускній спроможності та великому ступені безпеки вантажів. Недоліком трубопровідного транспорту є невелика кількість вантажів.

1.2 Складові світового ринку вантажних перевезень

Все ж, основні напрямки впливу міжнародних детермінант на параметри транспортного забезпечення зовнішньої торгівлі окремої країни стосуються умов конкуренції на світовому ринку транспортних послуг, які коригують у бік збільшення чи зменшення розмір транспортних тарифів та фрахтів, а, отже, й розмір транспортної складової у ціні товарів.

В процесі вивчення моделі конкуренції на світовому ринку транспортних послуг, більшість дослідників відмічають схильність транспорту до монополізації, а, отже, й монополістичний характер встановлення цін на транспортні послуги. З цією точкою зору можна погодитись, але лише стосовно окремих видів транспортних послуг, а точніше – послуг окремих видів транспорту. Взагалі, на нашу думку, світовий ринок транспортних послуг не є монополією з ряду причин. Перш за все даний ринок представлений перевізниками різних видів транспорту з багатьох країн, тому за критерієм кількості учасників він взагалі може здатись абсолютно

конкурентним. Однак, основна частка транспортної діяльності зосереджена в руках невеликої кількості глобальних компаній. Нерівномірним є і співвідношення обсягів перевезення різними видами транспорту. Зокрема, за різними оцінками лише на частку морського транспорту припадає близько 90% перевезень вантажів у міжнародній торгівлі. До того ж, продукція, що реалізується на світовому ринку транспортних послуг є неоднорідною, зважаючи хоча б на суттєві відмінності у послугах перевезення різними видами транспорту.

Про притаманність світовому ринку транспортних послуг елементів монопольної ринкової структури свідчить і наявність бар'єрів входження та виходу з нього. Зокрема, істотними є капіталовкладення у транспортні засоби та спорудження елементів транспортної інфраструктури. Також, діяльність з надання транспортних послуг регламентується системою дозволів, екологічних вимог до транспортних засобів, які встановлюються окремими державами та міжнародними організаціями. Тому світовий ринок транспортних послуг, на нашу думку, можна охарактеризувати як ринок з монопольною конкуренцією, однак з елементами олігополії, особливо в окремих його сегментах [3, с. 105].

Детальніше конкурентне середовище світового ринку транспортних послуг та його вплив на формування вартості вантажоперевезень доцільніше розглядати окремо на кожному з його субринків. В якості таких сегментів світового ринку перевезень вантажів слід виділити в першу чергу шість субринків за основними видами магістрального транспорту: морського, річкового, повітряного, залізничного, автомобільного і трубопровідного. Окремим сегментом світового ринку транспортних послуг слід виділити, на нашу думку, ринок додаткових (посередницьких і транспортно-експедиційних) послуг (рис. 1.1).



Рис. 1.1. Структура світового ринку транспортних послуг

На світовому ринку послуг морського транспорту конкурують між собою судноплавні компанії із різних його секторів, виділення яких обумовлено спеціалізацією перевізників на вантажоперевезеннях за видом сполучення (лінійне і трампове), географічною ознакою, характеристиками товарів, розміром і типом суден. Все ж світовому фрахтовому ринку притаманний цілий ряд ознак монополізації, що проявляються в основному у створенні монополістичних об'єднань типу судовласницьких або фрахтових конференцій (freight conferences) та пульних угод. Так, на початку ХХІ століття їх у світі нараховувалось близько 150 [4; с. 44].

Метою створення більшості монопольних угруповань на морському транспорті є отримання надприбутків, в тому числі за рахунок встановлення високих тарифів на перевезення. Все ж верхній рівень тарифів та фрахтів постійно обмежується конкуренцією між самими учасниками монополій та з боку аутсайдерів – судноплавних компаній інших монопольних утворень або, взагалі, інших секторів фрахтового ринку [5; с. 118]. Конкурентна боротьба між перевізниками різних секторів світового фрахтового ринку проявляється, наприклад, у перевезеннях лінійними компаніями масових вантажів, а траповими суднами – нетипових для них штучних. Також конкуренцію,

насамперед трамповим судноплавним компаніям, часто складає власний флот торгово-промислових компаній (industrial carriers).

Подібними до морського транспорту є принципи конкурентної боротьби у сегменті міжнародних річкових вантажних перевезень з тією лише відмінністю, що потреба в інвестиційних коштах для підтримки у належному стані річкових артерій стала передумовою створення передусім державних монополій на річковому транспорті.

Монополістичний характер конкуренції у галузі повітряного транспорту значною мірою зумовлює високий рівень цін на послуги з перевезення вантажів. З огляду на кількість операторів та розмір контрольованих ними часток світовий ринок авіапослуг можна описати моделлю монополістичної конкуренції. Більше того, на багатьох сегментах даного ринку, зокрема географічних, очевидними є прояви олігополістичної структури ринку. Так, у світі діє близько 500 авіакомпаній, переважно малих та середніх, і тільки 190 з них здійснюють міжнародні перельоти. А безпосередньо міжнародними вантажоперевезеннями займається лише декілька десятків. До того ж, майже 75% всього обсягу перевезень зосереджено в руках невеликої кількості крупних авіакомпаній. Функціонування даного ринку значною мірою залежить від державного регулювання, міжурядових угод та положень міжнародних організацій щодо видачі дозволів та ліцензій авіакомпаніям, затвердження маршрутів та періодичності польотів, встановлення технічних та екологічних стандартів для авіатранспортних засобів, механізму встановлення цін, тощо.

Окрім державного регулювання, встановленню монопольних цін на авіаперевезення сприяє і характер конкурентної боротьби між самими перевізниками. Так, для світового ринку послуг повітряного транспорту характерним є створення монопольних угруповань у вигляді: неофіційних (“джентльменських”) угод між авіакомпаніями стосовно тарифів та сфер обслуговування; картельних об’єднань, яскравим прикладом яких є IATA; асоціацій з регулювання обсягів надання авіапослуг, що діють шляхом

обмеження виробництва продукції авіатранспорту кожного учасника у періоди спаду попиту з метою утримання рівня тарифів; асоціацій по розподілу замовлень; пульних угод, основний принцип дії яких полягає у зобов'язанні кожного учасника вносити до спільного фонду частину доходу від перевезення одиниці вантажу (1 кг) залежно від розміру пульної ставки.

Найголовнішою ознакою сегменту залізничних перевезень є наявність державної монополії. Основною причиною цього є потреба в значних інвестиціях у спорудження залізничного полотна, рухомого складу та терміналів. Важливою характеристикою залізничного транспорту є його “територіальна прив'язка”. Через просторову немобільність залізничного транспорту, його продукція не може активно реалізовуватись на міжнародних ринках, що свідчить про значну обмеженість конкуренції між національними залізничними перевізниками, а скоріше про необхідність їх кооперації в процесі транспортування зовнішньоторговельних вантажів.

На окрему увагу заслуговує аналіз конкуренції та її впливу на рівень цін у сегменті трубопровідного транспорту. Так, абсолютно не конкуруючи з авіатранспортом через неможливість перевезення останнім легкозаймистих речовин, трубопровідний транспорт досить активно зазнає впливу з боку найближчих конкурентів у внутрішньоконтинентальних перевезеннях – залізничного та річкового транспорту, а у міжконтинентальних – танкерного флоту світового фрахтового ринку.

Світовий ринок послуг з міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом можна охарактеризувати моделлю досконалої конкуренції з огляду на велику кількість приватних автотранспортних перевізників та однорідність їх продукції. Ще однією специфічною ознакою цінової конкуренції у міжнародних перевезеннях автомобільним транспортом є її залежність від цін на послуги інших видів транспорту, по відношенню до яких він є додатковим.

Що стосується сегменту додаткових транспортних послуг, то, на наш погляд, очевидною його особливістю є досконалість конкуренції на ньому. Це

зумовлено перш за все відсутністю таких бар'єрів входження на ринок, як висока вартість основних засобів та регулятивні обмеження діяльності з надання послуг. Прояви монополізації та конкуренції на світовому ринку транспортних послуг узагальнено представлені у таблиці 1.3.

Детермінують розвиток національних ринків транспортних послуг і тенденції розвитку світового ринку транспортних послуг. Так, стрімке зростання обсягів міжнародної торгівлі на початку ХХІ століття призвело до суттєвого підвищення попиту на перевезення. Посилення конкурентної боротьби на світових товарних і транспортних ринках зумовило потребу у зниженні транспортної складової у кінцевій ціні продукції. У відповідність до існуючих обсягів трансграничного товароруху приводиться і арсенал транспортних засобів. Найбільш типовим є збільшення тоннажу для морських перевезень.

Тенденція до зосередження основних виробничих потужностей поблизу джерел сировини призвела до збільшення ступеня обробки основної маси експортної продукції, зменшення розмірів партій вантажів та збільшення частоти їх відправлення. З огляду на це посилюються вимоги щодо надійності процесів транспортування, що й спричинило перехід до нової епохи у вантажних перевезеннях – контейнеризації.

Завдяки розвитку інтеграційних процесів у світі, проявом яких є зближення економічних, політичних, культурних, соціальних та інших взаємозв'язків між країнами, відбувається і гармонізація розвитку національних та міжнародних транспортних систем чи, навіть, регіональних. Створюються спільні програми розвитку транспорту, проводиться уніфікація правової бази надання міжнародних транспортних послуг, зростає значення перевезень вантажів транзитом.

Таблиця 1.3

Характеристика конкурентного середовища субринків світового ринку
транспортних послуг

Субринок	Прояви монополізації	Ознаки конкуренції
Морського транспорту	судновласницькі або фрахтові конференції	між флотами країн світу
	суперконференції	між секціями світового фрахтового ринку
	пульні угоди	між судноплавними компаніями в межах однієї секції
	консорціуми	з боку власного флоту великих торгово-промислових компаній
Річкового транспорту	державна монополія	між судноплавними компаніями
	об'єднання судноплавних компаній	з боку залізничного транспорту
Повітряного транспорту	державне регулювання	між авіакомпаніями
	регулювання з боку міжнародних організацій у галузі авіатранспорту	між регулярними і чартерними авіап перевезеннями
	“джентельменські” угоди	між авіалініями
	картельні об'єднання	
	асоціації з регулювання обсягів наданих авіапослуг	
	асоціації по розподілу замовлень між авіакомпаніями-учасниками	
Залізничного транспорту	державна монополія	з боку інших видів транспорту
Трубопровідного транспорту	державна монополія	з боку залізничного, річкового та морського транспорту
Автомобільного транспорту	технічні та екологічні стандарти	між перевізниками
Додаткових транспортних послуг	відсутні	між транспортно-експедиторськими компаніями

Свій відбиток на розвитку світового ринку транспортних послуг зробила і потреба у доставці товарів міжнародної торгівлі «точно в строк» та «від дверей до дверей». Це знайшло відображення у тенденції розвитку змішаних перевезень. Оскільки такі транспортні операції вимагають високої компетенції провайдерів транспортних послуг, а, також, з огляду на зростаючий попит на

уніфіковані послуги з одного джерела, зрозумілою є тенденція до розширення сегменту транспортно-експедиційних послуг.

Важливо зазначити, що жодні зрушення в системі доставки експортних та імпортованих вантажів не можливі без паралельного розвитку НТП на транспорті, вплив якого на розвиток світової системи транспортування вантажів проявляється у створенні спеціалізованих транспортних засобів, призначених для перевезень, наприклад, швидкопсувних, небезпечних та негабаритних вантажів. З іншого боку, прагнення перевізників відповідати вимогам з боку представників попиту та впроваджувати досягнення НТП стали причиною розвитку тенденції до концентрації капіталу на світовому ринку транспортних послуг. Найбільш характерними процеси концентрації капіталу є для сегменту контейнерних перевезень [6; с. 33].

Враховуючи вище перераховані тенденції, зрозумілим стає факт появи нового механізму, який пов'язаний із гармонізацією транспортних процесів, – це мультимодальні перевезення вантажів. Вони використовують різні види транспорту, що дозволяє спростити вантажно-розвантажувальні та перевантажувальні операції. Мета – знизити загальні витрати та підвищити якість послуг. Мультимодальні перевезення - це форма просторового переміщення товарів, розміщених в одиницях обробки, що знімаються з кузова транспортного засобу, з використанням як мінімум двох транспортних засобів. У цій ситуації фактично здійснюється не перевантаження товару, а механізоване навантаження одиниці обробки. Одиниця обробки складається з одиниці завантаження та засобів групування.

Додатково класифікація мультимодальних перевезень може здійснюватися за:

- кількість використовуваних транспортних засобів (два чи три);

- ступінь спеціалізації транспортних засобів (комбінована неспеціалізована, єдина спеціалізована, подвійна спеціалізована, потрійна спеціалізована).

Серед транспортних та вантажно-розвантажувальних технологій, зумовлених, зокрема, складною механізацією транспортного процесу, найчастіше використовуються: упаковка, палетування, контейнеризація та трансконтейнізація.

Компанія, що надає послуги з перевезення збірного вантажу, здійснює контроль за дотриманням умов транспортування, а також їхню відповідність характеристикам конкретного вантажу. Організація грамотного перевезення під силу лише великій компанії. Вона має різні засоби пересування та виконує велику кількість замовлень. Це дозволяє їй перегрупувати всі вільні вантажі, що є в наявності, тільки в транспортні засоби, які в усіх відношеннях відповідають нормам їх транспортування.

1.3 Особливості регулювання світового ринку вантажних перевезень

У світовій практиці регулювання транспортних перевезень має важливе значення для ефективності міжнародної торгівлі, а також для розвитку економічно вигідних маршрутів перевезень, окремих регіонів, країн і світового господарства, особливо у період глобалізації.

При цьому необхідно відмітити, що регулювання міжнародних перевезень поєднано зі значними труднощами, які обумовлені не тільки значенням цих перевезень, але і швидким науково-технічним прогресом і структурними змінами на транспорті, посиленням конкуренції і монополізації в галузі, а також значними розбіжностями в потенціалі та вартості перевезень в окремих транспортних галузях та іншими факторами, у тому числі далеко не в останню чергу специфікою організації і здійснення перевезень.

Найбільш важливу роль в регулюванні міжнародних перевезень відіграють спеціалізовані міжнародні організації в області транспорту. Багатосторонні організації в галузі транспорту або ті, які пов'язані з транспортом і сприяють його розвитку, стали виникати в світі одними з перших – наприкінці XIX ст. і на початку XX ст. зі збільшенням міжнародних перевезень вантажів і пасажирів, що були у той час найважливішою сферою зовнішньоекономічних послуг. Зокрема, у 1874 р. був створений Міжнародний союз морського страхування зі штаб-квартирою в Цюріху, у 1884 р. виникла Міжнародна асоціація залізничних конгресів в Лондоні, у 1897 р. був утворений Міжнародний морський комітет в Антверпені, у 1900 р. з'явилася Постійна міжнародна асоціація конгресів з судноплавства у Брюсселі, у 1905 р. – Балтійська і міжнародна морська конференція в Копенгагені, у 1919 р. – Міжнародна асоціація повітряних перевізників у Гаазі, а у 1934 р. засновано Міжнародний союз авіаційних страховиків у Лондоні.

Перелічені організації зазвичай охоплювали порівняно вузькі сфери діяльності, що мали, однак, істотне значення для організації та розвитку міждержавних перевезень, оскільки таким шляхом вдавалося спільно вирішувати питання, що вимагали узгодження. Наприклад, Міжнародний союз морського страхування дозволив розширити діяльність національних страхових компаній, що сприяли зростанню вантажообігу небезпечного виду транспорту, який обслуговував зовнішньоторговельні перевезення в найбільших масштабах [7, с. 9]. Через три десятиліття з початку транскордонних авіаперевезень потрібно було створення аналогічної організації для зниження ризиків при використанні повітряного транспорту.

У післявоєнний період число міжнародних організацій в області транспорту збільшилася (але на початку 70-х років цей процес призупинився, досягнувши, мабуть, достатнього рівня), розширилася сфера їх діяльності і підвищилася ефективність. Ці організації стали однією із найбільш представницьких галузевих груп (див. табл. 1.4).

Серед основних міжнародних транспортних або сприяючих розвитку транспорту організацій є спеціалізовані в окремих областях співробітництва (наприклад, як зазначалося, в області морського чи авіаційного страхування), в окремих секторах сфери послуг (портове господарство, власники танкерів, автодорожній холодильний транспорт), або які займаються усіма питаннями певного виду транспорту – водного, авіаційного, автодорожнього [8, с. 286].

Таблиця 1.4

Основні міжнародні транспортні організації, створені після Другої світової війни

Найменування	Абревіатура	Рік	Місто створення штаб-квартири
Міжнародна організація цивільної авіації	ІКАО	1944	Монреаль
Міжнародна авіатранспортна організація	IATA	1945	Монреаль
Міжнародний союз автомобільного транспорту	МСАТ	1947	Женева
Міжнародна палата судноплавства	МПС	1948	Лондон
Міжнародний союз річного судноплавства	ЮОІН	1952	Антверпен
Центральна організація автодорожнього холдингового транспорту	-	1955	Женева
Міжнародна асоціація портів і гаваней	МАПГ	1955	Токіо
Міжнародна морська організація	ІМО	1959	Лондон
Міжнародна асоціація цивільних авіапортів	ІКАА	1962	Париж
Міжнародна асоціація незалежних власників танкерів	Інтертанко	1971	Осло

До особливостей регулювання світового ринку транспортних послуг можна віднести такі.

Більшість міжнародних організацій, незалежно від сфери їхньої діяльності і складу учасників, займаються питаннями безпеки, які розглядаються як інструмент сприяння розвитку транскордонних перевезень та світового ринку транспортних послуг. З тих же міркувань багато міжнародних організацій вважають пріоритетною сферою своєї діяльності вдосконалення транспортних засобів та технічного оснащення портів.

У регулюванні ринку співіснують дві взаємозалежні системи: двосторонні угоди між країнами, що визначають умови взаємного надання транспортних послуг, у тому числі преференційний режим по деяких операціях, і багатостороннє регулювання (особливо в області морських, повітряних та залізничних перевезень), що передбачає правила експлуатації транспортних засобів і заходи з контролю за виконанням прийнятих зобов'язань країнами-членами.

Існуюча система міжнародних організацій включає дві принципово різні їх групи: меншу за кількістю, але найбільш авторитетну й представницьку за складом членів, утворюють організації, що встановлюють фактично обов'язкові для всіх країн правила і вимоги, наприклад ІМО і ІКАО (міжурядові організації, що входять в ООН і налічують понад 100 членів), а більшу за кількістю, але меншу за представництвом (об'єднують переважно асоціації, союзи підприємців галузі та великі компанії) – організації, що сприяють діяльності їх членів і готують пропозиції та рекомендації для національних урядів та інших міжнародних економічних організацій, у тому числі які входять у першу групу [9, с. 42].

У розвитку регулювання національних ринків транспортних послуг можна виявити певний «поділ праці»: у торгово-політичному регулюванні, включаючи часткову лібералізацію, домінують двосторонні угоди, а в організаційно-технічному – домовленості на багатосторонньому рівні. Останнє пов'язано з тим, що заходи у цій області представляють практичний інтерес для всього ділового світу і не пов'язані напряму з допуском іноземців на внутрішній ринок.

У багатьох спеціалізованих міжнародних організаціях створені підрозділи, що здійснюють збір, аналіз та розповсюдження інформації, що представляє практичний інтерес для їхніх членів. При цьому інформаційні «ніші» організацій диференційовані, охоплюючи, зокрема, стан кон'юнктури на ринку, проведення торгово-політичних заходів, випадки недобросовісної комерційної практики тощо [10].

При значній кількості міжнародних організацій загального характеру та галузевої спеціалізації неминуче дублювання діяльності. Але у цьому можна углядіти і раціональний елемент: створення умов для конкуренції та підвищення ефективності.

Світовий ринок транспортних послуг також регулюється наднаціональними джерелами права – дво-, багатосторонніми транспортними угодами та правовими документами міжнародних транспортних організацій [11, с. 110]. Для України міжнародні договори з іншими країнами також мають першочергове значення в якості правової основи здійснення міжнародних вантажних перевезень. Так, починаючи з 1992 року підписано двосторонніх угод: про загальні принципи співробітництва в галузі транспорту із 9 країнами, в галузі залізничного транспорту – 23, автомобільного – 43, авіаційного – 61, морського – 26, внутрішнього водного – 4, дорожнього господарства – з 4 країнами. Багатостороннє співробітництво у сфері транспорту проводиться також у рамках транспортних форумів, які організуються в рамках регіональних міждержавних організацій. Це, наприклад, зустрічі міністрів транспорту держав, членів ГУАМ, ЦЄІ, ОЧЕС [12].

З метою координації розвитку ефективних транспортних систем між країнами в правових інструментах розглядаються такі аспекти, як:

- гармонізація стандартів,
- енергоефективність,
- відповідальність за мультимодальні перевезення та
- ефективність логістики.

Низка цих угод зосереджена на підвищенні ефективності інфраструктури, тобто на ідентифікації, проектуванні, розвитку, будівництві та вказівках міжнародних транспортних мереж, а також на створенні об'єктів транспорту для певного виду або мультимодальних транспортних засобів, таких як термінали та пункти перетину кордону. Ці угоди сприяють підвищенню ефективності транспорту шляхом підвищення якості інфраструктури та зв'язку всередині та між країнами [13, с. 6].

Правове регулювання міжнародних перевезень здійснюється за допомогою (рис. 1.2):

- міжнародних договорів:
 - багатосторонніх договорів (конвенцій);
 - двосторонніх договорів (угод між державами);
- внутрішнього права держави.



Рис. 1.2 Схема регулювання міжнародних перевезень

Правовому регулюванню міжнародних перевезень за допомогою міжнародних договорів та внутрішнього права притаманний як матеріальний, так і колізійний метод. Слід відзначити перевагу матеріальних норм, оскільки більшістю міжнародних договорів визначаються уніфіковані єдині правила

міжнародних перевезень. Така уніфікація на міжнародному рівні має галузевий характер (за видами транспорту), тому ускладнює змішані перевезення. З метою вирішення питання було прийнято ряд міжнародних договорів щодо спрощення порядку змішаних перевезень [14, с. 341].

Приклади обов'язкових інфраструктурних угод включають ЄЕК ООН, яка визначає Європу – автомобільні, залізничні, внутрішні водні та комбіновані транспортні мережі та встановлює стандарти для їх проектування, будівництва та обслуговування; UNESCWA, яка відповідає за угоди, що стосуються автомобільних і залізничних мереж в країнах арабського Машріку; UNECA, яка підтримує виконання Міжурядової угоди про трансфріканські магістралі; та UNESCAP, який обслуговує міжурядові угоди щодо мережі азіатських автомобільних доріг, мережі трансазіатських залізниць та регіональних сухих портів. Ці три угоди в рамках ЮНЕСКАТО формують основу для комплексного планування інфраструктури в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні з основною метою створення внутрішньої інфраструктури, яка може підтримувати внутрішньо- та міжрегіональні інтегровані інтермодальні транспортні та логістичні системи [15, с. 8].

Інші обов'язкові конвенції мають на меті підвищити ефективність перевезень шляхом полегшення транспортних операцій і пов'язаних з ними процедур міжнародної торгівлі. Спрощення транспорту нерозривно пов'язане з реформуванням і стандартизацією фізичної інфраструктури та засобів, включаючи прикордонні та транспортні засоби, використання міжнародних стандартів, інформаційно-комунікаційних технологій та передового досвіду для раціоналізації, спрощення та гармонізації прикордонних процедур, формальностей, документів, правил та законів, пов'язаних із транспортуванням, імпортом, експортом та транзитом товарів. Серед них особливої уваги заслуговує Угода про спрощення торгівлі, яку адмініструє Світова організація торгівлі (СОТ), оскільки вона містить положення щодо прискорення переміщення, випуску та оформлення товарів, у тому числі транзитних. Він також визначає заходи щодо співпраці між митницею та

іншими відповідними органами з питань сприяння торгівлі та дотримання прикордонних норм.

