

## МИРОВОЙ РЫНОК ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ: РИСКИ И ВОЗМОЖНОСТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ<sup>1</sup>

### WORLD MARKET OF TRANSPORT SERVICES: RISKS AND OPPORTUNITIES OF INTERNATIONAL COMPETITIVENESS

*В статье рассмотрены современные тенденции развития мировой торговли в разрезе различных видов транспорта. Отмечено, что глобальная напряженность в мировой экономике, сохраняющаяся на протяжении последних двух лет, напрямую влияет на все сферы бизнеса, в том числе и на состояние рынка международных перевозок. Сделан вывод о том, что в мире сохраняется серьезный дисбаланс в распределении конкурентных позиций развитых и развивающихся стран в области оказания международных транспортных услуг.*

**Ключевые слова:** транспорт, транспортная услуга, конкуренция, международная конкурентоспособность, мировая торговля, мировая экономика, конкурентная позиция, транспортная отрасль, международная транспортная система.

*У статті розглянуто сучасні тенденції розвитку світової торгівлі в розрізі різних видів транспорту. Відзначено, що глобальна напруженість у світовій економіці, що зберігається протягом останніх двох років, впливає безпосередньо на всі сфери бізнесу, в тому числі і на стан ринку міжнародних*

*перевезень. Зроблено висновок, що в світі зберігається серйозний дисбаланс у розподілі конкурентних позицій розвинених і країн, що розвиваються в області надання міжнародних транспортних послуг.*

**Ключові слова:** транспорт, транспортна послуга, конкуренція, світова торгівля, світова економіка, конкурентна позиція, міжнародна конкурентоспроможність, транспортна галузь, міжнародна транспортна система.

*The modern tendencies of development of world trade of various kinds of transport are considered in article. It is noted that global tension in the world economy, which has been preserved for the last two years, directly affects all spheres of business, including the state of the international transport market. It is concluded that there is a serious imbalance in the world in the distribution of the competitive positions in the field of international transport services.*

**Key words:** transport, transport service, competition, world trade, world economy, competitive position, international competitiveness, transport industry, and international transport system.

УДК 339.9

**Медведкин Т.С.**

д.э.н., профессор кафедры «Мировая экономика, политика и глобализация» Ростовский государственный экономический университет, ведущий научный сотрудник ИСЭГИ ЮНЦ РАН

**Медведкина Е.А.**

д.э.н., профессор кафедры «Мировая экономика, политика и глобализация» Ростовский государственный экономический университет

**Постановка проблемы.** Процесс глобализации мировой экономики, обостряющаяся конкуренция, изменчивость и нестабильность внешней среды выступают неперенными чертами современной рыночной экономики и ставят на первый план вопрос о методах ведения конкурентной борьбы и способах повышения конкурентоспособности компаний на внутренних и мировом рынках. Перспективы формирования конкурентных отношений на транспортном рынке связаны с повышением конкуренции между видами транспорта за дополнительные объемы грузо- и пассажиропотоков в основном за счет укрепления их конкурентных преимуществ. При этом в современной экономике открытость к диалогу и сотрудничество на взаимовыгодных условиях одних видов транспорта с другими играет важную роль в создании устойчивых конкурентных позиций на международном рынке транспортных услуг.

**Анализ последних исследований и публикаций.** Методической основой послужили научные труды авторов: Беккер Г., Портер М., Уильямсон О., Фатхутдинов Р., Шумпетер Й. и др. Несмотря на многочисленные научные исследования различных аспектов сохранения устойчивых конкурентных позиций стран на международном рынке транспортных услуг, данная проблематика остается достаточно актуальной и востребованной.

**Постановка задачи.** Целью исследования является изучение мировой динамики оказания транспортных услуг с целью выявления конкурентных позиций национальных транспортных систем и определения ключевых игроков на мировом рынке транспорта.

