

УДК 339.5.01

*Зоряна Двуліт
Алла Семенюк*

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ ТРАНСПОРТНИМИ ПОСЛУГАМИ

Стаття присвячена дослідженню особливостей державного регулювання міжнародної торгівлі транспортними послугами як механізму реалізації економічної політики.

Ключові слова: державне регулювання, транспортні послуги, економічна політика.

Статья посвящена исследованию особенностей государственного регулирования международной торговли транспортными услугами как механизма реализации экономической политики.

Ключевые слова: государственное регулирование, транспортные услуги, экономическая политика.

The article investigates the characteristics of the state regulation of international trade in transport services as a mechanism for the implementation of economic policy.

Keywords: government regulation, transportation, economic policies.

Постановка проблеми. Однією з визначальних рис сучасної системи є розширення міжнародних торговельних відносин, диверсифікація товарної номенклатури та географії експортних поставок, що зумовлює потребу пошуку шляхів підвищення ефективності реалізації транскордонного товарообміну для кожної країни. Це пов'язане з існуванням взаємозалежностей між зовнішньоторговельними операціями та системою їх транспортного забезпечення, яка, в свою чергу, потребує державного регулювання міжнародної торгівлі транспортними послугами.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідженню теоретичних положень транспортного забезпечення зовнішньоторговельної діяльності та прикладних аспектів організації доставки вантажів у міжнародному сполученні присвячені численні наукові публікації і практичні розробки зарубіжних авторів: Д. Бенсона, Д. Буерсокса, Дж. Уайтхеда, У. Уотерса, К. Хаксевера, приділено увагу в працях Д. О. Прейгера, В. І. Вороного, С. В. Ільченко, В. М. Мінакова, Б. А. Опанчука та ін. Однак теоретичні та практичні аспекти функціонування світового ринку транспортних послуг, як єдиного, цілісного комплексу, а також напрями його впливу на транспортне забезпечення зовнішньоторговельної діяльності окремої країни, на сьогоднішній день не знайшли достатнього відображення у економічній думці.

Постановка завдання. Завданням даної статті є: висвітлення сучасних тенденцій розвитку цього ринку; аналіз особливостей формування складових

© *Двуліт З. П., Семенюк А. Д., 2013*

елементів сфери міжнародних послуг; висвітлення сучасних тенденцій розвитку цього ринку;

Результати. Ринок транспортних послуг являє собою купівлю-продаж послуг з перевезення пасажирів та транспортування вантажів із однієї країни до іншої. Транспорт є провідною ланкою у зовнішній торгівлі товарами та складає значну частину вартості товарів. Як визначає поняття міжнародного транспорту А. Кіреєв у своїй книзі: «Міжнародний транспорт – послуги усіх засобів транспорту (морського, трубопровідного, повітряного, наземного, річкового та космічного), що надають резиденти однієї країни резидентам іншої країни» [5, с. 613].

Міжнародні транспортні послуги, як специфічний товар, продаються та купуються на міжнародних транспортних ринках, які розрізняються залежно від:

1) географічних районів перевезення – міжкраїнні, міжконтинентальні. В 90 рр. все більше почали використовувати так звані транспортні коридори, що об'єднують на певному напрямку відразу декілька видів транспорту для перевезень через територію країн із відповідним фінансовим та правовим забезпеченням. Такі коридори почали відігравати важливу роль і для України. Через Україну передбачено побудову декількох з них (важливою подією в цьому плані стало відкриття поромної переправи Одеса – Поті);

2) видів вантажів – вантажні, пасажирські. Найрозвиненішим є вантажний транспорт. На ринку вантажних та пасажирських транспортних послуг головне місце посідають США, Великобританія та Франція;

3) видів транспорту – морські перевезення, внутрішній водний транспорт, автомобільний, повітряний, трубопровідний, залізничний.