Глобальні угоди, якими керує ЄЕК ООН, передбачають детальні операційні та процедурні норми, які узгоджуються з цілями Угоди СОТ про спрощення процедур торгівлі та надають інструменти для її практичної реалізації. Серед них, зокрема, Конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжок МДП (Конвенція МДП) має на меті полегшити міжнародне перевезення вантажів автомобільними транспортними засобами або контейнерами через один або кілька кордонів шляхом встановлення спрощеної процедури перетину кордону та міжнародний гарантійний ланцюг. Він встановлює систему для (i) забезпечення спрощених процедур перетину кордону, що дозволяє митне оформлення також здійснюватися на внутрішніх митних пунктах, а не на перевантажених кордонах; (ii) підвищити безпеку в ланцюг поставок, використовуючи затверджені перевізники та транспортні засоби, і (iii) дозволити транзит через будь-яку країну без повторної перевірки товарів через міжнародно діючу гарантію. Сімдесят три сторони приєдналися до Конвенції МДП, включаючи Європейський Союз.

Інші конвенції ЄЕК ООН з глобальною сферою застосування для полегшення транскордонних перевезень включають: (i) Конвенцію про узгодження контролю вантажів на кордоні, яка зменшує такі формальності, як медико-санітарні та фітосанітарні інспекції, і покращує координацію та співпрацю; (ii) Митну конвенцію про контейнери, яка полегшує тимчасове використання контейнерів у міжнародних перевезеннях; (iii) Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (CMR), яка стандартизує умови, що регулюють договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, включаючи документацію та відповідальність; та (iv) додатковий протокол e-CMR, який допомагає сторонам перейти на використання електронних, а не паперових накладних. Крім того, існують також обов'язкові угоди, пов'язані з міжнародним перевезенням небезпечних

вантажів і швидкопсувних харчових продуктів різними способами та видами транспорту. Вони включають Європейську угоду про міжнародне перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом (ADR), яка відкрита для всіх держав-членів ООН, а також Угоду про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів та спеціального обладнання, яке буде використовуватися для таких перевезень (АТР). Загалом було сформульовано 58 конвенцій/угод ООН, які охоплюють різні аспекти транскордонних переміщень вантажів і пасажирів автомобільним, залізничним, внутрішнім водним шляхом та їх поєднання.

ЮНКТАД активно бере участь у розробці норм і стандартів у сфері морського права з акцентом на економічні та комерційні аспекти судноплавства [16]. На міжнародних конференціях під егідою ЮНКТАД було обговорено та за згодою ухвалено низку міжнародних конвенцій, головним чином у сфері комерційного морського права. У цьому контексті варто виділити особливу увагу ЮНКТАД на країнах, що розвиваються. Крім того, було прийнято кілька наборів необов'язкових правил і стандартів, які сприяли формуванню та гармонізації міжнародного законодавства у сфері комерційного морського транспорту. Усі ці інструменти сприяють підвищенню ефективності та полегшенню морських транспортних операцій.

Міжнародні конвенції, розроблені та/або прийняті під егідою ЮНКТАД, які широко розрізняються за тематикою, стосуються: а) економічних аспектів судноплавства, включаючи встановлення міжнародно-правової бази для конференцій з лінійного судноплавства та умов реєстрації суден. ;

б) відповідальність за перевезення вантажів морським та мультимодальним транспортом, з метою забезпечення міжнародно єдиної та сучасної системи відповідальності для міжнаціональних перевезень; в) забезпечення виконання морських вимог - включаючи визнання та виконання морських застав та іпотеки на міжнародному рівні, а також обставини, за яких судна можуть бути заарештовані або звільнені з-під арешту. Крім того, UNCTAD прийняла різні набори типових правил і необов'язкових стандартів,

які також можуть використовуватися країнами як основа для національного законодавства та/або можуть бути добровільно прийняті галузевими організаціями та органами, або включені в комерційні контракти. Усі ці інструменти допомагають підвищити ефективність та полегшити транскордонні транспортні операції.

У міжнародній авіації Конвенція про міжнародну цивільну авіацію разом із дев'ятнадцятьма додатками надає державам та зацікавленим сторонам галузі необхідну нормативну базу та рекомендації для розвитку та покращення їхнього міжнародного авіаційного сектору. Зокрема, Конвенція про міжнародну цивільну авіацію передбачає заходи для полегшення повітряної навігації повітряними суднами між територіями договірних держав, встановлюючи ефективну практику, серед багатьох інших положень.

Низка конвенцій МОП зосереджується на гідних умовах праці через галузеву лінзу для портів, судноплавства, внутрішніх водних шляхів та автомобільного транспорту [17]. Ці конвенції стосуються операційної ефективності через розвиток навичок і виробничу гармонію, уникаючи збоїв, нестачі робочої сили та збільшення витрат. Пропагування основоположних принципів і прав на роботі в поєднанні зі стандартами безпеки та гігієни праці, підбору, недискримінації та умов праці створюють основу для підвищення якості зайнятості та залучення та утримання працівників. Наприклад, Конвенція про працю в морі 2006 року є унікальним документом, який переглянув 37 конвенцій і замінив 31 рекомендацію.

На регіональному рівні ЄС розробив транспортну політику та законодавство, які стосуються багатьох аспектів ефективності. По-перше, вона прийняла директиви, які заохочують транспортні ціни на основі зовнішніх витрат, що може гарантувати оптимальне використання ресурсів. Прикладом може служити директива 1999 року (з поправками 2011 року) про стягнення плати з великовантажних транспортних засобів за використання певних інфраструктур. Ця директива спрямована на оптимізацію використання інфраструктури, встановлюючи ціну на забруднення повітря та шум, зміну

клімату та затори, створювані великовантажними транспортними засобами [18].

ЄС також зосереджується на скоординованому та ефективному розгортанні інтелектуальних транспортних систем (ІТС). Наприклад, директива про ІТС забезпечує правову основу для мультимодальних туристичних інформаційних послуг у всьому ЄС та для надання послуг інформаційного дорожнього руху в режимі реального часу по всьому ЄС [19, с. 69]. Так само ЄС прийняв іншу директиву, яка спрямована на сумісність електронних систем стягнення плати за проїзд на внутрішньому ринку та запровадження європейсько-європейських електронних послуг збору за проїзд, що охоплюють всю мережу доріг Співтовариства, на якій має стягуватися плата.

Висновки до розділу 1

Світовий ринок транспортних послуг - це співвідношення пропозиції і попиту на перевезення з боку підприємств, установ чи фірм, що виступають виробниками, споживачами, експортерами чи імпортерами, транспортними підприємствами та посередниками, і які вступають в економічні та комерційно-правові взаємовідносини, регламентовані національними нормативними актами та міжнародними правовими нормами і торговими звичаями.

Наведені положення дозволяють виділити основні ознаки міжнародного перевезення:

Перша ознака - перетин державного кордону. Друга ознака - здійснення перевезення на підставі норм, закріплених міжнародними конвенціями і угодами. Третя ознака міжнародного перевезення полягає в наявності іноземного елемента, наприклад, коли в якості суб'єктів транспортного правовідносини виступають фізичні або юридичні особи різних держав.

Таким чином, інтернаціональний характер операцій з перевезення зовнішньоторговельних вантажів є об'єктивною причиною існування світового ринку транспортних послуг, особливості функціонування та тенденції розвитку якого відносяться до міжнародних детермінант транспортного забезпечення як окремої експортної чи імпоротної операції, так і зовнішньої торгівлі окремої країни. Серед таких детермінант своєю значущістю вирізняється рівень конкуренції на світовому ринку транспортних послуг, зокрема на його субринках, який обумовлює варіювання розмірів тарифів та фрахтів у вантажоперевезеннях і, у такий спосіб, впливає на розмір транспортної складової у кінцевій ціні товарів. З іншого боку зміни механізму функціонування світового ринку транспортних послуг є орієнтиром розвитку для транспортних ринків окремих країн, зацікавлених у підвищенні конкурентоспроможності національних перевізників.

Регулювання світового ринку транспортних послуг є складним багатостороннім процесом пошуку рішень для забезпечення функціонування транспортного комплексу в умовах глобалізації. Міжнародні транспортні організації відіграють у цьому складному процесі найважливішу роль, сприяючи розвитку світового транспортного комплексу.

Сучасне регулювання світового ринку транспортних послуг являє собою постійний пошук взаємоприйнятних рішень у вкрай складному комплексі торгово-політичних, організаційно-технічних і правових проблем для забезпечення безпеки і економічності функціонування цієї галузі відповідно до сучасних потреб продуктивних сил і розвитку процесів глобалізації.

Приклади обов'язкових інфраструктурних угод включають ЄЕК ООН, яка визначає Європу – автомобільні, залізничні, внутрішні водні та комбіновані транспортні мережі та встановлює стандарти для їх проектування, будівництва та обслуговування; UNESCWA, яка відповідає за угоди, що стосуються автомобільних і залізничних мереж в країнах арабського Машріку; UNECA, яка підтримує виконання Міжурядової угоди про трансфріканські магістралі; та UNESCAP, який обслуговує міжурядові угоди щодо мережі

азіатських автомобільних доріг, мережі трансазіатських залізниць та регіональних сухих портів. Ці три угоди в рамках ЮНЕСКО формують основу для комплексного планування інфраструктури в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні з основною метою створення внутрішньої інфраструктури, яка може підтримувати внутрішньо- та міжрегіональні інтегровані інтермодальні транспортні та логістичні системи.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ПОТОЧНОГО СТАНУ МІЖНАРОДНОГО РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

2.1 Об'єм та динаміка розвитку світового ринку вантажних перевезень

Пандемія Covid-19 спричинила безпрецедентні виклики для світової економіки. Більшість країн світу мали негативне зростання у 2020 році. Світовий ВВП знизився на 3,3% у період з 2019 по 2020 рік, що є найбільшим скороченням з 1980 року до попереднього року. Для порівняння, фінансова криза 2008 року спричинила зменшення лише на 0,7% між 2008 та 2009 роками [20].

Обсяг світової торгівлі скоротився на 5%, а тонно-кілометри авіаперевезень на 10,6% у 2020 році порівняно з 2019 роком. Це підкреслює вплив Covid-19, зокрема, на сектор авіаперевезень. Наземний вантажний транспорт постраждав менше, ніж повітряний. Попередні оцінки залізничних вантажів у 2020 році показують, що у Європейському Союзі, в США та Росії залізничні вантажні перевезення зменшилися відповідно на 6,3%, 11% та 2,2% згідно з даними Міжнародного транспортного форуму. За попередніми оцінками, тонно-кілометри автомобільних перевезень також впали на 2,4% у Європейському Союзі та на 1,3% у Росії (див. рис. 2.1).

Між 2018 та 2019 роками світовий ВВП зріс на 2,9%, зростаючи нижчими темпами, ніж роком раніше. ВВП у більшості розвинених економік збільшився на 1,7%, тоді як ВВП у країнах, що розвиваються та розвиваються, зростав дещо нижчими темпами (3,7%) порівняно з попередніми роками. Обсяг світової торгівлі виріс на 2,9%, що трохи нижче темпів зростання у 2018 році. Тонно-кілометри авіаперевезень скоротилися на 3,2% у 2019 році через глобальну торговельну напруженість.

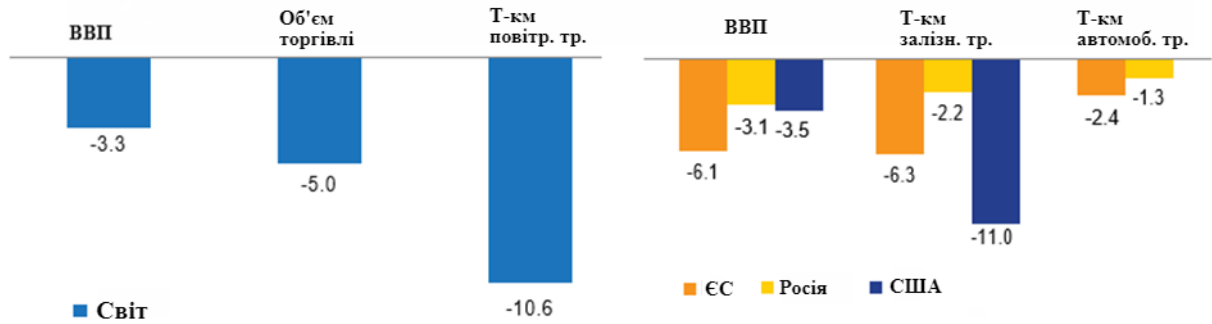


Рис. 2.1. Зміна ВВП, об'єму торгівлі та вантажообігу у 2020 р., %

Попередні оцінки за 2019 рік за даними Міжнародного транспортного форуму свідчать про стагнацію залізничних вантажів у Росії (+0,2%) та зменшення в США (-6,3%) та в ЄС (-1,9%). За попередніми оцінками, тонно-кілометри автомобільних перевезень продовжували зростати в зоні ЄС (+1%) та в Росії (+6,3%). (див рис. 2.2)

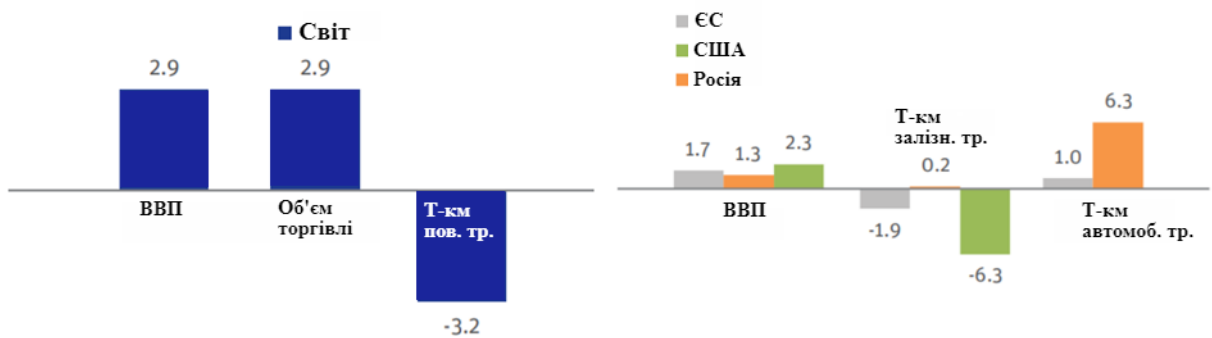


Рис. 2.2. Зміна ВВП, об'єму торгівлі та вантажообігу у 2019 р., %

Авіап перевезення, які вважаються провідним показником загальних економічних показників, почали зростати у другому кварталі 2016 року в США після уповільнення нижче докризового рівня у 2015 році повільнішими темпами, ніж у 2018 році. Аналогічно, в ЄС-27 обсяги авіап перевезень були в стагнації навколо докризових рівнів протягом 2015 року, але почали відновлюватися з другого кварталу 2016 року і продовжували демонструвати зростання протягом 2018 року, згідно з попередніми сезонами скориговані

дані. Загальна зовнішня морська торгівля, виміряна в тоннах перевезених товарів, продовжувала зростати в ЄС-27 вище докризового рівня, тоді як морська торгівля США протягом 2019-го року застоювалася на докризовому рівні.

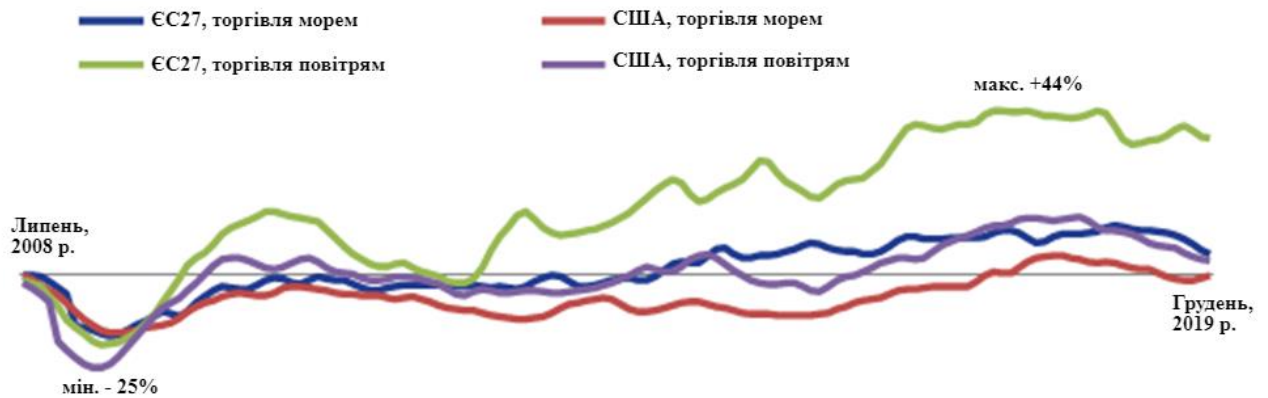


Рис. 2.3. Зовнішня торгівля морським та повітряним транспортом, відсоткові зміни у порівнянні з червнем 2008 року, %

Пандемія Covid-19 мала значний вплив на повітряну та морську торгівлю у 2020 році, відповідно до сезонно скоригованих даних. Обсяги авіап перевезень (вимірюються в тонах переміщених товарів), провідний показник економічного зростання, скоротилися на 54% у ЄС 27 у травні 2020 року порівняно з червнем 2008 року. У ЄС 27 ознаки відновлення були помітні з серпня 2020 року, але в грудні 2020 року цей рівень все ще був на 42% нижчим, ніж до економічної кризи 2008 року. У США обсяги авіап перевезень не знизилися до рівня червня 2008 р., а в грудні 2020 р. вони були на 8% вищими, ніж під час економічної кризи 2008 р. Однак обсяги морської торгівлі (виміряні в тоннах переміщених товарів) зменшилися в США більше, ніж у ЄС27. У США обсяги морської торгівлі скоротилися на 11% у квітні 2020 року порівняно з червнем 2008 року, тоді як у ЄС-27 вони зросли на 7%. Відновлення обсягів морської торгівлі почалося в липні 2020 року в США. До

грудня 2020 року обсяги морської торгівлі повернулися до рівня червня 2008 року.

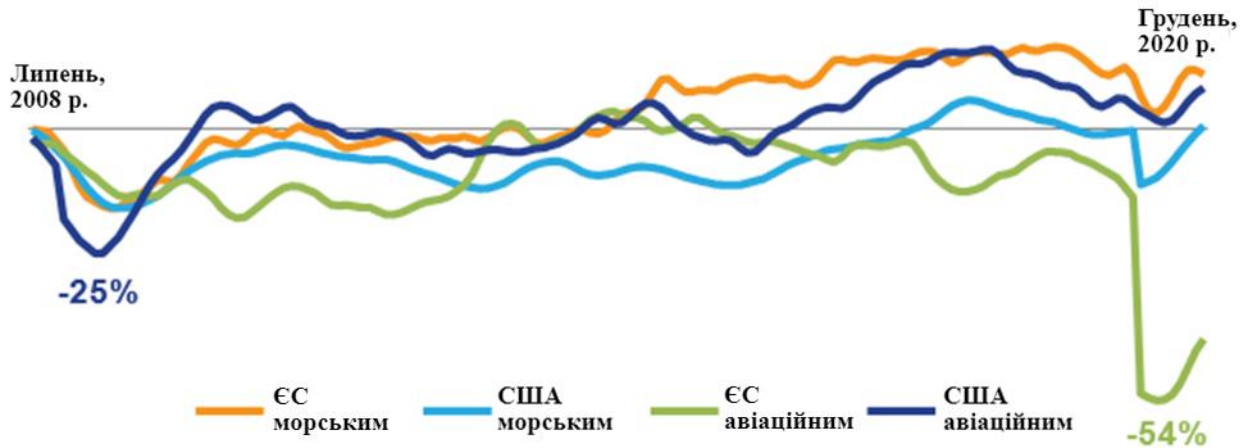


Рис. 2.4. Зовнішня торгівля морським та повітряним транспортом, відсоткові зміни у порівнянні з червнем 2008 року, %

Попит на послуги та інфраструктуру морського транспорту можна оцінити за ключовими показниками торгівлі та портової обробки вантажів. Протягом періоду огляду вони йшли на американських гірках: на початку 2020 року попит впав через пандемію, але потім відновився у другій половині [21, с. 3].

Міжнародна морська торгівля впала в 2020 році, оскільки пандемія послідовно порушила пропозицію, попит і логістику. У 2020 році пандемія порушила світову економіку, скоротивши виробничу діяльність і споживання, що вплинуло на пропозицію, попит і логістику. Зростання міжнародної морської торгівлі вже було слабким у 2019 році на рівні 0,5%, але в 2020 році воно впало на 3,8%. Загальний обсяг скоротився на 422 млн. до 10,65 млрд. тон.

Тим не менш, вплив був не таким драматичним, як очікувалося спочатку, і сектору морського транспорту вдалося подолати кризу. (рисунок 2.5). У 2020 році морська торгівля зросла як частка світового ВВП зі збільшенням відношення морської торгівлі до ВВП, оскільки пандемія спричинила зсув споживчого попиту з послуг на товари, що продаються. Однак це, ймовірно,

буде недовгим, оскільки структура попиту нормалізується, а витрати продовжують повертатися до послуг. У 2021 році наратив все ще керується пандемією та пов'язаними з нею ризиками, але зараз увага приділяється впровадженню вакцини, відновленню зростання та тиску попиту та пропозиції, які зараз порушують торговельну логістику [22]. У той же час галузь повинна враховувати довгострокову стійкість і стійкість судноплавства, портів та їх внутрішніх зв'язків.

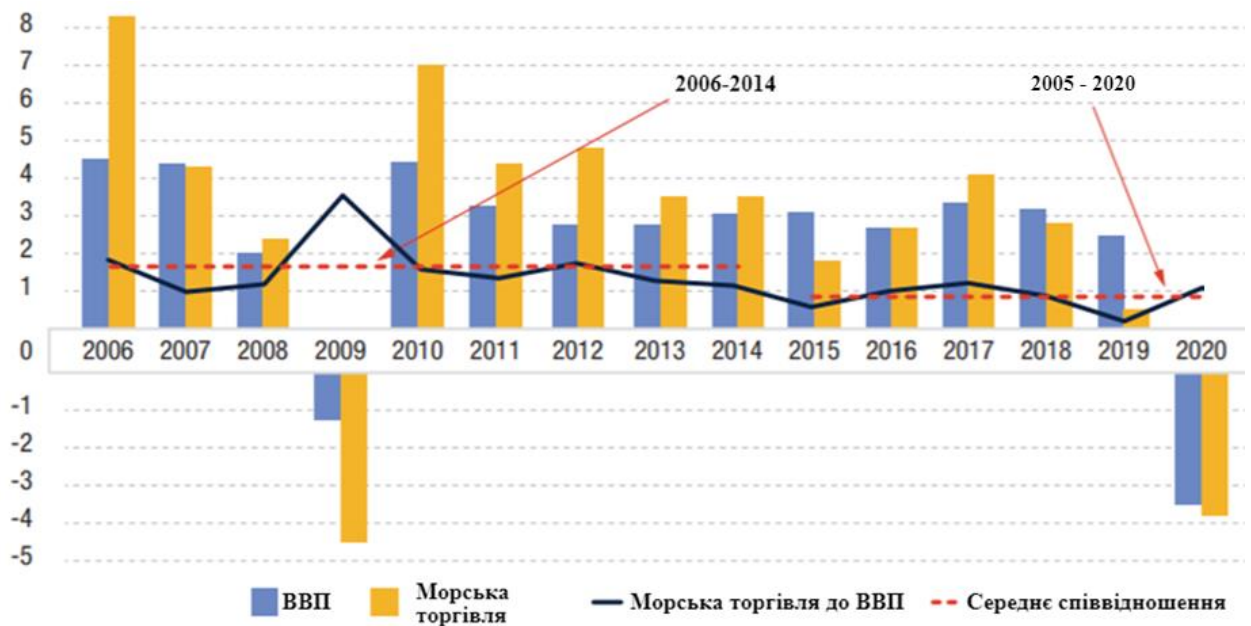


Рис. 2.5 Міжнародні морські перевезення, світовий ВВП та показник співвідношення морської торгівлі до світового ВВП, %

Близько двох третин світової торгівлі товарами припадає на країни, що розвиваються (рис. 2.6). У 2020 році на країни, що розвиваються, включаючи країни Азії з перехідною економікою, припадало 60% світових завантажених товарів (експорт) і 70% відвантажених товарів (імпорт). Значна частина цього зростання була у Східній Азії, особливо в Китаї, а також відбувся сплеск обсягів на Транстихоокеанському контейнерному торговому шляху, що з'єднує Східну Азію з Північною Америкою. Менша частка торгівлі припадала

на розвинені країни, які створили 40% світового морського експорту (товари завантажені) та 31% імпорту (вивантажені товари).