**Изложение основного материала исследования.** Начавшееся несколько лет назад замедление темпов роста мировой торговли относительно темпов роста ВВП продолжилось в 2016 году. По расчетам Всемирной торговой организации, рост мировой торговли по итогам 2016 года впервые за последние 15 лет составил 1,3% против 2,2% роста ВВП [2]. При этом неопределенность, сказывающаяся на объемах глобальной торговли, очень высока. Прогноз на 2017 год предусматривает рост от 1,8% до 3,6% в зависимости от таких факторов, как процентные ставки, бюджетная политика государств, результаты выборов в некоторых странах, а также уровень усиления протекционизма и политики антиглобализации. В 2018 году, по оценкам ВТО, темпы роста объемов глобальной торговли могут составить от 2,1% до 4% [3].

Важно отметить также, что существенную роль в замедлении развития торговли играют процессы, происходящие в экономике Китая, в частности, сокращение темпов роста и переход с модели инвестиционного роста на рост за счет потребления. Инвестиционная модель обеспечивала опережающий темп роста импорта сырья,

<sup>1</sup> Исследование проведено при поддержке государственной субсидии №01201450487

в первую очередь угля, нефти, руды и металлов, что подстегивало рост торговли.

Еще одним фактором, определившим замедление темпов роста торговли, стало сокращение темпов роста глобального инвестиционного спроса. По данным Всемирного банка, средний темп роста инвестиций снизился с 10% в 2010 году до 3,4% в 2015 году и составил 2,9% в 2016 году [4]. Среди драйверов подобного сокращения чаще всего выделяют низкие цены на нефть (для стран – экспортеров нефти), падение объемов прямых иностранных инвестиций (для импортеров биржевых товаров), а также политические риски.

Глобальная напряженность в экономике, которая сохраняется на протяжении последних двух лет, на все сферы бизнеса влияет напрямую, в том числе и на состояние рынка международных грузоперевозок. Впрочем, государства-лидеры сектора продолжают демонстрировать рост. Так показатели Китая возросли на 8%, США – на 2%. Ситуация в России выглядит менее оптимистично. Несмотря на высказывания многочисленных экспертов о преодолении пика кризиса, объемы перевозок сокращаются. Темпы роста экспортного потока снизились на 1,5%, импортного – более чем на 2%.

Соотношение видов международных грузоперевозок в регионах и отдельных странах различно. В промышленных государствах транспортная система представлена всеми видами транспорта. Особенно развитой является инфраструктура в Японии, США, Германии, Франции, Великобритании и некоторых других странах Европы. На их долю приходится до 85% мирового грузооборота. В западноевропейских странах по объемам грузоперевозок лидирует автомобильный транспорт (40%), следом идет железнодорожный (25%). Остальное приходится на морской, внутренний водный [8].

В Северной Америке автомобильные и железнодорожные перевозки практически равны

по объемам. В странах СНГ и Восточной Европы преобладает железнодорожный транспорт, однако роль автомобильного транспорта постепенно растет. Международные грузоперевозки морем практикуют преимущественно «морские» государства: Греция, Великобритания, Финляндия, Норвегия, Япония.

Что касается авиаперевозок и интенсивности движения, то здесь эксперты традиционно выделяют три региона: Западная Европа, Дальний Восток и США. На них приходится 2/3 мирового грузооборота по воздуху. Еще один крупный регион расположен в Азии – это КНР, Сингапур, Таиланд, Япония. Они забирают 1/5 объемов. Значительная часть грузов проходят транзитом через российскую территорию [8].

Кризисные явления в мировой экономике одни страны погрузили в глубокую стагнацию, другие, напротив, вывели на новый этап развития. К примеру, в США существенно снизились объемы трансатлантических перевозок. Этот сегмент рынка активно осваивают азиатские компании. В первую очередь Китай, чья мощная экономика одной из первых перешагнула кризисную черту. Те или иные изменения произошли в каждом секторе рынка международной логистики. Каждый вид перевозок по-своему реагирует на влияние извне.