Залізничний – один із традиційних видів транспорту. Загальна довжина залізничних шляхів 45 країн світу перевищує 915 тис. км, ними щорічно перевозять більше 3,7 млрд т вантажів. Частка залізничного транспорту у загальному обсязі транспортного ринку постійно зменшується, що пов'язане з жорсткою конкуренцією з боку автомобільного, авіаційного та трубопровідного транспорту. Так, в Німеччині лише за 90-ті роки частка залізничного транспорту скоротилася на 1/3, а в Угорщині та Польщі ще більше. Однак аналітики відзначають, що «загальні тенденції розвитку світового транспорту вказують, що залізничний транспорт в цілому збереже своє значення, але суттєвого збільшення темпів його зростання не передбачається» [1, с. 462].

Розвиток транспортного ринку стикається з великою кількістю проблем, пов'язаних із тарифами, митами, протекціоністською політикою щодо деяких країн. В зв'язку із цим вже з кінця 80-х років багато країн стали проводити політику, що сприяє лібералізації перевезень. При цьому в основу покладені приватизація та комерціалізація державних підприємств, розширення сфери діяльності приватного сектора в рамках функціонування як національних транспортних підприємств, так і за участю іноземців. На сучасному етапі для міжнародного регулювання торгівлі транспортними послугами характерні двосторонні угоди з окремих видів транспорту, в них часто використовують принцип «вільної конкуренції» на комерційній основі. Такий режим забезпечує свободу перевезень, захищає від дискримінації щодо іноземного перевізника, від несправедливої цінової політики та преференційного режиму для національних перевізників.

Фрагментарний підхід, що передбачає участь у процесі надання транспортних послуг широкого кола суб'єктів поступово трансформується у високоорганізований логістичний підхід, проявами якого є зростання ролі інтермодальних перевезень.

Результатом вищезазначених процесів є трансформація ролі морських торговельних портів, які стають проміжною ланкою цілісної системи доставки, забезпечуючи обслуговування транзиту та експортно-імпортних операцій [2, с. 14].

Невід'ємною складовою сучасної системи суспільного виробництва, від якості функціонування якої залежить розвиток світового виробництва, торгівлі, промисловості та сільського господарства, є транспортна галузь. На сьогоднішній день наявність ефективної системи постачання та транспортування вантажів морським транспортом в рамках інтермодальних перевезень сприймається споживачами, суб'єктами промисловості і виробництва та державою як належне. Упродовж останніх 30-ти років середньорічні темпи приросту світової морської торгівлі оцінюються в 3,1 %, а сектор міжнародних перевезень є одним з найбільш глобалізованих з точки зору задіяності ринків, технологій, капіталу та праці [3].

Продукцією транспорту є безпосередньо сам процес переміщення товарів від виробника до споживача. У цьому й полягає суть транспортних послуг. Вони основна з'єднувальна ланка між продавцем і покупцем. Транспортні послуги, як і будь-яка послуга, мають свої особливості [1, с. 460].

1. Транспорт не виробляє нового товару чи продукту, але саме завдяки їх переміщенню з одного місця в інше забезпечується продовження процесу виробництва та обігу, має місце кінцеве споживання вироблених товарів. Переміщення товарів, продукції з місця виробництва до місця споживання і є тією споживчою вартістю, яку створює транспорт, його транспортні послуги.

2. Реалізація транспортних послуг виражається в тому корисному ефекті, який не може виникати, зберігатися і реалізовуватися у відриві від транспорту. Разом з тим виробництво транспортних послуг не відривне від їх споживання. Транспортні послуги задовольняють потреби в момент свого прояву, тобто створення таких послуг збігається з їх споживанням.

3. Транспорт займає особливе місце в міжнародному товарообігу. З одного боку, він є необхідною умовою здійснення міжнародного поділу праці, зовнішньоекономічних зв'язків. З другого боку – транспортна індустрія виступає на світових ринках експортером своєї продукції – транспортних послуг.

4. На транспортні послуги, що надаються у сфері ЗЕД, впливають всі фактори, що характеризують розвиток ринкової економіки. Насамперед це коливання попиту і пропозиції товарів, цін на нафту, валютного курсу, ступінь втручання держави у зовнішньоекономічну діяльність, стан політичних та економічних відносин різних держав тощо.