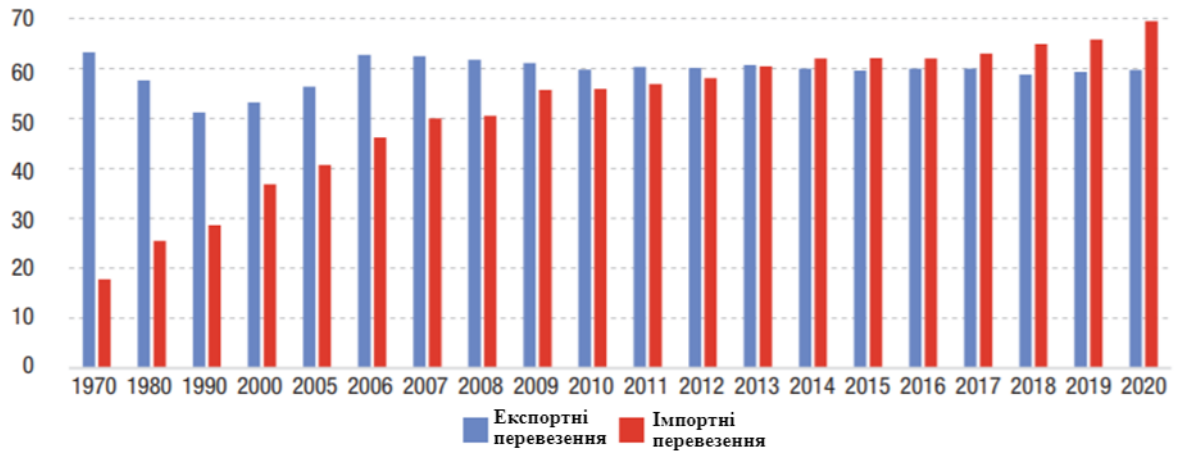


Рис. 2.6. Участь країн, що розвиваються, у міжнародній морській торгівлі, %

Переважаюча Азії ще більше посилюється в 2020 році, оскільки вона зберегла свій 41-відсотковий внесок у загальну кількість завантажених товарів і збільшила свій внесок у загальну кількість вивантажених товарів. Америка та Африка, що розвиваються, зберегли свої існуючі, менші частки (рис 2.7).

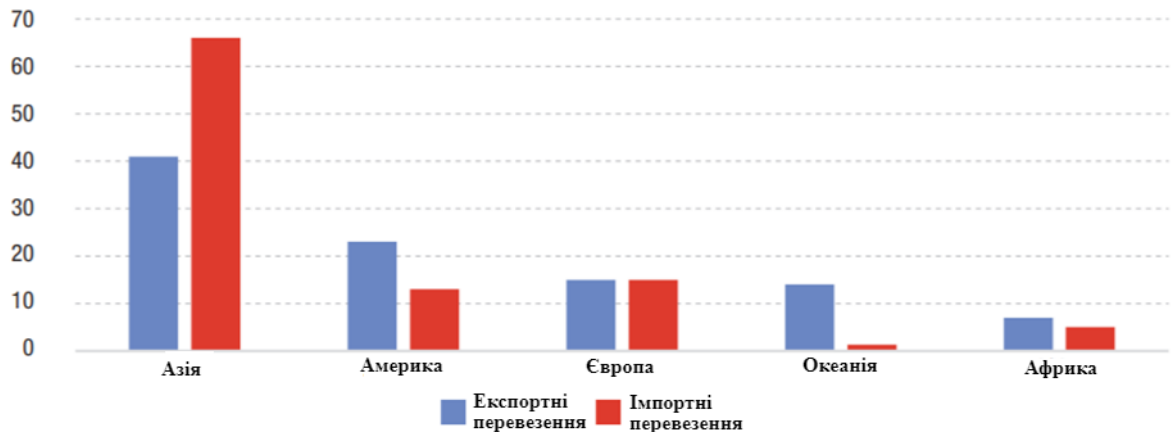


Рис. 2.7. Міжнародна морська торгівля в розрізі регіонів

У 2020 році європейський ринок автомобільних вантажних перевезень становив 324,5 мільярда євро. Це зростання відповідає позитивній тенденції, зафіксованої між 2010 і 2020 роками. Показники щорічно збільшувалися, крім 2012 року. До кінця 2019 року ринок автомобільних вантажних перевезень зріс

на 26,8%. порівняно з 2010 роком., а у 2020 році – 17, 4% порівняно з 2020 роком (рис. 2.8).

У 2019 році вантажі було перевезено через близько 1764 мільярди кілометрів європейських доріг. У Європейському Союзі приблизно 76,5% всіх внутрішніх вантажів було перевезено автомобільним транспортом у 2018 році. Останніми роками частка автомобільних вантажів поступово збільшувалася, тоді як залізничні перевезення зменшувалися.

DHL – найбільша логістична компанія в Європі. У 2020 році Deutsche Post DHL була провідною компанією з перевезення товарів у Європі. У тому році вона отримала понад 19,8 мільярдів євро доходу лише в Німеччині, що випереджало свого найближчого німецького конкурента – Deutsche Bahn. Данська Maersk Group була третьою найбільш ефективною європейською компанією з понад 16,3 мільярдів євро [23].

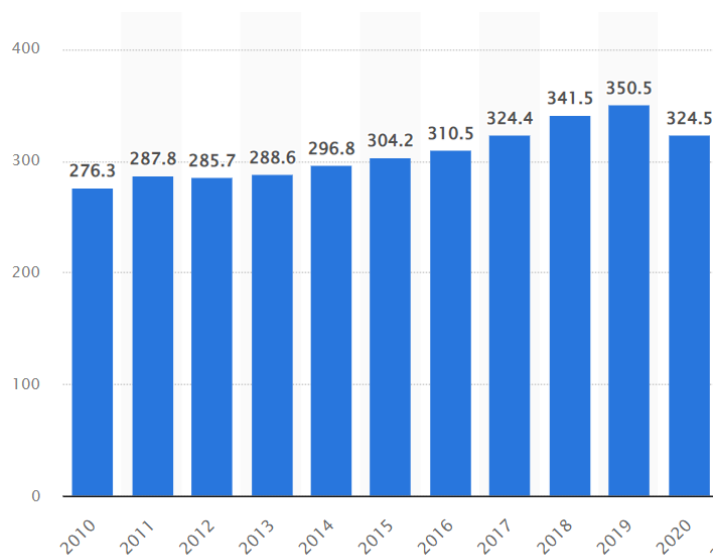


Рис. 2.8. Об'єм ринку автомобільних вантажних перевезень Європи, млрд. євро

З точки зору обсягів тонно-кілометрів (ТКМ), Європейський автомобільний вантажний транспортний скоротився на 0,9% з 2019 по 2020 рр. Це перериває тенденцію до збільшення, яка відслідковувалась в останні роки, завершившись збільшенням на 3,2% з 2018 по 2019 рік [24]. В тому числі,

карантинні обмеження та встановлені заходи багатьма державами-членами ЄС в 2020 р. для боротьби з пандемією мають негативний вплив на дорожній вантажний транспорт, зокрема (рис. 2.9).

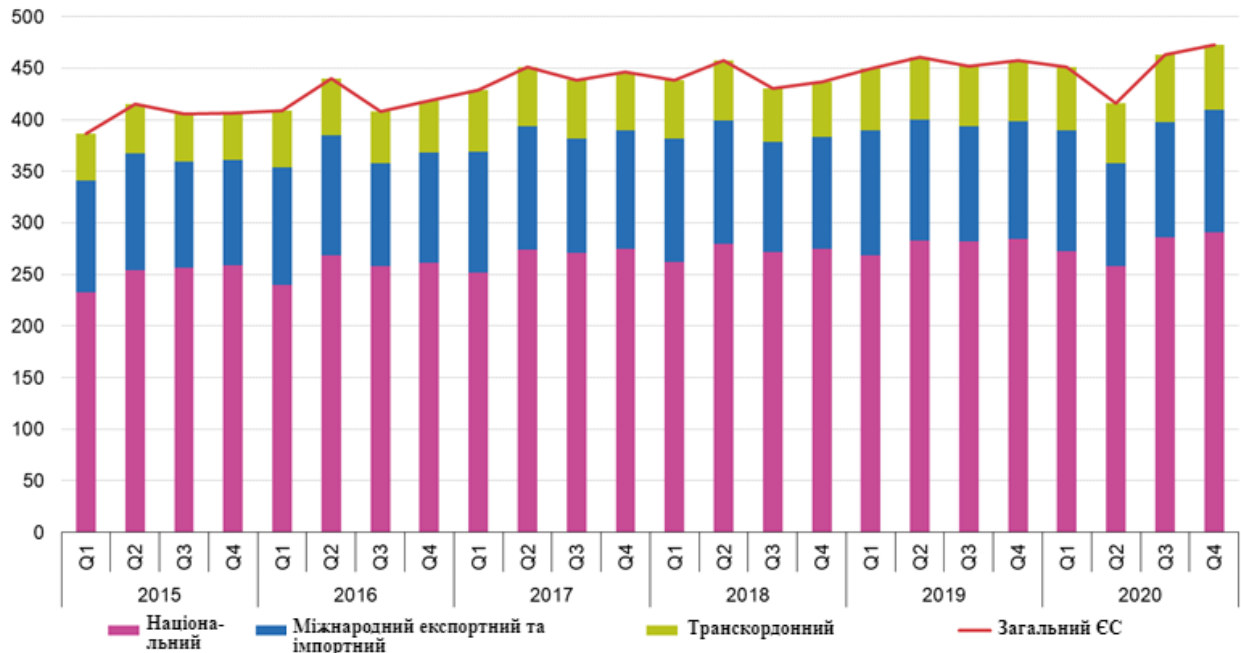


Рис. 2.9. Європейський автомобільний вантажообіг в розрізі типів перевезень, млн. ткм.

Міжнародний транспорт, що представляє одну чверть (24,8%) загального дорожнього вантажного транспорту в ЄС, зафіксував зниження на 3,8% з 2019 по 2020 рр., після збільшення на 2,1% у попередньому році. Також національний транспорт, який становить майже дві третини (61,4%) загальної суми, також зменшився на 0,9% у 2020 році, у 2019 році - збільшився на 2,7%.

На відміну перехресний та каботажний транспорт, що разом становлять 13,8% від загальної суми ЄС у 2020 р., зафіксували стійке зростання на 5,8% та 17,5% у 2019 році та 4,4%, 4,2% у 2020 році, відповідно.

У 2020 році Польща підтвердила свою позицію як одна з найважливіших країн для автомобільного транспорту в Європі - 19,7% всього ЄС ТКМ, попереду Німеччини (16,9%) та Іспанії (13,4%). Майже дві третини (65,1%) польського транспортного об'єму були здійснено або міжнародним

транспорт, або перехресним, або каботажним, а понад третину було - національним транспортом.

Як з точки зору ТКМ, так і у відсотках, Чехія (+17,0 млрд. ТКМ; +43,6%) та Болгарія (+12,0 млрд. ТКМ; +58,5%) зафіксували найвищий підйом автомобільного вантажного транспорту серед держав-членів ЄС з 2019 по 2020 рр. З іншої сторони, Португалія (мінус 21,8%), Кіпр (мінус 17,4%) та Люксембург (мінус 16,3%).

Болгарія та Чехія були єдиними державами-членами ЄС, які зареєстрували збільшення у всіх типах транспорту в 2020 році. Сім держав-членів (Німеччина, Іспанія, Люксембург, Угорщина, Нідерланди, Португалія та Словаччина), зафіксували падіння у всіх видах транспорту, що становить від -2,3 % та -21,8% від загального об'єму перевезень. Швеція та Греція зафіксували значні зниження в каботажі з 2019 по 2020 рр. У транскордонному транспорті, Фінляндія та Данія зазнали значного зменшення, тоді як Греція, Чехія та Болгарія побачили сильне зростання. Греція зафіксувала дуже високі темпи зростання для каботажу та, зокрема, для транскордонної торгівлі у 2019 році, з 100,0% та 1 250,0%, відповідно. Це повинно бути розглянуто в контексті низьких початкових показників, Грецією звітувала лише 64 млн. т-км. для транскордонної торгівлі та 4 млн. т-км. для каботажного транспорту в 2018 році, збільшивши до 128 млн. т-км. для транскордонної торгівлі та 54 млн. т-км. для каботажу в 2019 році. Аналогічним чином, ще більше 381 млн. т-км. для транскордонної торгівлі в 2020 р. відповідає збільшення на 197,7%.

Вплив COVID-19 на автомобільні вантажні перевезення, пов'язаний із затримками та обмеженнями на транскордонні рухи, може бути чітко прослідкований у кварталних даних, представлених на рисунку 2.9. Зазвичай другий квартал року відображає найбільшу кількість перевезених тонно-кілометрів. Однак другий квартал 2020 р. мав вплив обмежувальних заходів для протидії Corona-пандемії. Порівняно з першою четвертю 2020 року, кількість т-км., що транспортувались в ЄС, зменшилась на 7,9%, до 416,0 млрд. т-км.; У порівнянні з тим же періодом попереднього року, тобто Q2 2019, т-

км. зменшився на 9,7%. Однак, вже в третьому кварталі 2020 року дорожній вантажний транспорт перевищив рівень 2019-го року на 2,4%, у четвертому кварталі 2020 року - на 3,3%.

2.2. Вантажні перевезення України

Виробничі та сільськогосподарські підприємства, складські та термінальні комплекси (наприклад, елеватори, морські порти) характеризуються географічною роз'єднаністю і пов'язані між собою транспортом. На ефективність організації вантажних перевезень впливає кінцева вартість продукції, що перевозиться, а отже, і її конкурентоспроможність на товарному ринку.

На ринку вантажних перевезень необхідно створити умови для ефективної взаємодії видів транспорту з метою зниження логістичних витрат на доставку вантажів як всередині країни, так і за кордоном.

Ринок транспортних послуг має тенденцію до розвитку з об'єктивним зниженням зростання [25, с. 124]. Істотним чинником, що впливає на розвиток перевезень, є стан транспортної інфраструктури [26] та динаміка інвестицій у цю сферу [27, с. 50], які в першу чергу залежать від обсягів перевезень вантажів та організації вантажопотоків. Логістичні зв'язки, які є важливим елементом транспортного обслуговування [28, с. 131], дозволяють знизити витрати на вантажно-розвантажувальні та складські операції, прискорити рух матеріальних ресурсів та оптимізувати використання транспортно-складських ресурсів.

У сучасних умовах недостатньо уваги приділяється раціональному розподілу вантажопотоків відповідно до місткості та розвантажувальних можливостей пунктів навантаження і розвантаження [29, с. 265], що призводить до значних витрат часу та грошей, а отже, впливає на якість [30, с. 55] і надійність вантажопотоків.

Переважає більшість вантажів, які спрямовуються на зовнішній ринок, транспортується через морські порти [31, с. 621] і доставляється до портових терміналів залізничним та автомобільним транспортом.

Одним із найважливіших напрямків удосконалення системи організації вагонопотоків є диспетчерська маршрутизація [32, с. 136]. Проте існуюча система обґрунтування маршрутизації не в повній мірі враховує особливості вантажоутворення в пунктах навантаження [33, с. 146].

Тому доцільно проаналізувати динаміку обсягів перевезення вантажів видами транспорту в Україні для визначення напрямків підвищення ефективності ланцюгів поставок.

Дослідження базується на статистичній інформації, яка містить дані без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях [34].

Статистичні дані про обсяги перевезених вантажів за видами транспорту за 2015-2020 роки показують, що кожен із видів транспорту з урахуванням відповідних конкурентних переваг зберігає свої позиції на ринку вантажних перевезень протягом 2015-2020 років (рис. 2.10). Зазначимо, що у 2020 році спостерігається певне зниження вантажоперевезень по кожному виду транспорту, що може бути пов'язано із глобальною пандемією COVID-19.

У 2020 році найбільший обсяг вантажів в Україні перевозився залізничним (50,92%) та автомобільним (31,88%) транспортом.

У результаті аналізу статистичних даних встановлено, що переважно масові вантажі перевозяться залізничним транспортом, а контейнерні – автомобільним транспортом.

З урахуванням вантажообігу залізничного транспорту за 2015-2020 роки визначено середню відстань перевезень залізничним транспортом (табл. 2.1). Отримані значення середньої відстані перевезень (540 – 580 км) свідчать про те, що вантажні перевезення залізничним транспортом в Україні здійснюються переважно у внутрішніх перевезеннях.

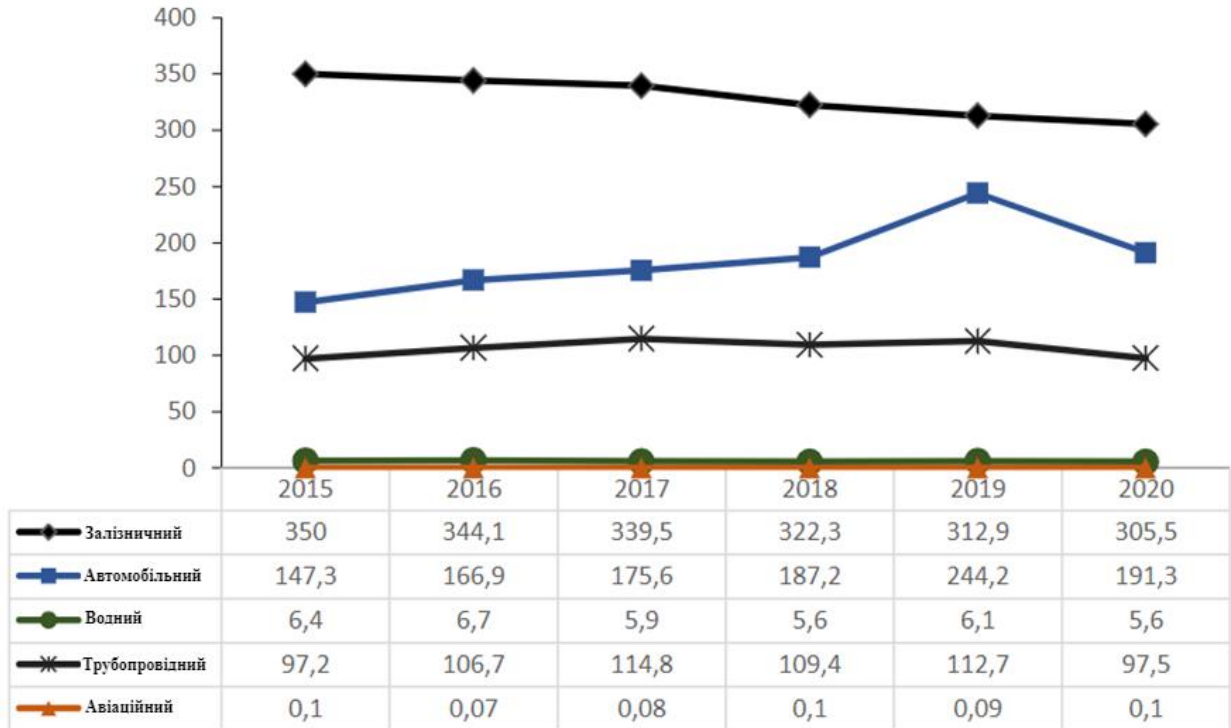


Рис. 2.10. Динаміка обсягів перевезених вантажів за видами транспорту за 2015-2020 рр., млн. т-км

Переважає більшість вантажів транспортується залізницею від великих вантажоутворюючих пунктів (терміналів, елеваторів, гірничодобувних підприємств, гірничозбагачувальних комбінатів, металургійних підприємств тощо) до переробних підприємств, а також до річкових і морських портів. з подальшою перевантаженням на судна [35, с. 311].

Таблиця 2.1

Техніко-експлуатаційні показники залізничного транспорту за 2015-2020 рр.

Рік	Вантажообіг, млн ткм	Обсяг перевезених вантажів, млн тонн	Середня відстань перевезення, км
2015	194321,6	350	555,2
2016	187215,6	344,1	544,1
2017	191914,1	339,5	565,3
2018	186344,1	322,3	578,2
2019	181844,7	312,9	581,2
2020	175587,2	305,5	574,8

Аналіз вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні (без урахування вантажів фізичних осіб-підприємців) за 2016-2019 рр. показує, що міжнародні автомобільні вантажні перевезення займають незначну частку в загальному обсязі автомобільних перевезень (рис. 2.11).

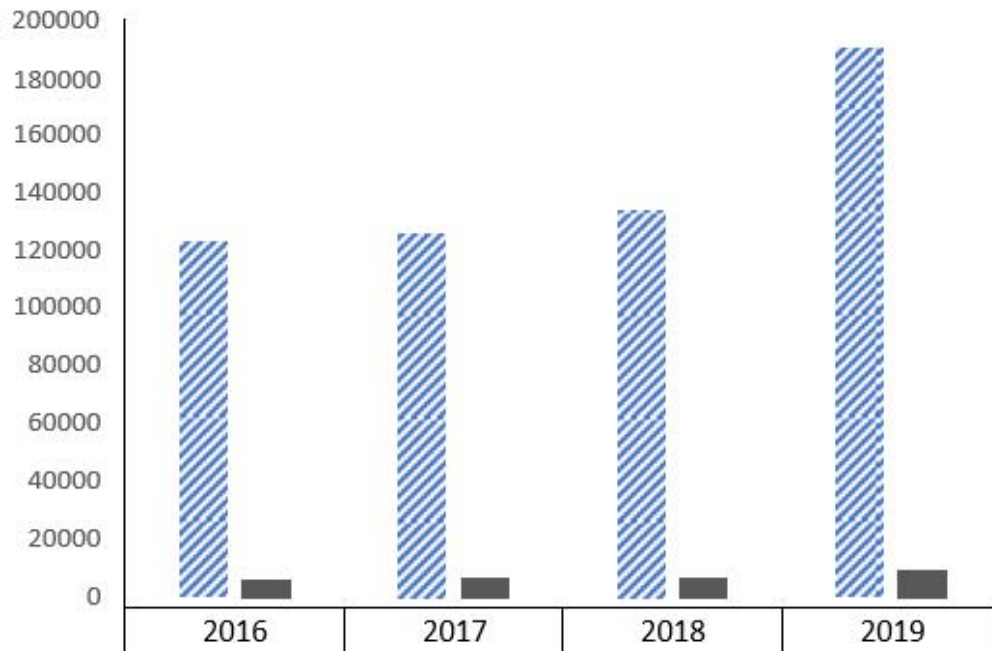


Рис. 2.11. Динаміка перевезень вантажів автомобільним транспортом за 2016-2019 рр.