В разрезе отдельных стран мировыми лидерами в торговле транспортными услугами являются страны ЕС, которые обеспечивали 41,7% мирового экспорта по состоянию на 2015 г. За последние пять лет их позиции на мировом рынке практически не изменились. Второе место занимают США, обеспечивающие 9,6% мирового экспорта транспортных услуг. Их доля в общем итоге выросла за 2010-2015 гг. на 0,9 процентных пункта. Стабильные позиции на мировом рынке транспортных услуг имеет Сингапур (в 2015 г. его доля составила 5,4%). Нарастили свое присутствие такие страны, как Китай (с 4,2% в 2010 г. до

Таблица 1  
Основные страны – экспортеры транспортных услуг в мире в 2010 и 2015 годах, млрд. долл. США, % [8]

Страна / регион	Объем экспорта в 2015 г., млрд. долл. США	% в общем итоге		Ежегодные темпы прироста (падения), %	
		2010 г.	2015 г.	2010-2015 гг.	2015 г.
ЕС	365,5	43,4	41,7	0	-13
США	84,2	8,7	9,6	3	-6
Сингапур	47,3	4,7	5,4	4	-8
Китай	38,6	4,2	4,4	2	1
Япония	35,5	4,7	4,1	-3	-10
Республика Корея	32,7	4,8	3,7	-4	-15
Гонконг, Китай	29,8	3,6	3,4	0	-7
Норвегия	17,9	2,2	2,0	0	-21
РФ	16,8	1,8	1,9	3	-18
Индия	14,3	1,6	1,6	2	-23

4,4% в 2015 г.) и Российская Федерация (с 1,8% до 1,9%) (табл. 1).

Анализируя все виды международного транспорта, необходимо отметить, что автомобильный транспорт с середины XX в. стал ведущим среди видов сухопутного транспорта. Протяженность его сети растет, и достигла в настоящее время 27,8 млн км, причем около половины приходится на США, Индию, Россию, Японию, Китай. По уровню автомобилизации в мире лидируют США и страны Западной Европы. Автомобильному транспорту принадлежит также первенство в объеме пассажирских перевозок – 82% мирового объема [1, с. 24]. Общая длина дорожной сети мира превышает 23 млн. км. Треть дорог сосредоточены в Северной Америке, четверть – в Западной Европе. Ключевую роль играют трансконтинентальные магистрали. Это, например, шоссе через пустыню Сахара в Африке, дорога от Атлантического до Тихого океана через всю территорию США, Панамериканское шоссе, соединяющее Северную и Южную Америку, и ряд других.

Мировая железнодорожная сеть в целом сложилась еще в начале XX в., ее протяженность сейчас составляет 13,2 млн км при значительной неравномерности размещения. Хотя железные дороги имеются в 140 странах мира, более половины их общей длины приходится на США, Россию, Канаду, Индию, Китай, Австралию, Аргентину, Францию, ФРГ и Бразилию. Особенно по густоте сети выделяются страны Европы. Но наряду с этим имеются огромные пространства, где железнодорожная сеть очень редка или вообще отсутствует.

Популярность железнодорожного транспорта объясняется выгодными тарифами, низкой стоимостью транспортировки из расчета 1 тонна на 1 км и возможностью применения мультимодальных схем (например, груз доставляют по морю, а затем перемещают в железнодорожный контейнер). Абсолютные лидеры среди грузов – уголь и строительные материалы. В последние годы ряд глобальных тенденций в экономике способствовал повышению интереса к железнодорожным перевозкам, что наиболее отчетливо прослеживалось в развивающихся странах – в первую очередь в Индии. На глобальном уровне динамика изменения объемов грузовых перевозок определяется состоянием сектора в Азиатско-Тихоокеанском регионе, на который приходится большая часть мирового грузо- и пассажирооборота железнодорожного транспорта. При этом на фоне вышеупомянутого роста популярности данного вида транспорта рынок грузовых железнодорожных перевозок показывает спад, вызванный замедлением темпов экономического развития и промышленного производства в странах Азии.

Трубопроводный транспорт – активно развивается благодаря быстрому росту добычи нефти и природного газа и тому территори-

альному разрыву, который существует между главными районами их добычи и потребления. Трубопроводный транспорт составляет 11% объема мирового грузооборота при протяженности сетей более 2,0 млн. км [1, с. 26].