Таким чином, сучасний розвиток світового ринку послуг пов'язаний з посиленням процесів глобалізації та інтеграції у світовій економіці. В цих умовах міжнародна торгівля послугами розвивається більш динамічно, ніж торгівля товарами у цілому. У структурі міжнародної торгівлі послугами високим динамізмом відзначається розвиток транспортних та туристичних послуг, частка яких у світовому експорті відповідно становить близько 23% та 30% [2, с. 14]. Водночас, зростає кількість видів послуг, що належать до категорії «інші приватні послуги». Серед них лідерами є інформаційні та комп'ютерні послуги, послуги в сфері НДДКР, консалтинг, фінансові і страхові послуги, послуги з лізингу, інжиніринг, реклама, бізнес-послуги і послуги культурно-розважального профілю.

Частка України в міжнародній торгівлі послугами є незначною. В експорті послуг найбільшою є лише частка транспортних послуг, яка становить близько 1%. Тому для розширення участі нашої держави в міжнародному обміні послугами

необхідним є укрупнення економічних суб'єктів у банківському, страховому, будівельному, туристичному секторах із наступним стимулюванням їх експансії на регіональні ринки країн СНД, ЄС, азіатських країн. Для розширення присутності на ринку наукоємних видів послуг і технологій потрібно забезпечити масштабніше втягнення в міжгалузевий поділ праці, участь у міжнародних кластерних альянсах, які спеціалізуються на виробництві наукоємних технологій, товарів і послуг [4].

Купівля та продаж міжнародних транспортних послуг здійснюється на міжнародних транспортних ринках. Умови надання транспортних послуг та їх вартість визначає перевізник або на переговорах. Транспортні витрати охоплюють усі витрати на перевезення вантажу (товару) від продавця до покупця і містять вартість фрахту, страхування, завантаження та розвантаження, упакування та розпакування, інші супутні витрати. Відносини продавців і покупців з перевізником регламентуються укладеними між ними угодами, умови яких залежать від виду транспорту. Договір на перевезення вантажів морськими чартерними (трамповими) рейсами укладаються у вигляді чартеру, а на перевезення морськими лінійними рейсами – коносаментів. Договори на перевезення літаками, залізничним та автомобільним транспортом оформляються відповідними накладними на перевезення.

Міжнародна торгівля послугами має низку специфічних рис порівняно з традиційною торгівлею товарами: – на відміну від товарів послуги надаються (виробляються) та споживаються в основному одночасно і не зберігаються, а тому надання більшості видів послуг базується на прямих контактах між їх виробниками та споживачами (це потребує більшої присутності за кордоном безпосередніх виробників послуг або ж присутності іноземних споживачів у країні виробництва послуги); – міжнародна торгівля послугами тісно взаємопов'язана з торгівлею товарами; ці сектори один на одного стимулюють і впливають (аналіз ринків, маркетингове консультування, транспортування, реклама, передпродажне і післяпродажне обслуговування). На залізничний транспорт припадає майже чверть загального обсягу світової зовнішньої торгівлі. Залізниця є найрентабельнішим видом транспорту для перевезень вагонних партій вантажів навалом: кам'яного вугілля, руди, піску, сільськогосподарської продукції та лісоматеріалів на далекі відстані. Останнім часом залізниця почала збільшувати число послуг з урахуванням специфіки клієнтів.

На транспортні послуги, що надаються у сфері ЗЕД, впливають всі фактори, що характеризують розвиток ринкової економіки. Насамперед – це коливання попиту і пропозиції товарів, цін на нафту, валютного курсу, ступінь втручання держави у зовнішньоекономічну діяльність, стан політичних та економічних відносин різних держав тощо [6, с. 791].

Було створено нове обладнання для більш ефективної обробки вантажів окремих категорій товарів, платформи для перевезення автомобільних причепів (рейсовий контрейлер), почали надаватися послуги в дорозі, такі як переадресування уже відвантажених товарів у інший пункт призначення прямо на маршруті й обробка товарів під час перевезення.