Сучасні умови ринку вантажних перевезень характеризуються підвищенням конкуренції, зменшенням прибутку, підвищенням та появою нових вимог до якості послуг, що надаються. Умови ринку стають дедалі жорсткішими для логістичних та транспортно-експедиційних компаній. Особливо це стосується автомобільних вантажоперевізників.

Нині автомобільна транспортна система України нараховує понад 9,1 млн одиниць транспорту, в тому числі до 1,3 млн вантажних автомобілів та до 850 тис. одиниць мототранспорту.

На українському ринку комерційних перевезень нині загалом здійснює діяльність до 56,3 тис. перевізників, у використанні яких – понад 154 тис. одиниць вантажних транспортних засобів.

За даними офіційної статистики, на ринку вантажних перевезень за 2020

р. вантажообіг усіх видів транспорту становив 290,1 млрд. т км, що проти такогож періоду 2019 р. становить 85,6 % від обсягу вантажообігу (табл. 2.2). Останніми роками зростання частки імпортованих товарів на ринку України, збільшення обсягів торгівлі через Інтернет перекирили зменшення внутрішніх перевезень вітчизняних товарів і забезпечили рівень вантажних перевезень.

Таблиця 2.2

Динаміка вантажообігу та кількості перевезень вантажів по Україні за 2019 р. та 2020 р.

Вид транспорту	Вантажообіг		Кількість вантажу	
	Січень-грудень 2020 р, млн.ткм	у % до відповідного періоду 2019р.	Січень-грудень 2020 р, млн.т	у % до відповідного періоду 2019р.
залізничний	175587,1	96,6	305,5	97,6
автомобільний	42016,9	85,9	191,4	78,4
водний	2877,3	84,9	5,6	91,9
трубопровідний	69281,8	66,3	97,5	86,5
авіаційний	316,2	107,0	0,1	95,3
Сумарно	290079,3	85,6	600,1	88,8

Підприємствами транспорту у 2020 р. перевезено майже 600,1 млн т вантажів, що становить 88,8% від обсягу перевезень у 2019 р. Протягом 2020 р. залізничним транспортом перевезено у внутрішньому сполученні й на експорт майже 305,5 млн. т. вантажів, що на 2,4% менше, ніж у 2019 р.

За даними офіційної статистики, частка вантажних перевезень залізничним транспортом у січні-вересні 2021 р. становить 50,65 %, автомобільним - 35,77%., водним – 0,82%, трубопровідним – 12,75%, авіаційним – 0,02% (табл. 2.3).

Загалом підприємствами транспорту у січні-вересні 2021 р. перевезено 453,5 млн. т. вантажів, що становить 104,2% від обсягів січня-вересня 2020 р.

Таблиця 2.3

Обсяги перевезених вантажів за видами транспорту за 2021 р.

Вид транспорту	Розмірність	Період		
		Січень-березень	Січень-червень	Січень-вересень
залізничний	млн.т	69,7	147,2	229,7
	у % до відповідного періоду 2020 р.	94,3	102,8	102,9
автомобільний	млн.т	43,2	98,8	162,2
	у % до відповідного періоду 2020 р.	99,5	115,5	118,3
водний	млн.т	0,7	2,1	3,7
	у % до відповідного періоду 2020 р.	83,9	96,1	97,2
трубопровідний	млн.т	21,7	39,2	57,8
	у % до відповідного періоду 2020 р.	97,9	88,0	81,2
авіаційний	млн.т	0,02	0,04	0,1
	у % до відповідного періоду 2020 р.	115,6	104,5	98,0
Сумарно	млн.т	135,3	287,3	453,5
	у % до відповідного періоду 2020 р.	96,4	104,3	104,2

Аналіз динаміки обсягів перевезених вантажів за видами транспорту показує, що кожен із видів транспорту зберігає свої позиції на ринку вантажних перевезень протягом 2015-2020 років і характеризується практично стабільними обсягами перевезень. У той же час глобальна пандемія COVID-19 вплинула на скорочення вантажоперевезень у 2020 році для кожного виду транспорту.

Аналіз проведених досліджень та практичного досвіду свідчить про низьку ефективність організації перевезень вантажів від постачальників до споживачів, що обумовлено, перш за все:

- недостатня кількість та нераціональне використання рухомого складу залізничного та автомобільного транспорту [36, с. 70];
- недостатній розвиток інфраструктури вантажних терміналів і перевантажувальних комплексів на стиках різних видів транспорту [37, с. 82];
- нераціональна організація вантажного процесу [38, с. 113].

Існуючі проблеми неефективної організації перевезень вантажів можна частково усунути шляхом оптимізації руху вантажопотоків при організації перевезень від постачальників до споживачів:

- формування раціональних транспортно-технологічних схем доставки вантажів як у міжнародному, так і у внутрішньому сполученні;
- формування ланцюгів поставок на основі взаємодії видів транспорту, що сприятиме мінімізації витрат на доставку товарів;
- здійснення вибору раціональних технологічних параметрів при організації вантажопотоків у логістичній ланцюг поставок, у тому числі формування маршрутів відвантаження.
- тому особливої уваги потребує питання ефективної організації вантажопотоків при постачанні вантажів будь-яким видом транспорту на основі логістичних принципів.

Одним із шляхів підвищення ефективності перевезень є раціональний розподіл вантажопотоків при формуванні ланцюгів поставок від виробників до споживачів з урахуванням переваг окремих видів транспорту.

Аналіз динаміки вантажних перевезень наземним транспортом в Україні у 2015-2021 рр. показує, що автомобільні та залізничні перевезення здійснюються переважно у внутрішніх перевезеннях, а міжнародні перевезення займають незначну частку в загальному перевезенні цих видів транспорту.

Визначено, що низька ефективність організації перевезень вантажів від постачальників до споживачів пов'язана з недостатньою кількістю та нераціональним використанням рухомого складу, недостатнім розвитком інфраструктури вантажних терміналів, нераціональною організацією процесу перевезення вантажів.

Пріоритетними залишаються напрями оптимізації транспортного потоку при організації перевезень від постачальника до споживача, які спрямовані на формування ланцюгів поставок на основі взаємодії видів транспорту та оптимізації технологічних процесів при плануванні та організації перевезень вантажів як у міжнародному, так і внутрішньому транспорті.

2.3 Аналіз світового ринку авіаційних вантажних перевезень

Ринки вантажних авіаперевезень зріс порівняно з докризовими показниками. Це свідчить про життєво важливу роль повітряних вантажів у транспортуванні рятувального медичного обладнання, засобів індивідуального захисту та вакцин разом із доставкою електронної комерції в періоди карантину [39].

Для аналізу ринку авіаційних вантажних перевезень розглянемо такі періоди: до пандемії та після її початку в кінці 2019 року.

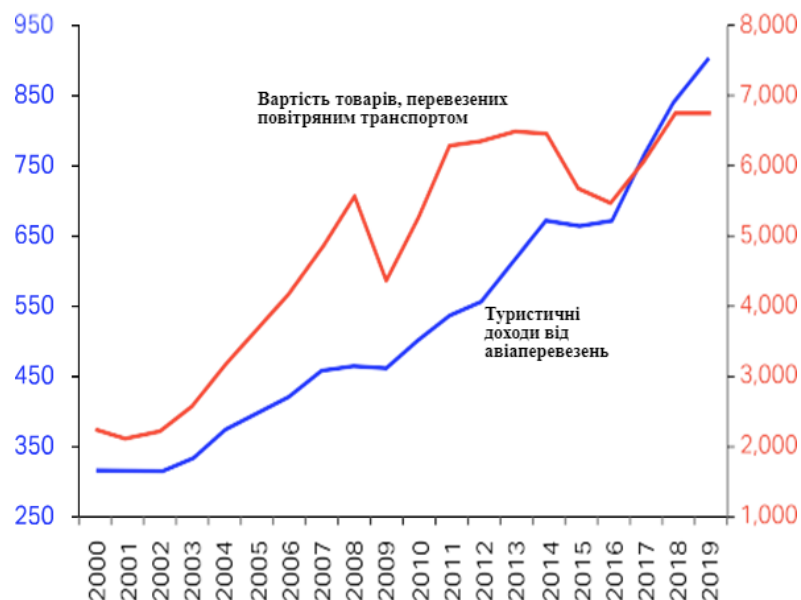


Рис. 2.12. Вартість товарів, перевезених повітряним транспортом, та туристичні доходи від авіаперевезень, млрд. дол

До пандемії на повітряний транспорт припадало лише невелика частка, менше 1% світової торгівлі за обсягом, але набагато більша частка у вартісному розмірі, приблизно 35%. У 2019 році вартість вантажів, що перевозяться повітряним транспортом, оцінювалася трохи вище \$6,7 трильйонів доларів (див. рис. 3.1).

Обсяги авіавантажних перевезень почали знижуватися у четвертому кварталі 2018 року та продовжували знижуватися протягом 2019 року. Це

призвело до найгірших показників сегменту авіавантажних перевезень з часів світової фінансової кризи 2009 року. Однак не всі сектори авіаційних перевезень постраждали однаково. Наприклад, сектор електронної комерції та фармацевтики показали хороші результати у 2019 році.

Однак загалом вантажообіг авіаційного транспорту (СТК) скоротилися на значні 3,2% у річному обчисленні, що стало першим негативним результатом для СТК з 2012 року. Зростання світової торгівлі товарами також сповільнилося з 3,7% у 2018 році до лише 0,9% у 2019 році - це найслабший показник з 2009 року.

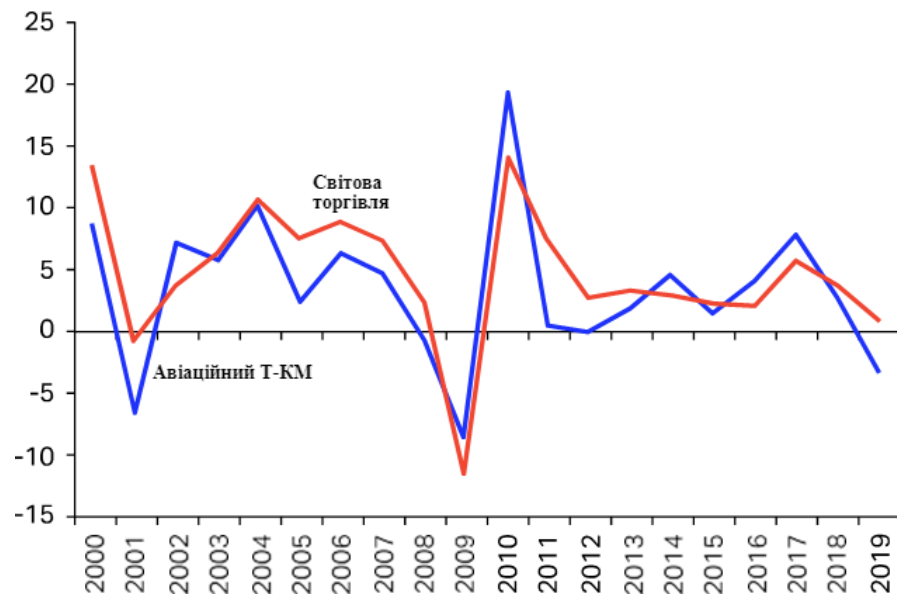


Рис. 2.13. Авіаційний вантажообіг та світова торгівля

У 2019 році авіакомпанії продовжили збільшувати кількість маршрутів, які обслуговують пари міст у всьому світі, регулярно обслуговуючи понад 22 000 унікальних пар міст. Це майже на 1000 більше, ніж кількість з'єднань між містами у 2018 році. Тим часом вартість авіаперевезень з поправкою на інфляцію знизилася ще на 2,3% у 2019 році.

Подвоєння авіаційного сполучення та скорочення вдвічі витрат на авіаперевезення за останні два десятиліття забезпечили авіації позиції «бізнесу свободи». Вони призвели до демократизації авіаперевезень, забезпечуючи

можливість для більшої кількості людей частіше літати в більшу кількість мість по всьому світу.

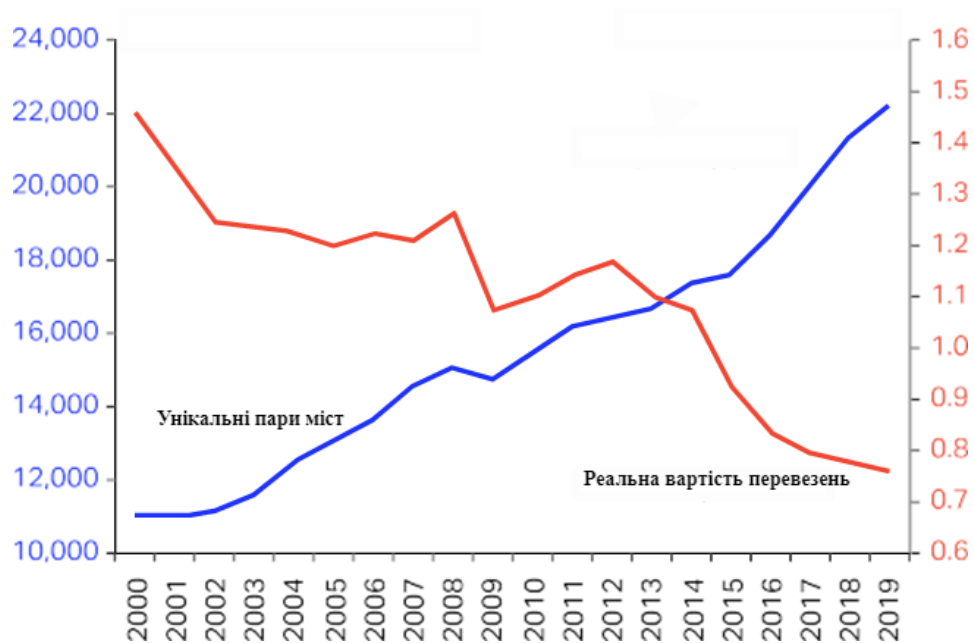


Рис. 2.14 Унікальні пари міст, між якими здійснюється транспортування та вартість авіаційних перевезень

Ціни на нафту були стабільними та помірними протягом більшої частини 2019 року. Середня річна ціна палива для літаків у 2019 році була трохи нижче 80 доларів за барель. Це було менше, ніж середнє значення у 2018 році, яке перевищувало 86 доларів за барель, і в цілому було помірним рівнем порівняно з останніми 15 роками.

Для авіакомпаній це означало те, що кумулятивний нехеджований річний рахунок за пальне, за винятком витрат на обробку, становив у 2019 році на 9,5 мільярда доларів менше, ніж у 2018 році.

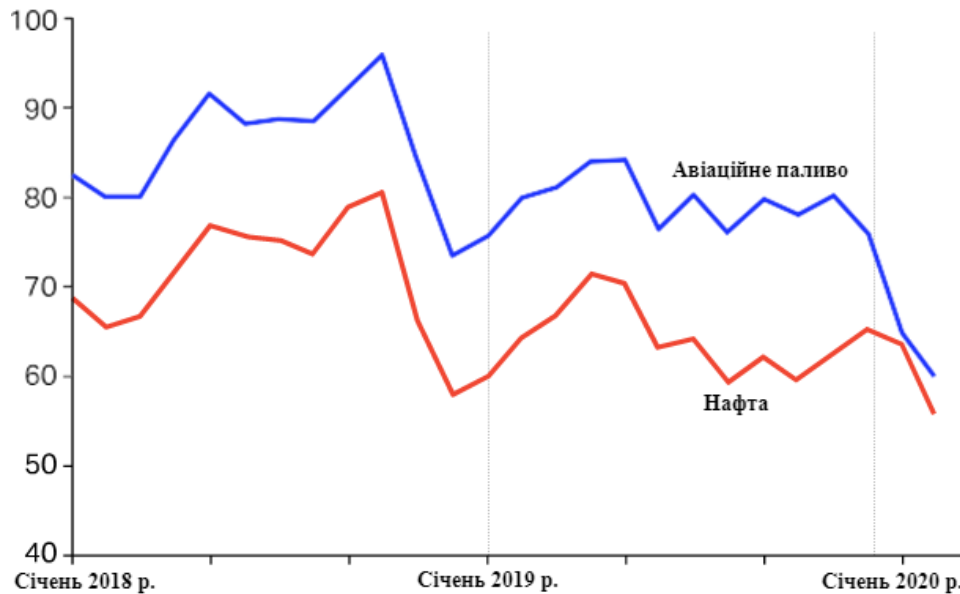


Рис. 2.15. Вартість авіаційного палива та нафти
у 2018-2019 рр., дол. за барель

Регіональні фінансові результати були різноманітними. У глобальному масштабі ЕВІТ галузі знизився в 2019 році до приблизно 5,1% доходу з 5,7% у 2018 році. У різних регіонах фінансові результати галузі залишалися неоднозначними. Північноамериканські авіакомпанії продовжували лідирувати, забезпечивши операційну маржу майже на 10% у 2019 році, що приблизно на піввідсоткового пункту більше, ніж у попередньому році.

Як і в 2018 році, авіакомпанії Європи, Азіатсько-Тихоокеанського регіону та Латинської Америки зафіксували помірну прибутковість з операційною маржою від 3,5% до 4,7%. Авіакомпанії на Близькому Сході та в Африці зіткнулися зі складнішими умовами ведення бізнесу, а авіакомпанії на Близькому Сході, зокрема, мали загальну негативну операційну маржу у розмірі -5,2%. Латинська Америка приєдналася до Північної Америки, ставши єдиними двома регіонами, де операційна маржа авіакомпаній покращилася у 2019 році порівняно з 2018 роком.

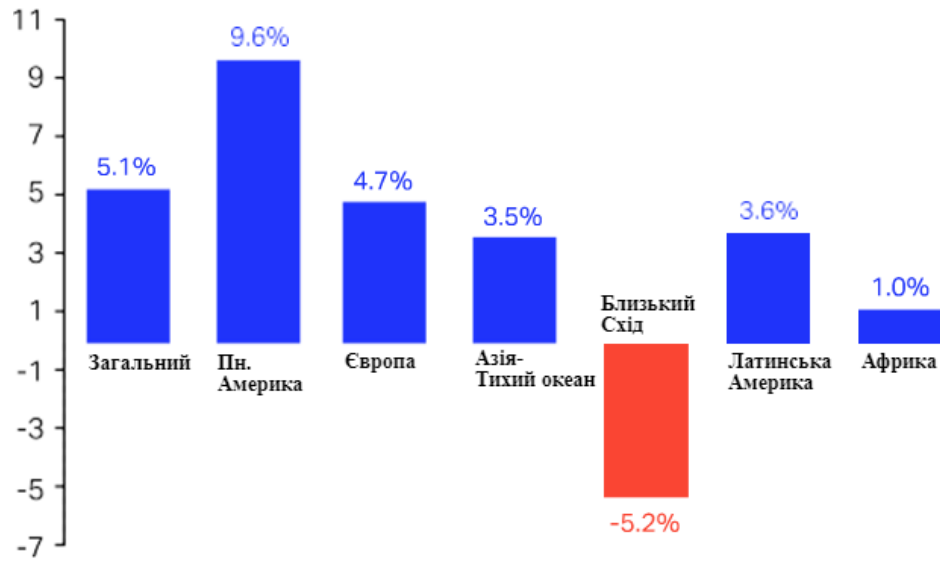


Рис. 2.16. Регіональний прибуток від вантажних авіаційних перевезень у 2020 р., %

Далі розглянемо стан галузі авіаційних вантажних перевезень за період пандемії з кінця 2019 року до першої половини 2021 року. За цей період, після обвалу на початку 2020 року, попит на авіаційні вантажі різко відновився, перевершивши інші види за циклом поповнення запасів і ціною. Сильна тенденція до зростання авіаперевезень вантажів, що спостерігалася у другій половині 2020 року, продовжилася і в 2021 році. вантажні тонно-кілометри (СТК) із січня 2021 року по липень 2021 року відповідали рівню, який на 7,9% більше, ніж за аналогічний період 2019 року. Це також означає, що СТК перевищили свої показники докризового піку серпня 2018 року майже на 5,0%. У 2021 році авіаційні вантажні перевезення також перевершували очікування щодо світової торгівлі товарами, що зазвичай спостерігається на початку економічного підйому, коли підприємства звертаються до авіаперевезень, щоб швидко поповнити запаси для задоволення зростаючого попиту. Авіавантажні перевезення також виграють від інших змінних ланцюга поставок, таких як надзвичайно довгі терміни доставки постачальників і дорогі тарифи на інші види транспорту.

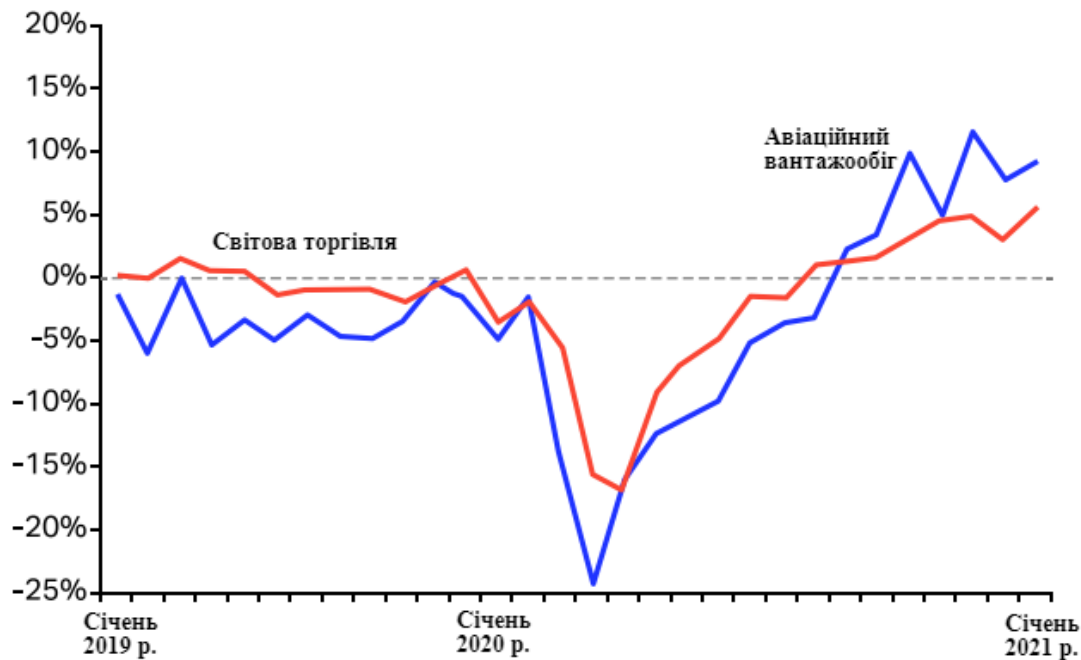


Рис. 2.17. Обсяг світової торгівлі та авіаційного вантажообігу у 2019-2021 рр., %

Загалом авіаперевезення впали на -10,6% р/р у 2020 році, що значно нижче, ніж зниження пасажиропотоку. Значні покращення спостерігалися в усіх регіонах, зокрема в Африці та Північній Америці, де трафік вже повернувся до рівня 2019 року та досягнув позитивного зростання.