Водный транспорт, прежде всего, характеризуется высокой долей морского транспорта. На него приходится 62% мирового грузооборота, он также обслуживает около 4/5 всей международной торговли. Именно благодаря развитию морского транспорта океан уже не разделяет, а соединяет страны и континенты. Общая протяженность морских трасс насчитывает миллионы километров. Морские суда транспортируют главным образом массовые грузы: нефть, нефтепродукты, уголь, руду, зерно и др., причем обычно на расстояние 8–10 тыс. км. «Контейнерная революция» на морском транспорте привела к быстрому росту перевозок и так называемых генеральных грузов – готовых изделий и полуфабрикатов.

Морской транспорт обеспечивает в среднем 75% перевозок между государствами. Лидеры мирового торгового флота – Япония, Греция, Кипр, Китай, США. Активно используются так называемые суда под дешевыми флагами, принадлежащие Либерии, Панаме, Сингапуру и т.п. Себестоимость перевозки там в 3 раза ниже, чем на европейских судах, в том числе за счет налоговых льгот. Первое место в международных морских грузоперевозках занимают нефть и нефтепродукты. Крупные грузопотоки формируются в Персидском заливе по направлению к Европе, Японии и США. Значительны перевозки угля и железной руды. Большую долю занимает доставка зерновых культур.

В 2016 году объем рынка перевозок навалочных грузов и нефтепродуктов составил 71% от мировой морской торговли [7]. Тем не менее, рост объемов рынка замедляется на фоне сокращения темпов роста мировой торговли, а также в связи со снижением в последние годы уровня потребления сырья в Китае – по итогам 2015 года объем импорта в Китае сократился на 7,6%. К тому же глобальный морской флот испытывает проблему избыточного тоннажа, поскольку в последние годы было введено в эксплуатацию значительное количество судов, заказанных в годы сырьевого бума (рис. 1).

В целом Drewry ожидает, что в 2017 потери отрасли превысят 5 млрд. долларов США только для сегмента контейнеровозов в связи с увеличением дисбаланса спроса и предложения. С другой стороны, Moody's рассматривает изменение к позитивному прогнозу, если избыточное предложение судов существенно снизится и совокупный рост EBITDA в годовом исчислении, вероятно, превысит 10%. Рост EBITDA будет определяться главным образом продолжающимся снижением затрат.

Внутренний водный транспорт – старейший вид транспорта. На сегодняшний день по длине сети он