До переваг цього виду транспорту належить низька вартість перевезення (друга після найдешевшого водного транспорту), доступність для перевізників, учасників ЗЕД. За перевізною спроможністю залізничний транспорт посідає друге місце після водного, що свідчить про його значимість. Залізничний транспорт здатний перевозити великогабаритні вантажі, продукцію видобувної промисловості та інші найрізноманітніші вантажі. До недоліків – недостатню надійність, це особливо актуально для нашої країни, з огляду на зношені залізничні колії та рухомий склад.

Цілком зрозуміло, що низька швидкість перевезення є природним недоліком цього виду транспорту, хоча останнім часом вона істотно зросла.

Основним документом, що оформлює перевезення товарів залізницею з країни в країну, є залізнична накладна. Вона виконує функції договору про перевезення, товаророзпорядчого документа та підтвердження про прийом вантажу до перевезення. Цей документ не є зворотнім. Вантаж передається у розпорядження названого вантажоодержувача після пред'явлення ним документа, що засвідчує його особу. Оскільки у світі існує кілька систем залізничного сполучення, які відрізняються між собою шириною колії, габаритами локомотивів і вагонів, умовами перевезень тощо, то регулювання міжнародних залізничних перевезень здійснюється кількома незалежними одна від одної міжнародними конвенціями, кожна з яких застосовується конкретно до певної системи і визначає форму залізничної накладної.

Європейські країни керуються Конвенцією про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ), учасниками якої є 33 держави (більшість країн Європи, а також деякі країни Азії та Північної Африки). КОТІФ визначає умови перевезення вантажів, зокрема встановлює, що ставки перевізних платежів регулюються національними та міжнародними тарифами. Передбачено граничні строки доставки вантажів. Так, за правилами КОТІФ, загальні строки доставки вантажів складають для вантажів великої швидкості 400 км, а для вантажів малої швидкості – 300 км за добу. Разом з тим за залізницями зберігається право встановлювати для окремих сполучень спеціальні строки доставки, а також додаткові терміни при виникненні суттєвих ускладнень у перевезеннях та інших особливих обставин [8, с. 272-273].

Висновки. Світовий ринок послуг за останні десятиріччя розвивається швидкими темпами. Міжнародна торгівля послугами стала такою ж постійною і прибутковою, як і торгівля промисловими товарами. Можна відмітити зростання потреби в транспортних послугах, туристичних, фінансових та правових послугах. Ринок послуг розвивається не тільки в країнах ЄС, Північної Америки, Японії, а й в країнах, що розвиваються, та в країнах з перехідною економікою. Дане зростання ринку обумовлено розвитком НТП, повсякчасним розвитком процесів інтеграції та глобалізації економіки світу.

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.

ЛІТЕРАТУРА

1. Дідківський М. Зовнішньоекономічна діяльність підприємства: Навч. пос.– К.: Знання, 2006.
2. Дослідження О.О. Саркізова. 14 с
3. Щербина В. Аналіз мирового рынка контейнерного тоннажа// Судоходство. – 2007. – № 12.
4. Кузнецова О. В. Каминський П. Д. : Міжнародна торгівля послугами. – 37. – 49 с.
5. Анна Олефір, Владислав Тітанов – 2012. – 612 – 617 с.
6. Зовнішньоекономічна діяльність підприємств: Навч. пос./ Ю.Козак, Н. Логвінова та ін. / Одеський державний економічний ун-т. – К.: Центр навчальної літератури, 2006. – 791 с.
7. Ткаченко А.М. Державне регулювання діяльності в галузі транспорту // Вісн. НАДУ. – 2004. – № 2. – С. 271-277.
8. Киреев А. П.Международная экономика: Ч.1. Международная микроэкономика: движения товаров и факторов производства: Уч. Пос. для вузов. – М.: Международные отношения. – С. 263-265;