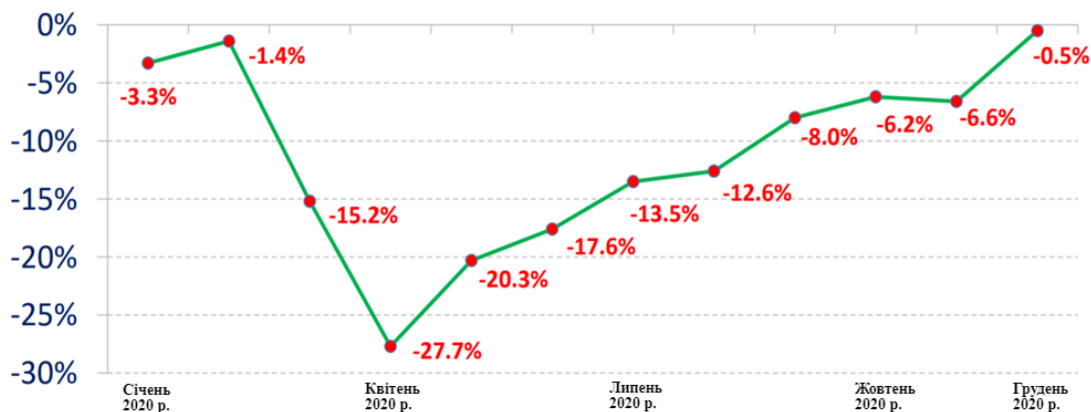


Рис. 2.18. Обсяг ринку вантажних авіаційних перевезень за 2020 р., т-км.

Авіавантажні перевезення виграють від високої ділової довіри, але в Китаї ця впевненість впала, оскільки варіант Delta створив уразливість. Сила повітряних вантажів є результатом V-подібного відновлення економічної активності та ділової впевненості, яку відчують певні сектори світової економіки, зокрема виробництво, які менше постраждали від відновлених спалахів та заходів контролю, ніж пасажирські авіаперевезення. Це V-подібне відновлення, однак, є вразливим, враховуючи зменшення попиту в Китаї, перевантажені глобальні ланцюги поставок і поширення варіанту Delta, що впливає на економічну активність.

Найбільш стійким був ринок північно-тихоокеанського регіону, де зазвичай 90% повітряних вантажів перевозяться спеціальними вантажними перевезеннями. Зрозуміло, що цей ринок майже не постраждав у 2020 році від призупинення пасажирського парку. Навпаки, азіатські постачальники та складальні підприємства, як правило, обслуговуються вантажопідйомністю на міжнародних авіапасажирських рейсах. Таким чином, цей торговий коридор сильно постраждав в квітні і лише поступово відновлюється.

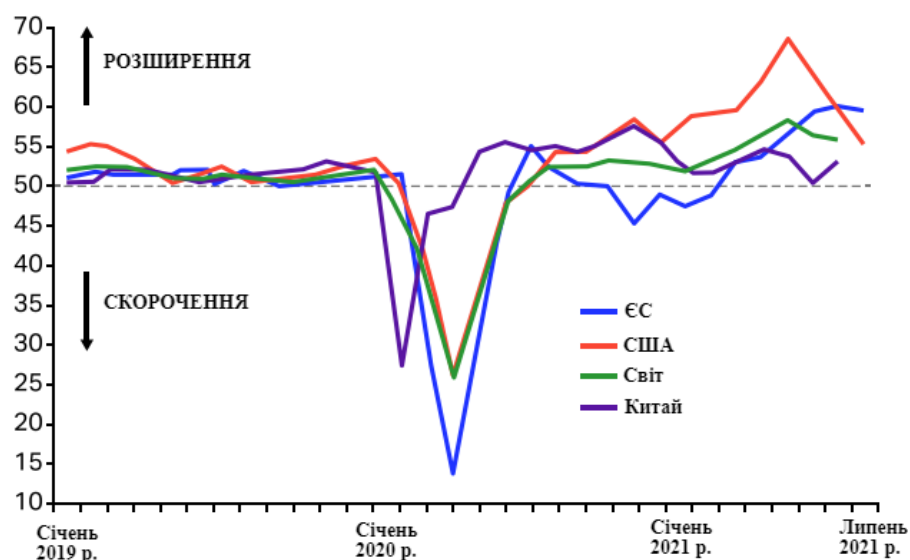


Рис. 2.19. Індекс впевненості у виробництві та наданні послуг

Заслугує на увагу більш сильне відновлення між Близьким Сходом та Азією та в Північній Атлантиці, де вищі вантажоперевезення зробили життєздатним польоти пасажирських літаків, незважаючи на низьке пасажирське навантаження.

Авіаційні вантажні маршрути покращуються в цілому, але різними темпами. Зростаюча тенденція світового авіап перевезення вантажів знайшла відображення на основних торгових коридорах, але спостерігалися відмінності в темпах відновлення. Північна частина Тихого океану майже не зазнала негативного впливу від блокування пасажирських літаків і обмежень на подорожі, так що великий флот вантажних перевізників Північної Америки не зміг задовольнити попит. На багатьох інших маршрутах, таких як Близький Схід-Азія, висока вантажопідйомність зробила вигідним використання пасажирських літаків з невеликою кількістю пасажирів або без них. Тим не менш, відсутність міжнародних пасажирських перевезень послабила тенденції до зростання авіап перевезень вантажів на маршрутах, які сильно залежать від вантажопідйомності, таких як Азія та Європа-Азія.

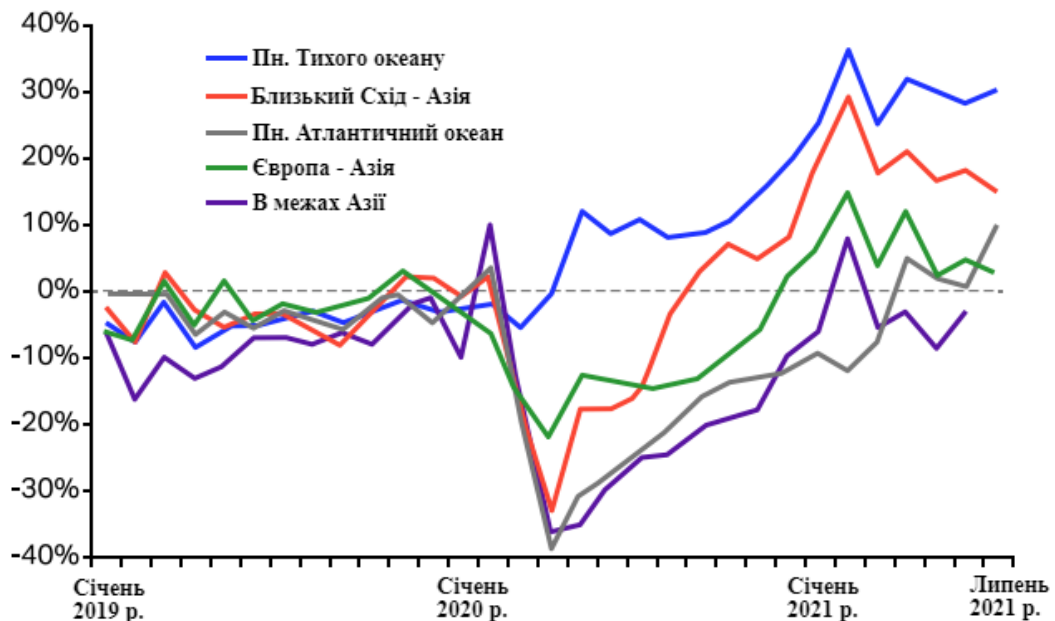


Рис. 2.20. Вантажообіг торгових коридорів, зміна у % за 2019 р. – початок 2021 р.

Пропускна здатність повітряного транспорту зростала повільно, але стабільно, станом на вересень 2021 року було досягнуто значного прогресу в порівнянні з 2020 роком. Однак за період січня–липня 2021 року загальногалузевий тонно-кілометр (АСТК) все ще значно знизився – 12,4% , з того ж інтервалу 2019 року. Відсутність міжнародних поїздок, особливо для поїздок на далекі відстані з використанням широкофюзеляжних літаків, обмежує вантажопідйомність, яка до пандемії становила близько 60% міжнародної вантажопідйомності. Авіакомпанії, однак, використовують пасажирські літаки для перевезення вантажів і значно збільшили свої виділені вантажні перевезення. З січня 2021 року по липень 2021 року розмір глобального вантажного флоту збільшився приблизно на 12% порівняно з докризовим періодом січня-липня 2019 року.

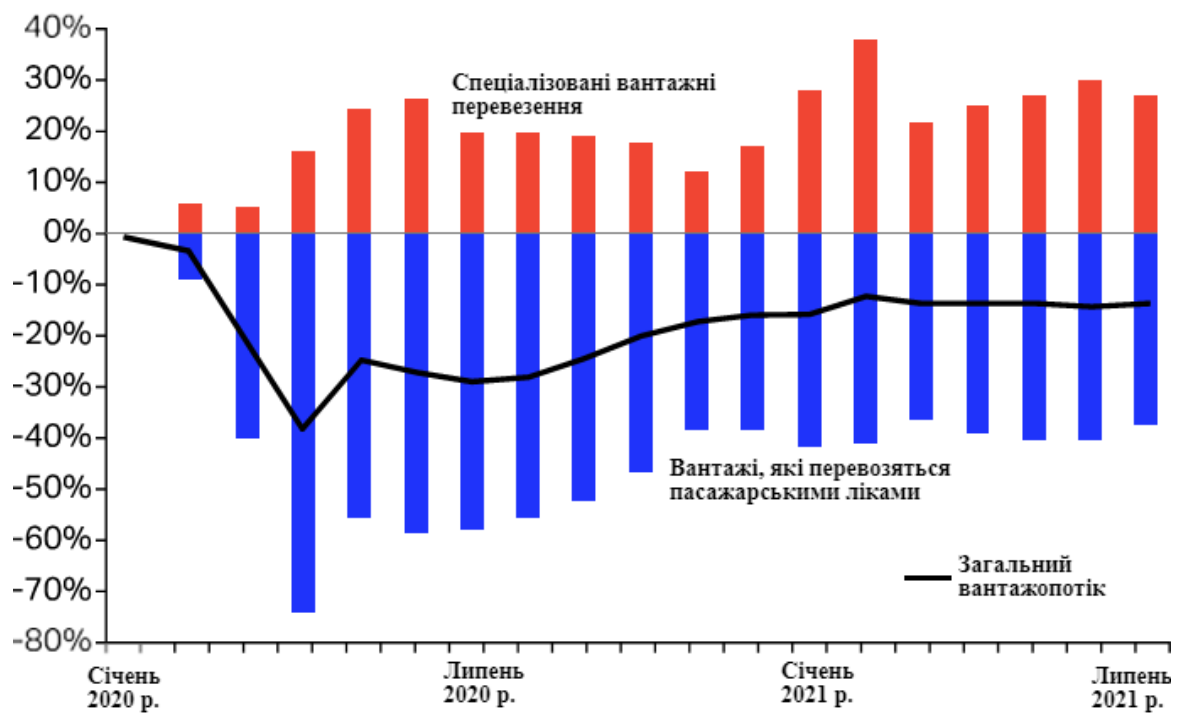


Рис. 2.21. Зміна вантажопотоку авіаційних перевезень, %

Вплив обмежень COVID-19 на повітряне сполучення був швидким і значним для авіаційних вантажів. Місткість утримання в животі різко зменшилась із припиненням пасажирських рейсів. Тим не менш, повітряні

вантажні перевезення залишаються вирішальними для переміщення вантажів та підтримки здоров'я населення та економіки в усьому світі.

У перші дні кризи авіаційні вантажні перевезення мали ключове значення в постачанні засобів індивідуального захисту (ЗІЗ) та ліків у пункти призначення по всьому світу. Його позитивний вплив продовжується, оскільки глобальний карантин триває. Близько 46 000 спеціальних рейсів перевезли 1,5 мільйона тонн вантажу.

Але кількість вантажних літаків була недостатньою, щоб компенсувати зниження на 40–45% здатності триматися на животі. Тому пасажирські літаки перелаштували на вантажні рейси. Щоб допомогти з цим, ІАТА опублікувала рекомендації щодо подолання регуляторних перешкод. Наприклад, вантаж не можна перевозити на сидіннях, якщо не схвалено органами цивільної авіації. Подальші погодження потрібні, якщо авіакомпанії вирішать видалити місця. І, звісно, треба було розглянути та затвердити перевезення небезпечних вантажів у пасажирському салоні та обмеження ваги на верхніх відсіках.

Використання пасажирської кабіни для вантажу, однак, має велику різницю один раз у кількості вантажу, який можна перевезти. Десять в районі 1000–1500 додаткових ящиків можна розмістити, хоча занести їх у салон через пасажирські двері та запакувати – це додаткові перешкоди, які можна подолати лише за допомогою людського ланцюга.

Для авіаційних вантажів було і є багато проблем. ІАТА невпинно співпрацює з ІКАО, щоб закликати уряди всього світу вжити необхідних заходів для підтримки глобальної логістики.

Здебільшого уряди отримали хорошу реакцію, але оперативні труднощі залишаються. Аеропорти, наприклад, особливо альтернативні аеропорти, які використовуються в надзвичайних ситуаціях, повинні продовжувати функціонувати проте багато з цих другорядних об'єктів втратили можливість надавати послуги.

Висновки до розділу 2

Пандемія Covid-19 мала значний вплив на світові вантажні перевезення у 2020 році, відповідно до сезонно скоригованих даних. Обсяг світової торгівлі скоротився на 5%, а тонно-кілометри авіаперевезень на 10,6% у 2020 році порівняно з 2019 роком. Це підкреслює вплив, зокрема, на сектор авіаперевезень. Наземний вантажний транспорт постраждав менше, ніж повітряний. Попередні оцінки залізничних вантажів у 2020 році показують, що у Європейському Союзі, в США залізничні вантажні перевезення зменшилися відповідно на 6,3%, 11% згідно з даними Міжнародного транспортного форуму. За попередніми оцінками, тонно-кілометри автомобільних перевезень також впали на 2,4% у Європейському Союзі.

Обсяги авіаперевезень, як провідний показник економічного зростання, скоротилися на 54% у ЄС 27 у травні 2020 року порівняно з червнем 2008 року. У ЄС 27 ознаки відновлення були помітні з серпня 2020 року, але в грудні 2020 року цей рівень все ще був на 42% нижчим, ніж до економічної кризи 2008 року. У США обсяги авіаперевезень не знизилися до рівня червня 2008 р., а в грудні 2020 р. вони були на 8% вищими, ніж під час економічної кризи 2008 р. Однак обсяги морської торгівлі зменшилися в США більше, ніж у ЄС 27. У США обсяги морської торгівлі скоротилися на 11% у квітні 2020 року порівняно з червнем 2008 року, тоді як у ЄС-27 вони зросли на 7%. Відновлення обсягів морської торгівлі почалося в липні 2020 року в США. До грудня 2020 року обсяги морської торгівлі повернулися до рівня червня 2008 року.

Міжнародна морська торгівля впала в 2020 році, оскільки пандемія послідовно порушила пропозицію, попит і логістику. У 2020 році пандемія порушила світову економіку, скоротивши виробничу діяльність і споживання, що вплинуло на пропозицію, попит і логістику. Зростання міжнародної морської торгівлі вже було слабким у 2019 році на рівні 0,5%, але в 2020 році

воно впало на 3,8 %. Загальний обсяг скоротився на 422 млн. до 10,65 млрд. тон.

Тим не менш, вплив був не таким драматичним, як очіувалося спочатку, і сектору морського транспорту вдалося подолати кризу. У 2020 році морська торгівля зросла як частка світового ВВП зі збільшенням відношення морської торгівлі до ВВП, оскільки пандемія спричинила зсув споживчого попиту з послуг на товари, що продаються.

У 2020 році європейський ринок автомобільних вантажних перевезень становив 324,5 мільярда євро. Це зростання відповідає позитивній тенденції, зафіксованої між 2010 і 2020 роками. Показники щорічно збільшувалися, крім 2012 року. До кінця 2019 року ринок автомобільних вантажних перевезень зріс на 26,8 %. порівняно з 2010 роком., а у 2020 році – 17, 4% порівняно з 2020 роком.

З точки зору обсягів тонно-кілометрів (ТКМ), Європейський автомобільний вантажний транспортний скоротився на 0,9% з 2019 по 2020 рр. Це перериває тенденцію до збільшення, яка відслідковувалась в останні роки, завершившись збільшенням на 3,2% з 2018 по 2019 рік. В тому числі, карантинні обмеження та встановлені заходи багатьма державами-членами ЄС в 2020 р. для боротьби з пандемією мають негативний вплив на дорожній вантажний транспорт, зокрема (див. малюнок 1)

Однак загалом вантажні тонно-кілометри (СТК) скоротилися на значні 3,2% у річному обчисленні, що стало першим негативним результатом для СТК з 2012 року. Зростання світової торгівлі товарами також сповільнилося з 3,7% у 2018 році до лише 0,9% у 2019 році - це найслабший показник з 2009 року.

Після обвалу на початку 2020 року, попит на авіаційні вантажі різко відновився, перевершивши інші види за циклом поповнення запасів і ціною. Сильна тенденція до зростання авіаперевезень вантажів, що спостерігалася у другій половині 2020 року, продовжилася і в 2021 році. Вантажні тонно-кілометри (СТК) із січня 2021 року по липень 2021 року були на 7,9% більше,

ніж за аналогічний період 2019 року. Це також означає, що СТК перевищили свої показники докризового піку серпня 2018 року майже на 5,0%.

Щодо України, аналіз динаміки обсягів перевезених вантажів за видами транспорту показує, що кожен із видів транспорту зберігає свої позиції на ринку вантажних перевезень протягом 2015-2020 років і характеризується практично стабільними обсягами перевезень. У той же час глобальна пандемія COVID-19 вплинула на скорочення вантажоперевезень у 2020 році для кожного виду транспорту, окрім авіаційного, який зріс на 7% за 2020 рік.

РОЗІД 3

РОЗРОБКА ЗАХОДІВ ЩОДО РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

3.1 Проблеми розвитку міжнародного ринку вантажних перевезень

Пандемія COVID-19 істотно вплинула на логістичну сферу в цілому і, в тому числі, й вантажні перевезення по Україні. Через серйозну зупинку морських, автомобільних та авіаційних перевезень суттєві проблеми із транспортуванням відчували багато галузей промисловості. Виходячи із вище сказаного, виникає нагальна потреба у виокремленні пріоритетних напрямів розвитку транспортно-експедиційних підприємств в умовах пандемії (рис. 3.1). Детальніше розглянемо основні із них.

Посилення боротьби за клієнта сприяє виникненню цінового демпінгу на ринку вантажоперевезень, оскільки кількість вантажів зменшується, а багато транспорту залишається не залученим у процеси транспортування, при цьому більшість компаній не спроможні витримати тривалий демпінговий процес.

Пандемія COVID-19 сприяє виходу із логістичного ринку слабких гравців, тобто це «ідеальний шторм». Ринок найближчим часом покинуть дрібні і деякі середні гравці, при цьому відбудеться низка банкрутств, поглинань, злиттів. З іншого боку, логістичні компанії, позиції яких є стійкими на ринку, матимуть можливість розширити свою частку ринку.

Для посилення своїх конкурентних позицій на ринку транспортні логістичні компанії почнуть об'єднуватися для спільного користування послугами одна одної, іншими словами, колаборуватися, що дозволить розробляти унікальні пропозиції для клієнтів.

Зростання курсу валют та пандемія спричинили відмову від оновлення автопарку у 90% логістичних компаній. Це відповідно спричинило зростання попиту на послуги, пов'язані із ремонтом та технічним обслуговуванням автопарків.

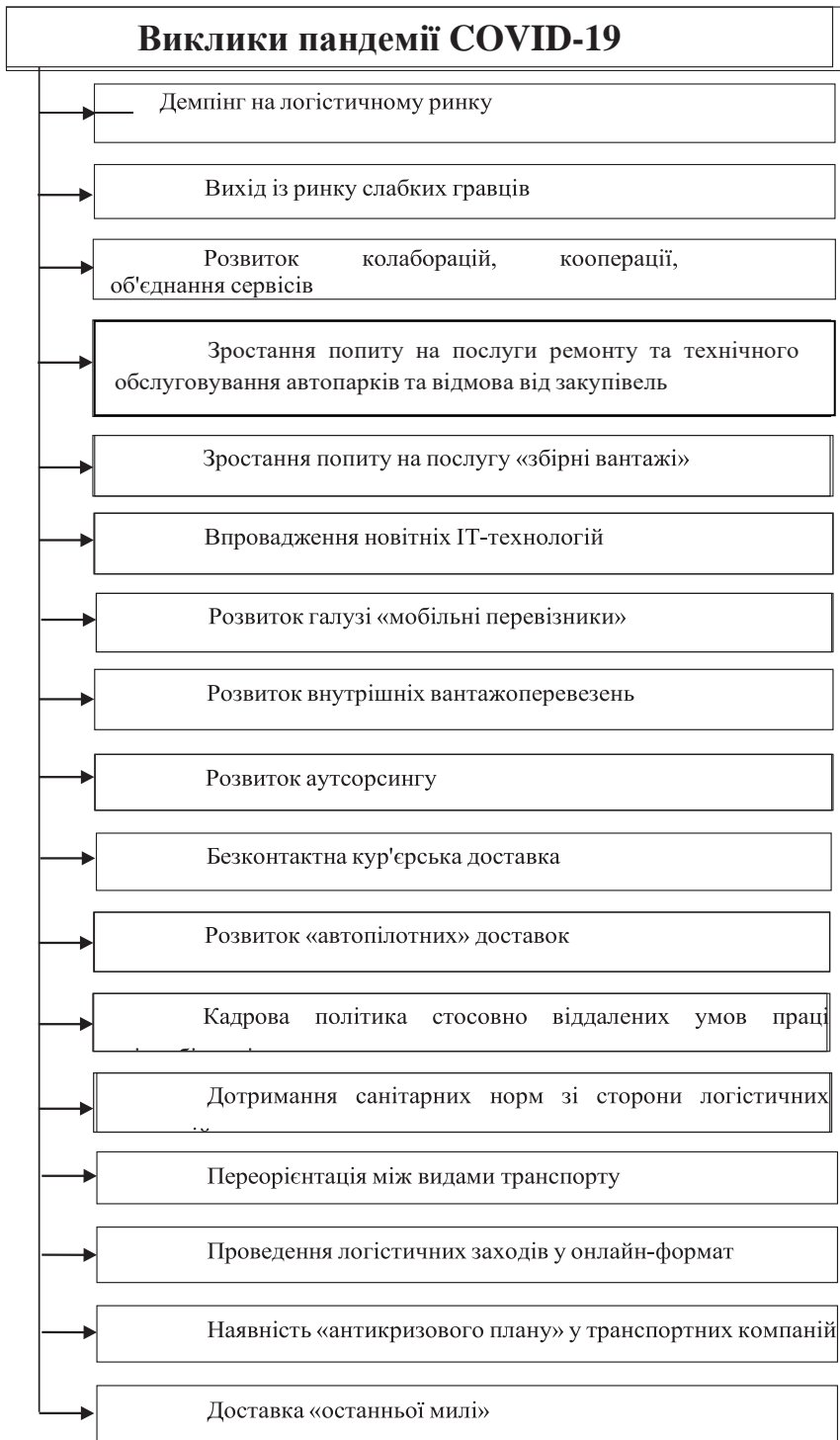


Рис. 3.1. Виклики пандемії COVID-19 для вантажного транспорту

В останній час динамічно розвивається тенденція збільшення попиту на послугу «збірні вантажі». Спостерігається тренд до зменшення обсягів партій вантажів, які перевозяться, на противагу чому відбувається збільшення кількості відправлень «збірних вантажів». Саме розвиток аутсорсингу буде поштовхом для гравців ринку «заповнювати» транспортні засоби та групувати партії замовлення на взаємовигідних умовах.

Питання оптимізації і діджиталізації в логістиці стоїть давно, але мало хто наважувався на реальні та докорінні зміни. Пандемія COVID-19 змусила більшість логістичних компаній активно впроваджувати у діяльність новітні ІТ-технології. Доцільно зауважити, що відбувається активне використання ІТ-платформ у логістичних компаніях з метою обміну тарифами і ставками.

Новим трендом в транспортній логістиці на найближче майбутнє стане замовлення перевезень із мобільного пристрою, тобто поява окремої галузі «мобільні перевізники». Це зумовлено тим, що власники вантажу дедалі частіше орієнтуються на повний спектр послуг із режимом доступу зі свого мобільного пристрою. Клієнт отримує можливість замовити перевезення на цифровій логістичній платформі, натискаючи на кнопку в мобільному додатку, зокрема, відправка посилок за номером телефону: функція доступна для всіх користувачів мобільного додатка логістичного оператора.

У зв'язку із закриттям кордонів через пандемію змінилися напрями розвитку вантажних перевезень, а саме відбулося зменшення вантажних потоків з країн Азії, Китаю, що відповідно привело до розвитку виробництва всередині країни та розвитку внутрішніх продуктів. Цей тренд сприятиме розвитку внутрішньої логістики та вихід її на новий рівень якості.

Не тільки можливості збереження бюджету, а й істотній економії часу сприятиме активне впровадження у сферу транспортної логістики процесів аутсорсингу, тобто відбувається актуалізація передачі непрофільних процесів та послуг на аутсорсинг.

Одним із головних трендів сучасності стає безконтактна кур'єрська доставка. Кінцевому споживачу пропонується найширший асортимент товарів

із безконтактною доставкою додому. З метою уникнення громадських місць в умовах пандемії, покупці готові переплачувати 5–10% від вартості за товари зі швидкою доставкою (1–3 дні).

Продовженням ідеї безконтактної кур'єрської доставки вантажів є розвиток доставки посилок за допомогою «дронів» або «автопілотної» доставки. Широкої популярності вона набула в Китаї в умовах пандемії.

Відбуваються істотні зміни у кадровій політиці багатьох логістичних компаній, вони переводять своїх працівників на віддалену форму праці, що вимагає оптимізації та автоматизації всіх бізнес-процесів у логістичній компанії.

З метою безпеки транспортно-експедиційні компанії будуть змушені дотримуватися санітарних норм, проводити дезінфекцію обладнання, транспортних засобів, адже ці умови їм диктуватиме користувач їхніх послуг.

Незважаючи на те, що кордони відкриті для міжнародних вантажних відправлень, строгі перевірки, карантин, заміна водіїв і інші заходи можуть уповільнювати швидкість доставки автомобільним транспортом, що відкриває нові перспективи для залізничних перевезень, тобто несподіваним трендом стала переорієнтація підприємств із автотранспорту на залізничний. При цьому скасування пасажирських перевезень дозволило звільнити розклад для курсування вантажних потягів.

Безсумнівним трендом стає перехід усіх світових логістичних заходів у онлайн-формат. Тренд на проведення більшості заходів у логістичній сфері в онлайнформаті збережеться, тому що цей формат проведення зустрічей, переговорів, вебінарів, конференцій показав високу ефективність. Згідно із дослідженнями, більше 60% запланованих заходів у 2020 р. без онлайн-формату приречені на фіаско.

Для транспортних компаній обов'язковою стає наявність «антикризового плану». Досвід кризи в період пандемії змушує керівництво логістичних компаній мати в запасі «план В – пакет антикризових заходів» із фінансовим підґрунтям.

Особливо важливою умовою за цих обставин стає доставка «останньої милі». Кризу порівняно легко перенесуть компанії, які здійснюють автомобільні доставки, й оператори, що працюють на «останній милі». Подолати кризу найлегше буде компаніям без основних засобів, тобто експедиторам. Додаткове фінансове навантаження (транспортне обладнання, яке закуповується в основному в лізинг) зараз може тільки погіршити ситуацію.

Важливе місце займає декарбонізація галузі вантажних перевезень. Повільні темпи технічного прогресу є серйозною проблемою для вантажного транспорту. Технологічні досягнення, що дозволяють транспортувати вантажі на великі відстані з низькими викидами вуглецю, знаходяться здебільшого на етапі обмежених експериментальних випробувань. Автомобільні вантажні перевезення залишаються домінуючим видом наземного транспорту та спричиняють найбільшу частку вуглецевих викидів. Індустрія розробки акумуляторів, інших альтернативних видів палива, інфраструктури постачання та транспортних засобів ще не досягла того рівня, щоб представити готові комерційні рішення для широкого поширення.

Потребу уваги також неоліки глобальних правил міжнародних вантажних перевезень. Зусилля та правила, спрямовані на декарбонізацію цих секторів, не прив'язані до певної країни чи регіонального органу; вони підпадають під компетенцію міжнародних організацій; Міжнародна морська організація (ІМО) та Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО). Вжиття сміливих заходів у такому контексті є особливо складним і забирає багато часу.

Відсутність політичних заходів стримує декарбонізацію вантажних перевезень. У боротьбі зі зміною клімату традиційно більше уваги приділялося переміщенню людей, ніж переміщенню товарів. Вантажні перевезення в основному є приватним бізнесом, який менше підлягає державним зобов'язанням і не має такого центрального значення у формуванні політики, як пасажирський транспорт. Це має наслідки, які включають відсутність

моніторингу, даних і навіть зрілих методологічних інструментів для оцінки політики.

Необхідно подолати відсутність комерційно життєздатних вуглецевих технологій для далекомагістральних вантажних перевезень. Для перевізників має бути привабливим інвестування в парки з нульовим викидом вуглецю та паливо з нульовим рівнем викидів вуглецю. Небагато перевізників інвестують у низьковуглецевий парк або низьковуглецеве паливо, якщо їм доведеться платити більше, ніж за звичайні транспортні засоби чи паливо. Ця різниця в ціні частково виникає через те, що негативні зовнішні ефекти, такі як викиди парникових газів і зміна клімату, не відображаються в ціні звичайних транспортних засобів або палива. Насправді деякі частини вантажного транспорту, наприклад морський транспорт, отримують щедрі звільнення від податків на паливо. Вони є перешкодою для будь-яких спроб перейти на низьковуглецевий транспорт.

Для успішної декарбонізації вантажного транспорту необхідно поступово скасувати податкові пільги для палива. Включення вуглецевих викидів від вантажного транспорту до оподаткування на регіональному, національному, наднаціональному або глобальному рівнях може допомогти почати перехід до використання транспорту з низьким рівнем емісії вуглецю.

Схеми ціноутворення на вуглець створюють значні проблеми з капіталом. Додаткові витрати такого типу заходів можуть неоднаково впасти на різні групи населення, сектори економіки та регіони світу. Оподаткування, призначене для усунення забруднення та неефективності, має враховувати справедливий розподіл витрат і вигод. Сприйняття несправедливості ризикує викликати негативну реакцію.

Щодо проблематики розвитку вантажного транспорту України розглянемо кожен вид транспорту. Залізничний транспорт є основою транспортної системи України, він перевозить близько 55% усіх вантажів у країні, при цьому обсяги перевезення вантажів ПАТ «Укрзалізниця» скорочуються протягом 9 років.

Негативний вплив на вантажообіг залізницею мають дії ПАТ «Укрзалізниця» щодо обмеження відвантажень з малодіяльних залізничних станцій.

У 2020 році близько 300 вантажних станцій УЗ визнані малодіяльними, це приблизно 30% усіх вантажних станцій. УЗ ввела додаткову плату за подачу-прибирання вагонів на ці станції, що призвело до різкого зростання логістичних витрат відправників вантажу та скорочення вантажної бази.

Для автомобільного вантажного транспорту помітною є проблема обліку перевезення вантажів та відсутності точних статистичних даних у цьому напрямі. Так близько 30% перевезень вантажів залишається в тіні, оплата за перевезення вантажу здійснюється за готівку оминаючи сплату податків.

Орієнтовно обсяг перевезення вантажів автомобільним транспортом становив близько 242,7 млн. тон. Основні тенденції у перевезення вантажів автомобільним транспортом – це зростання вантажів будівельної, харчової та переробної галузей. Крім того, в 2019 році спостерігалось зростання контейнерних перевезень.

Загалом ринок автоперевезень залишається висококонкурентним – триває гостра тарифна боротьба за вантажну базу. Водночас автоперевізники слабо організовані, відсутні ефективні об'єднання та асоціації автоперевізників (за винятком міжнародних автоперевізників, об'єднаних в АСМАП).

Усередині ринку є суперечності між учасниками, пов'язані з габаритно-ваговим контролем (ГВК) на автошляхах. Частина автоперевізників працює в рамках ДВК, але більшість не виконує цих умов.

Найбільший обсяг перевезень вантажів із порушенням ГВК фіксується на аграрному ринку. Приблизно 60–65% аграрної продукції автоперевізники транспортують із порушенням ГВК.

Водночас посилюється тенденція до перерозподілу вантажів із залізничного транспорту на автотранспорт.

Окремо необхідно описати ситуацію навколо роботи Держтрансбезпеки (ДСБТ) та ГВК. Дії ДСБТ безпосередньо впливають на обсяги та структуру перевезень вантажів у країні. Служба контролює ГВК на автошляхах, і у разі посилення контролю перевантаження на дорогах це може суттєво змінити структуру вантажоперевезень.

Насамперед призупиниться зростання обсягів перевезення вантажів автотранспортом із подальшим підвищенням автотарифів на 20–25%. Останнє стимулюватиме зростання обсягів перевезення вантажів залізницею та річковим транспортом.

Водночас посилення ГВК на дорогах стимулюватиме автоперевізників перевозити вантажі в рамках встановлених вагових норм (брутто – не більше 40 тон; для контейнеровозів – не більше 44 тон; паралельно контролюватиметься навантаження на осі вантажного автотранспорту). Такі заходи дозволять зберегти автошляхи. Водночас вартість перевезення вантажів автотранспортом суттєво зросте.

Наскільки реалістичними є ці плани Мінінфраструктури України та ДСБТ, ми побачимо найближчим часом. Водночас, нове керівництво ДСБТ стикається з низкою хронічних проблем:

- відсутність достатньої кількості інспекторів ДСБТ (на всі дороги України-165 000 км) є не більше ніж 200 інспекторів;
- катастрофічна нестача вагових комплексів, а ті, що знаходяться в наявності, вимагають ремонту;
- велика кількість вагових комплексів перебуває на балансі «Укравтодору» чи ОДА, при цьому не вирішується питання щодо їх передачі ДСБТ.

Планується запровадити систему автоматичного зважування вантажівок у русі (WIM-комплекси), проводити чітку антикорупційну політику всередині ДСБТ, оновити штат співробітників ДСБТ.

Перевезення вантажів річковим транспортом показує позитивну динаміку. Це говорить про зростання ефективності річкових перевезень – більший обсяг вантажів перевозиться меншою кількістю рейсів.

Додатково необхідно врахувати обсяг річкових перевезень річкою Південний Буг обсягом близько 0,65 млн. тон і близько 6 млн тон вантажів річкою Дунай. Загальний обсяг вантажів річками України становить приблизно 18-18,5 млн. тон.

У цілому нині перевезення вантажів річковим транспортом приростає приблизно 20% на рік.

Ринок річкових перевезень в Україні продовжує розвиватися, а його учасники очікують на прийняття закону «Про внутрішні водні шляхи». Ухвалення цього закону дозволить зайти на ринок України новим гравцем. Так з'являться зрозумілі, чіткі правила роботи на річці та джерела фінансування підтримки судноплавства на річках України.

Сьогодні ринок річкових перевезень вантажів залишається досить закритим, фактично перевезенням вантажів займається 5–7 компаній. Законопроект про ВВП, що підтримується Мінінфраструктури, покликаний стимулювати захід судновласників під іноземним прапором.

Навколо цього процесу триває запекла дискусія, українські судновласники вимагають рівні умови для роботи українських та іноземних компаній (сьогодні українські судновласники сплачують акциз на паливо, ПДВ, податки на фонд оплати праці тощо). Консультації з цього питання продовжуються як у робочих групах ВРУ, так і в Мінінфраструктурі.

Поліпшення сервісу, збільшення швидкості поставки, професіоналізація логістичних послуг стають необхідними чинниками, які допоможуть подолати стагнацію бізнесу. Подолати спад на ринку транспортних перевезень та залишитися конкурентоспроможними зможуть лише ті компанії, що спроможуться вибудувати політику зменшення постійних і змінних витрат із найменшими втратами для бізнесу.

Таким чином, окреслені вище тенденції функціонування транспортно-експедиційних підприємств в умовах пандемії дозволять більшості із них пристосуватися до змінних умов зовнішнього середовища, зберігши при цьому високі конкурентні позиції на ринку, зменшивши рівні логістичних витрат та підвищивши якість обслуговування клієнтів через надання різного спектру необхідних послуг.

3.2 Напрями та сценарії розвитку світових вантажних перевезень

На початку 2021 року можна було припустити, що слабкий економічний стимул, який розпочався у 2020 році, триватиме і до кінця 2021 року. Перспективи поза цим відзначаються великою непевністю. Якщо припустити, що кризу, спричинену Covid-19, буде стримано і що не відбудеться інших кризоподібних подій, очікується, що протягом 2021 року буде тенденція до відновлення, хоча очікується, що рівень продуктивності 2019 року не буде досягнутий до кінця року для загального ринку. Очікується подальше ослаблення попиту на ринку, яке буде продовжуватиме характеризуватися постійним ціновим та конкурентним тиском.

Очікується, що автомобільний вантажний транспорт, який зафіксував найменший спад у 2020 році порівняно з іншими видами транспорту, також сильно зросте, хоча і трохи нижче середнього, у 2021 році. Окрім передбачуваних ефектів відновлення, міцні споживчі настрої та будівельний попит будуть також підтримувати зростання.

Після падіння продуктивності у 2020 р. транспорт у внутрішніх водних шляхах також повинен зафіксувати різке зростання у 2021 р. Однак, через його залежність від погоди та внаслідок цього посилення обмежень через маловоддя в деяких регіонах в останні роки, прогноз залишається схильним до додаткового ризику.

Таблиця 3.1

Прогноз глобального ринку вантажних перевезень на 2021 р.

Очікуваний розвиток ринку (%)	2021
Глобальні вантажні авіаперевезення (на основі тон)	+6.0
Глобальні морські вантажні перевезення (на основі TEU)	+5.0
Глобальна контрактна логістика (на основі доходів)	+5.5
Європейський залізничний вантажний транспорт (на основі ткм)	+6.0
Європейський наземний транспорт (на основі доходів)	+6.0

Якщо припустити, що криза Covid-19 буде стримана і що не відбудеться інших кризоподібних подій, очікується також значне збільшення показників на європейському ринку залізничних вантажних перевезень у 2021 році. Це, ймовірно, буде підтримано відновленням промислового виробництва, зовнішньої та внутрішньої торгівлі, а також різними програмами підтримки та ініціативами для залізничних вантажних перевезень. Можна припустити, що комбінований транспорт знову зіграє роль у стимулюванні зростання.

Очікується, що у 2021 році доходи на європейському ринку наземного транспорту будуть вищими, ніж у попередньому році, хоча і нижче докризового рівня. Рушійною силою такого розвитку є сильне відновлення економіки. Для Східної Європи очікується більш швидке відновлення, а в деяких випадках зростання вище рівня 2019 року. Одночасно з цим, навпаки, очікується, що більшість західноєвропейських країн не повернуться до своїх обсягів 2019 року у 2021 році.

Очікується, що обсяги перевезень вантажів для американського наземного транспорту будуть продовжувати підвищуватися. У 2020 році більшість великих компаній у США повідомляли про обсяги вантажоперевезень на рівні або трохи вище 2019 року. Оскільки економіка буде повільно відновлюватися, можна припустити, що розвиток буде поступово пришвидшуватися відповідно до рівня вакцинації.

Азіатський наземний транспорт виграє від відновлення економіки після подолання кризи Covid-19. Згідно з поточними прогнозами Oxford Economics, ВВП зросте на 6,4 % у 2021 році після падіння на 1,6 % у 2020 році (залежно від ризиків геополітичної невизначеності та турбулентності на фінансових ринках).

Очікується, що після історичного падіння у 2020 році ринок авіаперевезень істотно відновиться, хоча це відновлення не зможе компенсувати падіння у 2020 році. У міру розширення світового доступу до вакцини або ліків від Covid-19 економіка відновлення матиме позитивний вплив на зростання авіаперевезень. Поступове повернення до (авіаційних) подорожей вплине на рівень тарифів на авіаперевезення. Розвиток політичних рішень також вплине на розвиток ринку (взаємні торговельні санкції між США та Китаєм, рішення нової адміністрації США, Brexit тощо). Розвиток пандемії Covid-19 матиме значний вплив на ринки.

Перспективи світового ринку морських вантажних перевезень значною мірою залежать від розвитку попиту та пропозиції, а також від наступних хвиль пандемії. Наразі очікується, що розмір ринку морських вантажних перевезень повернеться до рівня 2019 року до 2021 року або на початку 2022 року.

Беручи до уваги кризу Covid-19, очікується, що ринок контрактної логістики відновлюватиметься у 2021 році повільніше порівняно з аналітичним роком, і підраховано, що зростання буде на кілька процентних пунктів нижче прогнозованого рівня до пандемії Covid-19. З географічної точки зору очікується глобальне зростання, особливо в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні з середньоодноцифровим відсотком, тоді як в Америці, Європі та на Близькому/Середньому Сході та в Африці триватимуть лише дуже низькі та стагнаційні темпи зростання. У сферах електронної комерції, охорони здоров'я, електроніки та деяких секторах ринку споживчих товарів ми продовжуємо очікувати стабільного розвитку бізнесу, тоді як у автомобільній, промисловій та роздрібній сферах спостерігається повільніше

і триваліше відновлення. Очікується, що авіаційна та космічна промисловість продовжуватиме відчувати повільне зростання до 2022 року. До того ж вбачається найбільший негативний ризик у непередбачуваному розвитку наступних хвиль пандемії Covid-19 та їхньому ймовірному впливі на світову макроекономіку.

В даний час сектор транспорту та логістики так само, як і інші галузі, переживає величезні зміни, і, як будь-які зміни, вони пов'язані з ризиками та можливостями: нові технології, нові учасники ринку, нові очікування клієнтів та нові бізнес-моделі. Існують різні шляхи можливого розвитку сектора: деякі з них є еволюційними, а інші можна назвати революційними. Далі запропоновано розглянути чотири основні сфери для прориву, на яких транспортно-логістичним компаніям слід зосередити свою увагу сьогодні, а також можливі варіанти розвитку галузі у майбутньому.

Сектор зможе впоратися з завданням, яке стоїть перед ним, лише завдяки максимальному та розумному використанню передових технологій, починаючи з аналізу даних та закінчуючи автоматизацією та «фізичним інтернетом». З їх допомогою можна скоротити витрати, підвищити ефективність та отримати можливість реальних проривів у галузі. Проте «цифрова готовність» є для сектора серйозним викликом, адже зараз галузь багато в чому відстала від очікувань своїх клієнтів. З одного боку, це питання розвитку необхідних компетенцій, з іншого – визначення правильної стратегії, що навіть більш нагально.

Істотне зростання конкуренції – ще один важливий фактор, що погіршує ситуацію у галузі. Деякі клієнти галузі запускають власні логістичні компанії, і ці нові гравці на ринку знаходять способи зайняти прибуткові ніші в рамках існуючого ланцюга створення вартості, використовуючи цифрові технології і нові бізнес-моделі спільного споживання, при цьому вони не несуть відповідальності та обтяжень, пов'язаних із власними активами або наявними громіздкими системами.

Сьогодні економіка спільного споживання стала частиною сектора логістики: починаючи з аналогічних Uber підходів і закінчуючи концепцією доставки «остання миля», а також менш формальними спільними підприємствами та партнерськими відносинами на корпоративному рівні, вся галузь переглянула поняття співпраці. Проте значною мірою подібну діяльність ускладнюють численні нестиківки, починаючи від розміру поставок до бізнес-процесів та ІТ-систем. Фізичний інтернет обіцяє галузі багато поліпшень, включаючи підвищення стандартизації логістичних операцій.

Вже сьогодні зрозуміло, наскільки значно зростають очікування клієнтів: як приватні користувачі, так і компанії очікують на швидку доставку та гнучкість у виборі варіантів доставки, при цьому покупці розраховують, що доставка буде або безкоштовною, або зовсім недорогою. Виробництво дедалі більше враховує потреби кожного конкретного клієнта, що добре для покупців, але потребує серйозних зусиль учасників транспортно-логістичного сектора. З урахуванням різних факторів сектор відчуває сильний та зростаючий тиск, що змушує надавати якісніші послуги за нижчою ціною.

Далі розглянути 4 потенційні вектори розвитку, що включають поєднання таких факторів: очікування клієнтів, нові гравці, технології, співробітництво та конкуренція, скориговані відповідно до важливості конкретних тенденцій у майбутньому.

Напрямок «Інтернет речей»: основною темою вектору є розширення спільної роботи в рамках єдиних стандартів, що дозволить поточним провідним гравцям на ринку зберегти своє домінуюче становище. У цьому сценарії можливе поширення рішень на базі «фізичного інтернету» за рахунок більшої стандартизації розмірів поставок, маркування та систем.

У цьому сценарії вплив надають кілька сил у сукупності. Клієнтам потрібні недорогі, екологічні та швидкі ланцюги поставок, і традиційні логістичні оператори шукають способів надати адекватні пропозиції. Ряд великих промислових підприємств все ще цінують зручність роботи тільки з

одним логістичним партнером, однак вони зацікавлені в нових моделях такого партнерства.

У той же час з'являються нові фізичні та цифрові стандарти, особливо в галузі «інтернету речей», що надають можливості спільного використання одного контейнера декількома компаніями та забезпечують взаємодію між транспортними мережами.

Ці рішення базуються на універсальних стандартах у сфері комунікацій та обміну даними. Уряди також підтримують розвиток вертикального співробітництва в логістичній галузі та фінансують такі ініціативи, як програми ЄС щодо підвищення рівня «синхромодальності» (взаємодії між різними видами вантажоперевезень та перевізниками).

У міру поширення практики спільного використання мереж СЕР-компанії боротимуться за конкурентна перевага у сфері задоволення клієнтських очікувань. Використовуючи сильний бренд, компанії зможуть забезпечити стійкі обсяги прибутків та зростання рентабельності, об'єднавшись з іншими гравцями для охоплення менш прибуткових маршрутів доставки. З іншого боку, національні поштові служби можуть зазнавати труднощів у зв'язку з необхідністю обслуговувати менш прибуткові маршрути на шкоду більш прибутковим

Логістичні компанії формату 3PL, 4PL та експедиторські служби починають створювати засновані на співпраці партнерства з основними клієнтами, які стають власниками частини активів, таких як транспортні парки.

Швидше за все, найбільші переваги від запровадження нових стандартів «фізичного інтернету» отримають морські та автотранспортні експедитори, тому що загальний фізичний інтернет дозволить максимально ефективно використати потужності та ресурси, а підвищення прибутковості зменшить необхідність консолідації компаній сектора. Склади також виграють від підвищення ефективності витрат за рахунок впровадження автоматизованих систем завантаження та сортування на основі стандартів "фізичного

інтернету". Життєво важливим завданням для компаній, що переходять на нові стандарти даних та новий рівень обміну даними, стане забезпечення кібербезпеки.

Підвищення ефективності призводить до зниження витрат постачальників логістичних послуг, які мають вирішити, наскільки цією економією зможуть скористатися їхні клієнти.

Клієнти сегменту B2B можуть розглянути можливість інвестування у транспортні активи, таким чином отримуючи преміальне обслуговування від давніх перевірених логістичних партнерів. Як правило, у містах якість та ефективність обслуговування вища, ніж у сільській місцевості. Віддалені населені пункти часто обслуговуються лише національними поштовими службами, які мають зобов'язання щодо надання послуг у зоні максимального охоплення. Розвиток регіональних каналів CEP-компаній сприятиме підвищенню якості обслуговування клієнтів, особливо у віддалених районах з менш прибутковими маршрутами.

Напрямок "Нові гравці, нові рішення": в рамках цього вектору на розвиток галузі сильно вплинуть нові гравці ринку - різні стартапи. Зокрема, найскладніший і найдорожчий етап доставки на «останній милі» (від останнього транспортного вузла до пункту призначення) стає більш фрагментованим через використання нових технологій, наприклад, рішень на основі ІТ-платформ та краудшерингу. Такі стартапи співпрацюватимуть із традиційними гравцями ринку та пропонуватимуть додаткові послуги.

У цьому сценарії ключову роль відіграють технологічні інновації та зміни у моделях поведінки споживача. У сегменті CEP-послуг стартапи скористаються зростаючим інтересом клієнтів до економіки загального споживання та розроблять нові рішення для спільного використання ресурсів (краудшеринг), які іноді можуть бути прив'язані до систем каршерингу. З'являються онлайн-майданчики для надання транспортних та логістичних послуг, орієнтовані на окремі сегменти галузі та досягають вражаючих результатів. Стартапи, які почали пропонувати індивідуальні додатки в

сегменті експедиторських послуг, послуг з доставки посилок та доставки до дверей, також розширюються та стають незалежними платформами-агрегаторами, що надають доступ до різних перевізників.

Стартапи розробляють логістичні рішення, засновані на технології блокчейн, та активно розвиваються у таких сферах як: цифровізація торгової документації, ланцюг поставок, митний контроль та торгове фінансування.

Перевезення стають дедалі фрагментованішими: нові оператори хабів займають свої ніші на окремих ділянках торгових маршрутів. У сегменті підрядної логістики стартапи (у тому числі стартапи формату 4PL) доповнюють та покращують послуги компаній формату 3PL з акцентом на найбільш прибуткових клієнтських сегментах. СЕР-служби змушені конкурувати зі стартапами, які можуть мати значну перевагу низьких витрат у тому випадку, якщо вони використовують незалежних підрядників, а не штатних співробітників. Сектор транспортних та логістичних послуг є одним із найперспективніших з погляду заміни ручної праці автоматизованими рішеннями; проте схеми їх застосування можуть відрізнятися. Наприклад, сортування та комплектація замовлень буде автоматизовано набагато швидше, ніж «остання миля» доставки.

Технологія блокчейн також сприяє проникненню автоматизації та підвищення ефективності, забезпечуючи скорочення кількості затримок, впливу людського фактора, а також транзакційних витрат, пов'язаних із взаємодією партнерів з управління ланцюгом поставок, наприклад, при обробці міжнародної торгової документації.

Клієнти з промислових галузей отримують передові логістичні послуги, що надаються традиційними 3PL-операторами у співпраці зі стартапами та засновані на новітніх технологіях. Клієнти із сегменту роздрібної торгівлі отримують більший вибір постачальників послуг у сегменті доставки «останньої милі», а отже, можливість знизити вартість логістичних послуг. У той же час пропозиції послуг на основі принципів економіки загального споживання можуть сприяти не тільки зниженню вартості, але й зниженню

якості обслуговування, хоча, швидше за все, вони будуть більш популярними у клієнтів сегменту B2C, ніж B2B.

Споживачі, що беруть участь у системі загального використання ресурсів (краудшеринг), можуть заробити на щоденних поїздках. Вони можуть зробити різноманітний внесок у логістичні рішення на основі платформ: від часткової до повної зайнятості. Ланцюги поставок стають дедалі прозорішими завдяки простій процедурі автентифікації вантажу на основі технології блокчейн.

Напрямок «Комплексна конкуренція»: відповідно до цього вектору конкуренція змінюватиме напрям розвитку, у міру того як великі промислові та роздрібні клієнти та постачальники стануть учасниками ринку логістичних послуг, не просто для того, щоб управляти власною логістичною діяльністю, а щоб створити прибутковий бізнес на основі своїх експертних знань та компетенцій.

Конкурентне середовище в галузі зазнає помітних змін. Розширюють пропозиції логістичних послуг інтернет-магазини. У деяких випадках це скорочує обсяги використання послуг сторонніх постачальників, але повної заміни не відбувається. Для того, щоб досягти суттєвого підвищення ефективності своїх логістичних операцій, деякі гравці ринку інтернет-торгівлі використовують власні просунуті системи аналізу клієнтських даних. З метою максимально задіяти свої потужності великі продовольчі мережі та мережеві великоформатні магазини (big box) починають пропонувати власні логістичні послуги та мають намір об'єднати свої ланцюги поставок для традиційних та інтернет-магазинів.

Логістичними операціями можуть почати займатися і ті компанії, які зараз виступають як постачальники для підприємств галузі. Якщо рівень складності складських рішень підвищиться (що може статися внаслідок активного використання складної робототехніки, дронів та безпілотної складської техніки), постачальники логістичних послуг можуть бути не в змозі забезпечити персонал відповідної кваліфікації. Тут свої логістичні послуги

можуть запропонувати технологічні компанії, покладаючись на профільний досвід.

Компанії СЕР-сегменту зіштовхуються зі зниженням обсягів, їм стає складніше повністю завантажувати свої потужності. Не вдається їм і йти в ногу з «порушниками спокою» у галузі, які беруть на озброєння технологічні новинки та працюють здебільшого «на останній милі». ЗРЛ-провайдерам, можливо, слід розглянути варіанти партнерства з компаніями – розробниками робототехніки, щоб збільшити ефективність складських послуг. Деякі перевізники відмовляються від послуг існуючих СЕР-компаній і переходять до нових конкурентів, що з'являються на ринку, але нетто-ефект є, по суті, нейтральним.

Підприємства інтернет-торгівлі, які починають самостійно займатися логістикою, знижують свою залежність від постачальників логістичних послуг та набувають конкурентної переваги над торговими підприємствами, у яких зробити це не виходить. Завдяки подальшому вдосконаленню складської робототехніки та рішень для автоматизації скорочуються логістичні витрати для промислових клієнтів. Сприяє зниженню витрат жорстка конкуренція між існуючими та новими учасниками ринку. Споживачі залишаються у вигравшій якості обслуговування великих інтернет-магазинів, які інтегрують свої логістичні операції, підвищиться.

Напрямок "Масштаб має значення": у цьому векторі нинішні лідери ринку конкурують за домінуюче становище шляхом придбання дрібних учасників та домагаються розширення масштабів діяльності через консолідацію, а також отримують інноваційні розробки через купівлю невеликих стартапів.

Технології продовжують удосконалюватися, їх подальший розвиток залежить в основному від власних досліджень компаній галузі та від придбання ними нових гравців у конкретних технологічних напрямках. Основними джерелами конкурентних переваг, як і раніше, є розмір та ефективність мережі, наростають темпи консолідації галузі. Запорука успіху в

цій моделі – придбання правильних стартапів у потрібний час: надто рано – надто ризиковано, надто пізно – ціна буде надто високою.

Основною відмінністю гравців стає доступ до капіталу. Кошти потрібні як на власні НДДКР, так і на фінансування програм підвищення ефективності – освоєння таких технологій, як системи аналізу даних, блокчейн та автоматизація. Перевізники прагнуть завоювати домінуюче становище, нарощуючи темпи угод злиття та поглинання у сегментах автомобільних та морських вантажоперевезень. СЕР-компанії йдуть шляхом підвищення ефективності «останньої милі». Для цього вони впроваджують нові технології, зокрема дронів, при обслуговуванні своїх клієнтів як у сегменті В2В, так і в сегменті В2С, намагаючись створити їм унікальні переваги на ринку з високим рівнем

Серед вигод для клієнтів можна виділити зростання розміру мереж постачальників логістичних послуг, підвищення швидкості та ефективності доставки. Забезпечуватися це буде за рахунок впровадження нових та вдосконалених технологій доставки та взаємодії з клієнтами, що дозволить підвищити їхню зручність користування та рівень комфорту.

Використовуючи детальне моделювання потоків торгівлі, компанії можуть зрозуміти свою позицію на ринку та ризик у контексті того, як розвиваються торгові шляхи та товари в умовах кризи (рис 3.2). Цей підхід слід поєднувати з макроекономічними сценаріями для розробки та перевірки стратегій реагування на кризу, а також наступних кроків після кризи. Компаніям необхідно продумати найбільш ймовірні сценарії та зробити висновок про те, які зрушення необхідно реалізувати в операційній та комерційній стратегії компанії, коли ми перейдемо до «наступного стандарту».



Рис. 3.2. Учасники світового ринку вантажних перевезень

Більш глибокий, тривалий вплив на торгівлю, ніж попередні кризи. Спрогнозовано, що глобальний необмежений торговельний попит у другому та третьому кварталах 2020 року впав на 13–22%. Навпаки, найбільше щоквартальне скорочення обсягів торгівлі під час світової фінансової кризи 2008 року склало близько 5%. Оцінки щодо розвитку світової торгівлі базуються на дев'яти сценаріях, які моделюють різні шляхи, якими може рухатися світова економіка, на основі припущень щодо ефективності реакцій як громадського здоров'я, так і економічної політики як а також як підприємства та домогосподарства реагують на ці ініціативи. Детальне моделювання попиту та пропозиції за товарами вказує на те, що вплив на світову торгівлю буде значно більшим, ніж на світовий ВВП (який, для порівняння, у 2020 році зменшиться на 3-8%) та значно довше. У модельованих сценаріях обсяги торгівлі потребуватимуть від 15 до 48 місяців для відновлення до рівнів четвертого кварталу 2019 року, а втрачена вартість буде еквівалентна від 8% до 49% загального обсягу торгівлі 2019 року

(Приклад 1). Торговельні та логістичні компанії вже відчують на собі наслідки: кілька компаній автомобільного, авіаційного та океанського транспорту повідомляють про значне падіння обсягів у порівнянні з аналогічним періодом минулого року.

Використовуючи детальне моделювання потоків торгівлі, компанії можуть зрозуміти свою позицію на ринку та імовірність ризику в контексті того, як розвиваються торгові шляхи та товари в умовах кризи.

Вплив кризи буде суттєво відрізнятись в залежності від товару, причому темп та тривалість спаду буде визначатись як зміною пропозиції, так і зміною попиту у зв'язку із глобальним економічним спадом (рис. 3.3).

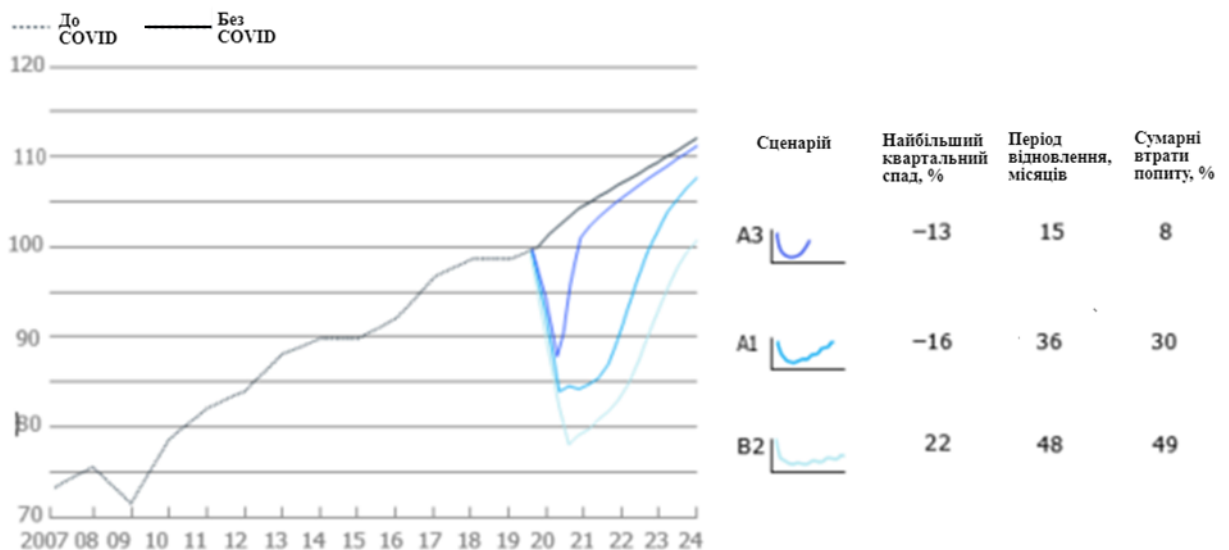


Рис. 3.3. Сценарії відновлення торгових потоків

Наприклад, за сценарію ефективних карантинних заходів та частково ефективного економічного втручання (сценарій A1) очікується, що короткостроковий обсяг торгівлі автомобілями (дорогими товарами тривалого користування) скоротиться більш ніж на 50% через закриття заводів та зменшення дискреційних витрат споживачами. З іншого боку, обсяг торгівлі зерновими (основними продуктами споживання), ймовірно, скоротиться не більше ніж на 5%. Постачання скоротиться лише незначно через високий ступінь автоматизації виробництва та розпорошеність постачальників, а

збільшення попиту на домашнє споживання їжі компенсує падіння споживання в закладках громадського харчування.

Ступінь впливу кожного виду транспорту та торгового коридору залежить від їх конкретного набору товарів, що перевозяться. Таким чином, при плануванні на майбутнє, гравці галузі повинні використовувати висновки з моделювання на основі товарних груп (рис. 3.4).

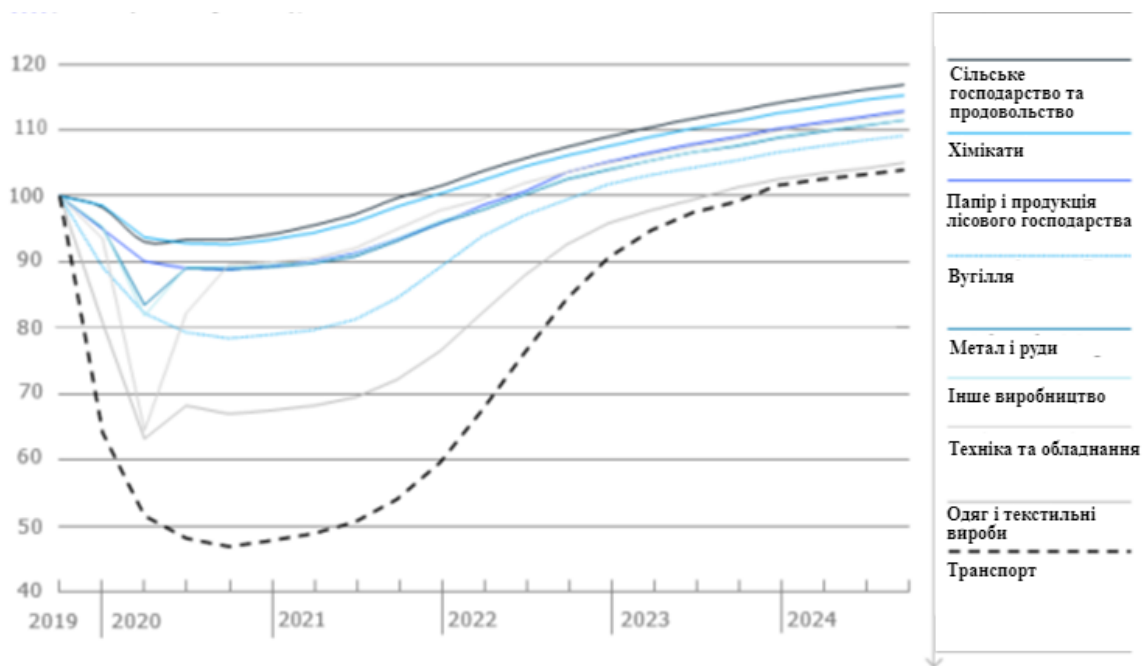


Рис. 3.4 Зміна глобального вантажопотоку в розрізі торгових груп

Наприклад, у сценарії A1 глобальний необмежений попит на авіап перевезення знизиться на 14% докризових обсягів у другому кварталі 2020 року і не повернеться до рівня 2019 року приблизно до середини 2022 року.

Падіння попиту на морський транспорт буде приблизно однаковим, хоча відновлення може зайняти трохи більше часу. У рамках морського транспорту падіння буде меншим для сухої сировини, ніж для контейнерних вантажів, оскільки суха сировина перевозить товари, на які поточна криза впливає менше, наприклад, сільськогосподарські товари. Ми очікуємо, що тонаж сухих сипучих та контейнерних вантажів знизиться відповідно на 14% та на 16% докризового обсягу відповідно. У контейнерних вантажах двадцятифутові

еквівалентні одиниці (TEU) отримають більший удар, ніж тонаж, зменшившись на 19% докризових обсягів; це, ймовірно, призведе як до більшого впливу на дохід, так і до перевищення середньої вартості палива, оскільки контейнери в середньому важчі, ніж до COVID-19.

Вплив кризи на окремі торгові коридори також буде значно відрізнятися в залежності від конкретної країни розвитку COVID-19 та того, які товари транспортуються в межах цього торгового коридору (див. рис. 3.5).



Рис. 3.5 Прогноз зміни попиту за торговими коридорами, %

Наприклад, у контейнерній морській торгівлі падіння попиту за сценарієм A1 (рис. 3.6) коливатиметься від 6% на експорт Південної Америки до Європи (який складається переважно з сільськогосподарської продукції) до 20% на деякий азіатський експорт (який переважно складається з машин та обладнання). Якщо відповіді громадського здоров'я дозволяють швидкий та ефективний контроль над вірусом (сценарій A3), то це зниження може бути обмежене приблизно від 2% до 11%; вони можуть становити від 8% до 27% у разі неефективних економічних втручань (сценарій B2). За різними сценаріями вплив на азіатський експорт, ймовірно, буде більшим, ніж на азіатський

імпорт, і вплив на торговельні коридори схід -захід, ймовірно, перевищить вплив на коридори північ -південь. Ця розбіжність може бути заснована як на прогнозованому відновленні економіки імпортерів - наприклад, на економіці Китаю, і, отже, очікується, що її попит відновиться швидше, ніж у Європі та Сполучених Штатах, - і в товарів, які не вимагають обробки.

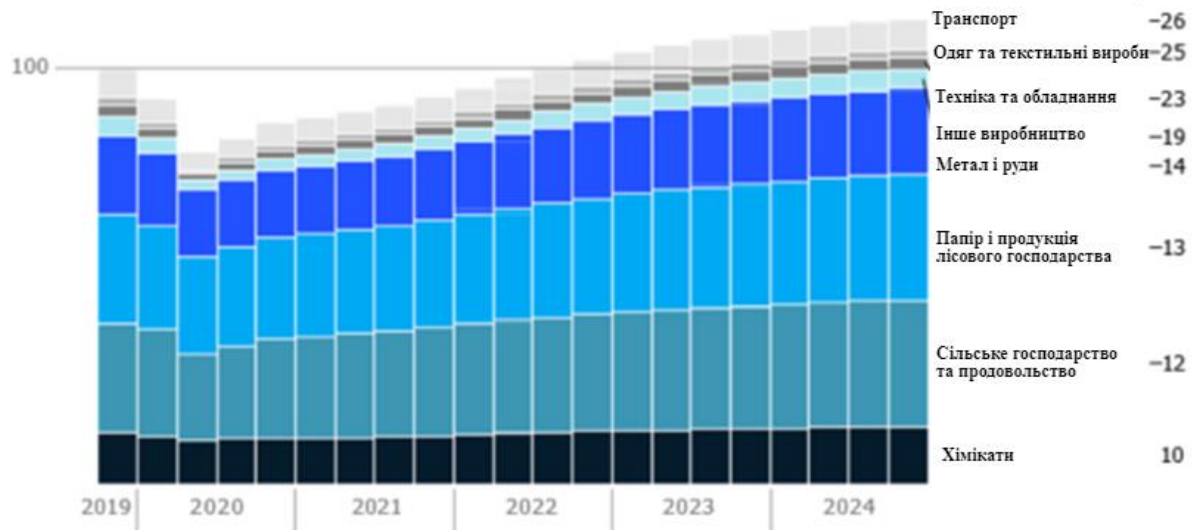


Рис. 3.6. Тенденція розвитку експортних потоків в розрізі торгових груп за сценарієм А1

Моделі попиту та пропозиції знизу вгору можуть бути використані для регулювання потенціалу та швидкого зосередження комерційних команд, коли форма відновлення стане зрозумілою.

Тепер, коли більшість компаній впоралися з багатьма найближчими викликами кризи, їм потрібно подумати про повернення до нормального життя. Дані про вплив кризи для кожного товару та країни - враховуючи вплив на вид транспорту та торгового коридору – зробили б надзвичайно корисний внесок у три процеси, які мають вирішальне значення для проходження шляху кризи:

- Розробка сценарію. Детальне, обґрунтоване розуміння факторів, що впливають на загальний попит і пропозицію, дозволило б компаніям виробити власну точку зору щодо того, які сценарії вони повинні планувати та які інструменти використати у кожному конкретному випадку.

- Комерційна стратегія. Детальні дані можуть лягти в основу системи ранньої індикації, яка забезпечує оцінку найбільш актуального сценарію у будь-який момент часу в реальному часі та визначає короткострокові можливості навколо зосередження на продажах, пропозиції продуктів та стратегій ціноутворення.

- Операційна стратегія. Моделювання попиту та пропозиції знизу вгору може бути використано для швидкого регулювання потужностей та капітальних витрат, оскільки форма відновлення стає зрозумілою.

Наприклад, експедитор повітряного чи морського транспорту, який хоче якомога сильніше позиціонуватись для відновлення, повинен знати свою власну частку ринку та результативність щодо ринку для кожного торгового коридору та зміну торгового попиту. Його відповіді слід відповідно адаптувати: там, де це доречно, він повинен зменшити зобов'язання щодо потужностей на важко постраждалих торгових коридорах, на яких він має велику частку ринку, але перерозподілити команди з продажу, щоб збільшити частку ринку на стійких торгових коридорах, де наразі його присутність невелика.

Той самий детальний підхід до торгового коридору та товарний підхід також слід використовувати портам для проектування продуктивності для підтримки планування потужностей та комерційної стратегії. Для окремих сценаріїв впливу портовий оператор може моделювати прогнозований вплив кризи як для першої десятки країн походження торгівельного імпорту, так і для найкращих товарних груп для торгівельного експорту, і використовувати ці дані для формулювання своїх комерційних та операційних стратегій. Він може прийняти рішення, наприклад, керувати потенціалом та запровадити гнучке планування робочої сили до попиту або використовувати повільні періоди для капітальних видатків або проектів технічного обслуговування. Крім того, він може звернутися до лайнерів, які пропонують чудовий

асортимент товарів або походження та пропонують привабливі ціни для збільшення пропускної здатності.

Підприємства повинні подумати про те, як пристосуватись до нових ринкових стандартів функціонування та генерування прибутку. Дані, інструменти та методи, розглянуті вище, дають фору.

Застосування технологій, які забезпечують можливість відслідкувати тенденцій попиту в реальному часі, - це найнадійніший спосіб отримати своєчасну інформацію, необхідну для зміни основного бізнесу, пошуку стратегічних можливостей та пошуку нових способів роботи. Наприклад, глобальні логістичні компанії (такі як перевізники або експедитори) можуть приймати обґрунтовані рішення щодо перенаправлення активів, людського ресурсу або відділів продажу на товари чи торгові шляхи, які зазнають меншого вплив від кризи, або можуть швидше відновитись після спаду економіки. Такі компанії, як постачальники інфраструктури та оператори, також можуть швидко та точно оцінити свої плани капітальних інвестицій за альтернативних сценаріїв, а учасники галузі могли б оцінити та оптимізувати свої портфелі чи стратегію поглинання.

COVID-19 матиме значний і тривалий вплив на економіку, але обсяги торгівлі відновляться. Розробка детальних сценаріїв розвитку попиту та пропозиції буде життєво важливим інструментом в новій реальності. Компанії повинні розробити інструменти для використання в кожному конкретному випадку та механізми, які розпізнають в реальному часі який сценарій стає реальністю.

Висновки до розділу 3

Беручи до уваги кризу Covid-19, очікується, що ринок вантажних перевезень логістики відновлюватиметься у 2021-2022 році повільніше порівняно з аналітичним роком, і підраховано, що зростання буде на кілька процентних пунктів нижче прогнозованого рівня до пандемії Covid-19. З географічної точки зору очікується глобальне зростання, особливо в

Азіатсько-Тихоокеанському регіоні з середньоодноцифровим відсотком, тоді як в Америці, Європі та на Близькому/Середньому Сході та в Африці триватимуть лише дуже низькі та стагнаційні темпи зростання.

У модельованих сценаріях обсяги торгівлі, а відповідно і вантажних перевезень, потребуватимуть від 15 до 48 місяців від початку пандемії для відновлення до рівнів четвертого кварталу 2019 року, а втрачена вартість буде еквівалентна від 8% до 49% загального обсягу торгівлі 2019 року.

До того ж вбачається найбільший негативний ризик у непередбачуваному розвитку наступних хвиль пандемії Covid-19 та їхньому ймовірному впливі на світову макроекономіку.

Передбачається розвиток світових вантажних перевезень в 4-х основних напрямках. Напрямок «Інтернет речей»: основною темою вектору є розширення спільної роботи в рамках єдиних стандартів, що дозволить поточним провідним гравцям на ринку зберегти своє домінуюче становище. У цьому сценарії можливе поширення рішень на базі «фізичного інтернету» за рахунок більшої стандартизації розмірів поставок, маркування та систем.

Напрямок "Нові гравці, нові рішення": в рамках цього вектору на розвиток галузі сильно вплинуть нові гравці ринку - різні стартапи. Зокрема, найскладніший і найдорожчий етап доставки на «останній милі» (від останнього транспортного вузла до пункту призначення) стає більш фрагментованим через використання нових технологій, наприклад, рішень на основі ІТ-платформ та краудшерингу. Такі стартапи співпрацюватимуть із традиційними гравцями ринку та пропонуватимуть додаткові послуги.

Напрямок «Комплексна конкуренція»: відповідно до цього вектору конкуренція змінюватиме напрям розвитку, у міру того як великі промислові та роздрібні клієнти та постачальники стануть учасниками ринку логістичних послуг, не просто для того, щоб управляти власною логістичною діяльністю, а щоб створити прибутковий бізнес на основі своїх експертних знань та компетенцій .

Напряж "Масштаб має значення": у цьому векторі нинішні лідери ринку конкурують за домінуюче становище шляхом придбання дрібних учасників та домагаються розширення масштабів діяльності через консолідацію, а також отримують інноваційні розробки через купівлю невеликих стартапів.

Використовуючи детальне моделювання потоків торгівлі, компанії можуть зрозуміти свою позицію на ринку та імовірність ризику в контексті того, як розвиваються торгові шляхи та товари в умовах кризи.

Вплив кризи буде суттєво відрізнятись в залежності від товару, причому темп та тривалість спаду буде визначатись як зміною пропозиції, так і зміною попиту у зв'язку із глобальним економічним спадом

Застосування технологій, які формують можливість відслідкувати тенденції попиту в реальному часі, - це найнадійніший спосіб отримати своєчасну інформацію, необхідну для зміни основного бізнесу, пошуку стратегічних можливостей та пошуку нових способів роботи. Наприклад, глобальні логістичні компанії (такі як перевізники або експедитори) можуть приймати обґрунтовані рішення щодо перенаправлення активів, людського ресурсу або відділів продажу на товари чи торгові шляхи, які зазнають меншого впливу від кризи, або можуть швидше відновитись після спаду економіки. Такі компанії, як постачальники інфраструктури та оператори, також можуть швидко та точно оцінити свої плани капітальних інвестицій за альтернативних сценаріїв, а учасники галузі могли б оцінити та оптимізувати свої портфелі чи стратегію поглинання.

COVID-19 матиме значний і тривалий вплив на економіку, але обсяги торгівлі відновляться. Розробка детальних сценаріїв розвитку попиту та пропозиції буде життєво важливим інструментом в новій реальності. Компанії повинні розробити інструменти для використання в кожному конкретному випадку та механізми, які розпізнають в реальному часі який сценарій стає реальністю.

ВИСНОВКИ

Імпортери та експортери повинні працювати більш тісно, ніж будь-коли раніше, щоб належним чином обмінюватись інформацією. Крім того, як імпортери, так і споживачі повинні продовжувати очікувати збільшення витрат на перевезення та затримок, а також коригувати внутрішні та зовнішні очікування та структури цін.

Ланцюжки поставок, які протягом тривалого часу вважалися витратами ведення бізнесу, виходять на передові позиції щодо сегментації клієнтів та диференціації продукції. Майбутні виробники, роздрібні торговці, дистриб'ютори та інші досліджують можливості перетворення логістичних витрат у цінність для споживача. Компанії отримують більше користі з даних, які вони збирають, аналізують і обмінюються. Нарешті, деякі з цих організацій вивчають можливості використання роботів, дронів та просунутого розпізнавання зображень, щоб зробити фізичну взаємодію в ланцюжку поставок більш ефективною, дієвою та безпечною для співробітників. Звичайно, перетворення виробничо-збутових ланцюжків, що склалися, у стійкі, орієнтовані на споживача мережі поставок буде складним завданням, і для більшості організацій це буде безперервний процес, що має вирішальне значення. Те, що ми спостерігаємо через пандемію COVID-19, цілком може стати нормою.

Використовуючи детальне моделювання потоків торгівлі, компанії можуть зрозуміти свою позицію на ринку та імовірність ризику в контексті того, як розвиваються торгові шляхи та товари в умовах кризи.

Вплив кризи буде суттєво відрізнятися в залежності від товару, причому темп та тривалість спаду буде визначатись як зміною пропозиції, так і зміною попиту у зв'язку із глобальним економічним спадом

Застосування технологій, які забезпечать можливість відслідкувати тенденції попиту в реальному часі, - це найнадійніший спосіб отримати своєчасну інформацію, необхідну для зміни основного бізнесу, пошуку стратегічних можливостей та пошуку нових способів роботи. Наприклад,

глобальні логістичні компанії (такі як перевізники або експедитори) можуть приймати обґрунтовані рішення щодо перенаправлення активів, людського ресурсу або відділів продажу на товари чи торгові шляхи, які зазнають меншого впливу від кризи, або можуть швидше відновитись після спаду економіки. Такі компанії, як постачальники інфраструктури та оператори, також можуть швидко та точно оцінити свої плани капітальних інвестицій за альтернативних сценаріїв, а учасники галузі могли б оцінити та оптимізувати свої портфелі чи стратегію поглинання.

COVID-19 матиме значний і тривалий вплив на економіку, але обсяги торгівлі відновляться. Розробка детальних сценаріїв розвитку попиту та пропозиції буде життєво важливим інструментом в новій реальності. Компанії повинні розробити інструменти для використання в кожному конкретному випадку та механізми, які розпізнають в реальному часі який сценарій стає реальністю.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. 4. Коновалова Н.А. Международные транспортные тарифы / Н.А. Коновалова. – М.: Транспорт, 1985. – 279 с.
2. Про транзит вантажів: Закон України від 20.10.99 № 1172-XIV // Відом. Верховної Ради України. – 1999. №51. – С. 446.
3. Про автомобільний транспорт: Закон України від 5 квіт. 2001 р. № 2344-III // Відом. Верховної Ради України. - 2001. - № 22. - Ст. 105.
4. Антимонопольные игры ЕС или “вторая жизнь” линейных конференций // Весь транспорт. – 2005. – №5-6. – С. 44-48.
5. Гуревич Г.Е. Коммерческая эксплуатация морского судна: учебник / Г.Е. Гуревич, Э.Л. Лимонов. – [2-е изд., перераб. и доп.] – М.: Транспорт, 1983. – 264 с.
6. Щербина В. Анализ мирового рынка контейнерного тоннажа / В. Щербина. // Судостроение. – 2007. - №12. С. 32-34.
7. Авдеевич М. Современные тенденции многостороннего регулирования международных экономических отношений [Текст] / М. Авдеевич. – М., 2002. – С. 9.
8. Фаризов М. Международные экономические организации: справочник. [Текст] / М. Фаризов. – М., 1982. – С. 286.
9. Дворецкий А. Н. Развитие и регулирование мирового рынка транспортных услуг в условиях глобализации: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.14 / А.Н. Дворецкий. – Москва, 2005. – 62 с
10. Матеріали сайту <https://www.wto.org/>
11. Андрущенко О. Состав поступления / О. Андрущенко. // Бизнес. – 2008. – №11. – С. 110-112.
12. Матеріали сайту <http://www.kmu.gov.ua>
13. Sustainable Mobility for All. 2018. Global Mobility Report 2018: Tracking Sector Performance. Washington DC, License: Creative Commons Attribution CC BY 3.0

14. Міжнародне приватне право: навч. посіб. / за ред. В.М. Гайворонського, В.П. Жушмана. - К.: Юрінком Інтер, 2006. - С. 341.
15. Sustainable Mobility for All (2017) Global Mobility Report 2017. Washington, DC. Retrieved
16. Матеріали сайту <https://unctad.org/>
17. Матеріали сайту <https://www.who.int/>
18. Road traffic injury database of the WHO World Health Report for 1999 supplemented by the WHO Global Burden of Disease Study 2000 report
19. UNGA Resolutions on Transport and Transit Multimodal Corridors (69/213 and 70/197)
20. Матеріали сайту <https://www.itf-oecd.org/>
21. UNCTAD Review of maritime transport 2021 (p. 3), United Nations, Geneva, 2021
22. WTO (2021, June 30). Retrieved from WTO Trade Facilitation Agreement Database: <https://tfadatabase.org/implementation/progress-by-measure>
23. Матеріали сайту <https://www.statista.com/>
24. Матеріали сайту <https://ec.europa.eu/>
25. Popovych P. V. Analysis of the market of road transport of Ukraine [Text] / P. V. Popovych, O.S. Shevchuk, M. V. Babii, V. O. Dziura // Bulletin of Mechanical Engineering and Transport. – 2017. – № 2. – P. 124-130.
26. Didenko S. Assessment of transport and their impact on the economy: the industry as a driver of growth [Electronic resource] / Sergey Didenko. – 2019. Resource access mode: <https://ua.news/ua/otsinka-transportnyh-perevezen-ta-yih-vplyv-na-ekonomiku-galuz-yak-drajver-rostu/>.
27. Braikovska A. Research of the peculiarities of the formation of the market of transport services as an environment for the functioning of transport enterprises / A. Braikovska // Economist. - 2012. - № 9. - P. 50-54. - Access mode: http://nbuv.gov.ua/UJRN/econ_2012_9_14.
28. Vovk O. M. Strategic directions of market development of transport services in Ukraine / O. M. Vovk, I. M. Averichev // Economy. Management.

- Business. - 2015. - № 2. - P. 131-135. - Access mode: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecmebi_2015_2_24.
29. Shramenko N. Yu. Distribution of freight traffic between the terminal warehouses using an information automated decision support system / N. Yu. Shramenko // Improving the organization of traffic and passenger and cargo transportation: Collection of scientific works. - Minsk: BNTU, 2015 – P. 265–272.
30. Shramenko N. Yu. Improving the quality of logistics service of the cargo terminal / Shramenko N. Yu. // Eastern European Journal of Advanced Technologies: Collection of scientific works. – 2010. – Iss. 1/4(43). – P. 55 – 57.
31. Shramenko, N., Muzylyov, D., Shramenko, V., 2020. Model for choosing rational technology of containers transshipment in multimodal cargo delivery systems. In: 6th International Conference, “New technologies, development and application“ NT-2020, Sarajevo, pp. 621-629. doi: 10.1007/978-3-030-46817-0_72
32. Shramenko, N. Y. and Shramenko, V. O., 2018. Mathematical model of the logistics chain for the delivery of bulk cargo by rail transport. Scientific Bulletin of National Mining University, Vol. 5 (167), pp. 136-141. doi: 10.29202/nvngu/2018-5/15
33. Shramenko, N. Y. and Shramenko, V. O., 2019. Optimization of technological specifications and methodology of estimating the efficiency of the bulk cargoes delivery process. Scientific Bulletin of National Mining University, Vol. 3, pp. 146-151. doi: 10.29202/nvngu/2019-3/15
34. Матеріали сайту www.ukrstat.gov.ua.
35. Shramenko N., Muzylyov D. Forecasting of Overloading Volumes in Transport Systems Based on the Fuzzy-Neural Model. In: Ivanov V. et al. (eds) Advances in Design, Simulation and Manufacturing II. DSMIE 2019. Lecture Notes in Mechanical Engineering. (Springer, Cham), (2020) - pp. 311-320.
36. Shramenko N., Muzylyov D., Manukian A. Analysis of the grain market in Ukraine and the directions of the development of grain cargo transportation logistics // Technical service of agro-industrial, forest and transport complexes

(Technical service of agriculture, forestry and transport). — X. : ХНТУСГ, 2019. — Вип. 18. — С.70-79.

37. Shramenko N. Yu. Modern problems of functioning and main directions of modernization of cargo terminal complexes / N. Yu. Shramenko, D. M. Копытков // Technological complexes: scientific journal. - Lutsk: Lutsk NTU, 2015. — № 1 (11) — P. 82-86.

38. Shramenko N. Yu. Model of choice of rational loadability of cars at the organization of transportations of small-party freights / N. Yu. Shramenko // Bulletin of KhNADU: Collection of scientific works. — Kh. : KhNADU, 2015. — Iss. 68. — P. 113—117.

39. Матеріали сайту <https://www.iata.org>

40. <https://www.icao.int>

41. <https://www.oecd.org>

42. <https://mtu.gov.ua>

43. <https://www.oxfordeconomics.com/>

44. www.mckinsey.com

45. <https://www.pwc.com/>

46. World economic outlook (weo) update july 2015. Slower growth in emerging markets, a gradual pickup in advanced economies [Text]. Release: strictly confidential in washington, d.c.: 9:00 a.m., july 9, 2015. — 4 p.

47. Freight transport for development toolkit: rail freight / 2009 the international bank for reconstruction and development/ the world bank. Dfid. Usa, washington. — 2009. — 58 p.

48. The alternative – freight on rail. What can the railways do better?/ no mega trucks campaign ~ wegework> wwedit cms 3.2.0. — Режим доступа: <http://www.nomegatrucks.eu/the-facts/the-alternative-rail-freight>.

49. Energy, transport and environment indicators / 2014 edition. Eurostat. Luxembourg: publications office of the european union, 2014. — 280 p.

50. Обзор морского транспорта 2013 год [Электронный ресурс]: издание организации объединенных наций. — Режим доступа: <http://unp.un/org/>.

51. Партнерство з метою підвищення конкурентоспроможності економіки України на 2013-2014 роки / звіт американської торгівельної палати в Україні. – Режим доступу: <http://chamber.ua/>.
52. Freight transport for development toolkit: road freight [text]/ the international bank for reconstruction and development / the world bank. Dfid. Usa, washington. – 2009. – 53 p.
53. Rail investments: status quo and future perspectives [Text] / philippe citroën director general,unife // strasbourg брошура 22 october, 2014. – 15 p.
54. Railway market analysis [Text] / bundesnetzagentur für elektrizität, gas, telekommunikation, post und eisenbahnen, bonn. – 2013. – 81 p.
55. Хусаинов, Ф.И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте [Текст]: монография / Ф.И. Хусаинов. – М.: Издательский дом «Наука», 2012. – 192 с.
56. Бутько, Т.В. Формалізація процесу управління парком вантажних вагонів операторських компаній [Текст] / Т.В. Бутько, О.Е. Шандер // Восточно-европейский журнал передовых технологий.
- 2014. - № 2(3). – С. 55-58.
57. Прохорченко, А.В. Концептуальні підходи до управління пропускною спроможністю залізничної інфраструктури в умовах конкуренції на ринку перевезень [Текст] / А.В. Прохорченко // Залізничний транспорт України. – 2013. – Вип. 3/4. – С. 63-65.
58. Бала Р.Д. Процес реалізації коучингу на підприємстві / Р. Д. Бала /Регіональна економіка. – 2011. -№3.- С.194-201.
59. Бала Р.Д. Моделі коучингу: характеристика та особливості застосування / Р. Д. Бала, Н.Ю. Лев //Вісник НУ “Львівська політехніка” «Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку».-2012.-№727.- С.76-81.
60. Захарченко В.В., Белова Т.Г. Ідентифікація ключових компетенцій підприємства [Електронний ресурс] / В.В. Захарченко, Т.Г. Белова. — режим доступу до джерела: <http://dspace.nuft.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/3042/3/5.pdf>

61. Столярська К. М. Розвиток людських ресурсів як інструмент підвищення компетенції персоналу та інтенсифікації праці співробітників в інтересах організації / К. М. Столярська // Вісник державного університету інформаційно-комунікаційних технологій. – Київ, 2009. – С. 166–174.
62. Кокін А.С. Товаро-розпорядчі папери в міжнародній морській торгівлі (правові питання). М.: Известия, 1994. - С. 11-38.
63. Маковський А.Л. Розвиток міжнародно-договірної уніфікації морського права. Торгово-промислової палата СРСР. Секція торговельного мореплавства і морського права. Торговельне мореплавство і морське право. Вип. 10. М., 1982. - С. 24-39.
64. Вилкова Н.Г. Договірне право в міжнародному обороті. М.: Статут, 2002. - С.33-35.
65. Коносаменти. Доповідь секретаріату ЮНКТАД. Doc. TD / В / с. 4 / ISL / 6 від 14 грудня 1970 року п. 123-292. – Режим доступу <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AE%D0%9D%D0%9A%D0%A2%D0%90%D0%94>
66. Єгоров К.Ф. Зміни і доповнення, що вносяться до Конвенції 1924 року про коносаменти. М.: ИМО, 1969. - С. 66-72.
67. Єфімов С.Л. Морське страхування: теорія і практика. М.: Росконсульт, 2001. С. 8.
68. Садіков О.Н. Вступ в силу нової Угоди про міжнародні залізничні перевезення. Проблеми міжнародного приватного права: Збірник статей. М.: Зовнішня торгівля, 2000. С. 89-92.
69. Герчикова І.М. Міжнародні економічні організації: регулювання світогосподарських зв'язків та підприємницької діяльності. М.: Консалтбанк, 2000. - С. 510.
70. Кокін А.С. Братиславські угоди - основне джерело міжнародного приватного права дунайського судноплавства. М.: Правознавство, 1982. - С. 76-82.
71. Кокін А.С. Юридичний довідник торгового мореплавства. М.: Спарк, 2002. - С. 410-431.

72. Анализ деятельности зарубежных логистических центров [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://repetitora.com/analiz-deyatelnosti-zarubezhnyh-logisticheskikh-centrov>.
73. Боняр, С. М. Міжнародний досвід створення мультимодальних транспортно-логістичних центрів [Текст] / С. М. Боняр, Я. Р. Корнійко // Економіка та держава. – 2012. – № 3. – С. 32-35.
74. Лобанов, Н. Б. Транспортно-логистические центры: зарубежный опыт [Электронный ресурс] / Н. Б. Лобанов. – Режим доступа: <http://www.lobanov-logist.ru/library/355/57650>.
75. Офіційний сайт "SINGAPORE" [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.mpa.gov.sg>.
76. Панова, И. В. Управление операционной логистической деятельностью при взаимодействии железнодорожного и водного транспорта: автореф. на соиск. научн. степ. к. э. н. [Текст] / И. В. Панова.
77. – Саратов: 2012. – 24 с.
78. Пасічник, А. М. Світовий досвід створення транспортно-логістичної інфраструктури: стан та перспективи застосування в Україні [Текст] / А. М. Пасічник, В. В. Кутирев // Вісті Автомобільно- дорожнього інституту: науково-виробничий збірник. – Горлівка, 2011. – № 2(13). – С. 121-128.
79. Савенко, С. В. Развитие транспортно-логистических центров в европейском регионе [Электронный ресурс] / С. В. Савенко. – Режим доступа: <http://transportinform.com/logistika/315-razvitie-transportno-logisticheskikh-centrov.html>.
80. Сергеев, В. И. Логистика в бизнесе: ученик [Текст] / В. И. Сергеев. – М.: ИНФРА-М, 2001. – 493 с.
81. Соколов С. С. Математическое и алгоритмическое обеспечение оперативного управления транспортно-логистическими комплексами: автореф. на соиск. научн. степ. к. э. н. [Текст] / С. С Соколов. – СПб: 2012. – 26 с.
82. Тулендиев, Е. Е. Научно-методические основы развития системы региональных транспортно- логистических центров (на примере Республики

- Казахстан): автореф. на соиск. научн. степ. к. э. н. [Текст] / Е. Е. Тулендиев. – М.: 2009. – 23 с.
83. Хромых, А. А. Современные логистические центры Самарской области [Электронный ресурс] / А. А. Хромых // Материалы XI Всероссийской научно-технической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых «Молодежь и наука», 15-25 апреля 2013 г. – Режим доступа: <http://conf.sfu-kras.ru/sites/mn2013/thesis/s019/s019-011.pdf>.
84. Сидоренко К.В. (2018) Управління міжнародною конкурентоспроможністю виробничої інфраструктури аеропортів в досягненні цілей стійкого розвитку: теоретико-методичний підхід. У: Стійкий розвиток підприємств у міжнародному економічному просторі, за ред. О. Ареф'євої. К.: Видавництво, с. 50-64.
85. Сіденко С.В. (2014) Проблеми інноваційного розвитку в умовах глобалізації. Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право), 2.
86. Сіденко С.В. (2016) Міжнародне співробітництво України в сфері інновацій. Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право), 1, с. 172-176.
87. Сіденко С.В. (2017) Світовий ринок послуг в умовах глобальних трансформацій. Стратегія розвитку України, 2, с. 7-13.
88. Філіпенко А.С. (2016) Економічний світ: епістемологія. Економічна теорія, 1, с. 17-25.
89. Хахлюк А.М. (2007) Інфраструктурні галузі у світовому господарстві. У: А.С.Філіпенко (ред.) Світова економіка. К.: Либідь, с. 314-334.
90. Циганкова Т.М. (2018) Управління міжнародною конкурентоспроможністю країн: екологічний аспект. Економічний простір, 133, с. 40-56.
91. Balbi G., Moraglio M. (2016) A Proposal to hybridise communication and mobility research agendas. In: S. Fari, M. Moraglio, eds. *Peripheral flows: A Historical Perspective on Mobilities between Cores and Fringes*. Newcastle: Cambridge Scholars Publishing, p. 10-27.
92. ICAO (2018) Annual Reports of the Council. [online] Available at: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/annual-reports.aspx>.

93. Sidenko S. (2018) The role of human capital in the development of production and trade in high-tech goods and services. *Innovative Trends in World Trade Development*, p. 425.
94. World Bank (2018) *World Development Indicators*. [online] Available at: <https://data.worldbank.org/data-catalog/world-development-indicators>.