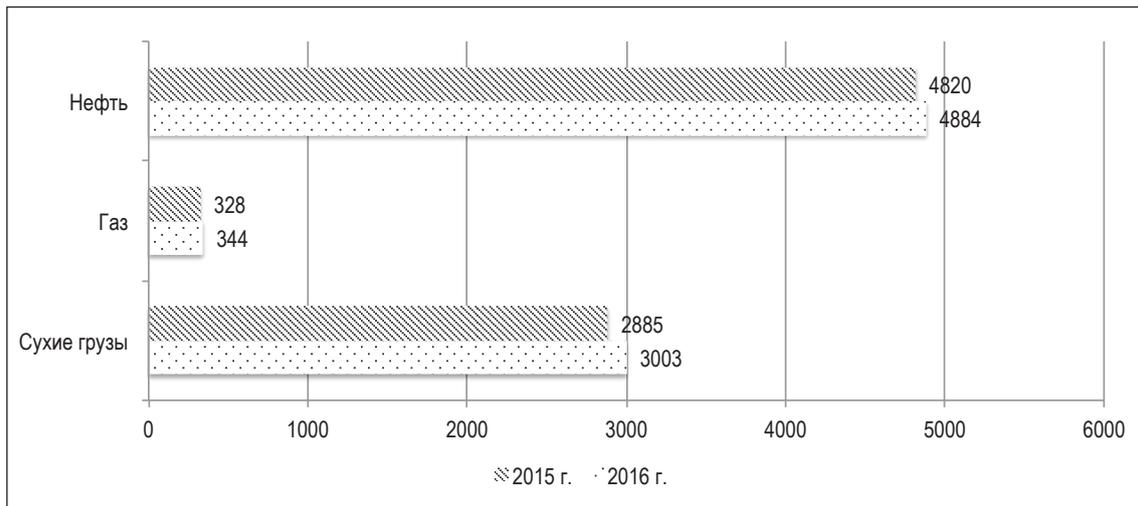


Рис. 1. Объемы морских перевозок различных типов грузов в мире в 2015-2016 гг., млн т [7]

занимает последнее место в мировой транспортной системе. Развитие и размещение внутреннего водного транспорта в первую очередь связано с природными предпосылками – наличием рек и озер, пригодных для судоходства, Амазонка, Миссисипи, Волга, Обь, Енисей, Янцзы, Конго имеют большую пропускную способность, чем самые мощные железнодорожные магистрали. Но использование этих предпосылок зависит от общего уровня экономического развития. Поэтому по грузообороту внутренних водных путей в мире выделяются США, Россия, Канада, ФРГ, Нидерланды, Бельгия, а также Китай. Большое значение в некоторых странах имеют также судоходство по искусственным путям и озерное судоходство.

Из всех видов транспорта наиболее скоростным считается воздушный, он же является самым дорогостоящим. Этот вид транспорта играет важную роль в международных пассажирских перевозках. Его преимущества, кроме скорости, – качество поставок, географическая мобильность, позволяющая легко расширять и менять трассы. Сеть регулярных авиалиний теперь опоясывает весь земной шар, протягиваясь на миллионы километров.

Авиаперевозки наиболее развиты там, где сложилась густая сеть авиалиний. Парк судов наиболее значителен в США, Канаде, Франции, Германии, Австралии. Схема грузооборота объединяет свыше 1 тыс. аэропортов по всему миру. Тем не менее, на долю авиа приходится очень незначительная часть грузов. По всему миру не более 1–2%. Связано это с высокой стоимостью пересылок и большим количеством ограничений. Авиационный транспорт используют в основном для перевозки скоропортящихся и уникальных товаров. Неоспоримое преимущество – скорость. Это единственный способ быстро переправить груз на большое расстояние.

Перевозки воздушным транспортом имеют стратегическое значение для транспортной отрасли ввиду специфики перевозимых грузов, а также увеличения в структуре мировой торговли удельного веса готовых и дорогостоящих изделий. Так, по данным Международной ассоциации воздушного транспорта, доля авиации в общем объеме мировых грузовых перевозок составляла в 2016 году 0,6-2%, тогда как доля перевезенных авиатранспортом грузов в стоимостном выражении достигает 35-40% [6].

По данным IATA, во всех крупных регионах в 2015 году зафиксирован слабый рост грузовых авиаперевозок. Объемы европейских перевозчиков снизились на 0,1% в целом. Североамериканские перевозчики сообщили о едва заметном расширении на 0,1 процента, в то время, как Азиатско-Тихоокеанские авиалинии увеличили объемы авиаперевозок на 2,3%, что является более медленным ростом, чем в 2014 году. Непокойное состояние китайской экономики (и других азиатских стран) способствовало замедлению роста. Латиноамериканские перевозчики показали наибольшее снижение объема грузовых перевозок (-6%), которое не сулит ничего хорошего для общей экономической деятельности в регионе.

Падающие цены на нефть и постоянные избыточные мощности привели к дальнейшему ухудшению ставок авиаперевозок. Среднемесячное снижение ставок авиаперевозок в 2015 году составило 9%. Тем не менее, IATA заявляет, что снижение доходности услуг авиагрузов ниже, чем падение цен на авиатопливо, что означает увеличение прибыли авиаперевозчиков. По мере снижения цен разрыв в расходах между океанскими и воздушными грузами становится менее впечатляющим, и поэтому у грузоотправителей есть мотивация переключиться на более дешевый морской фрахт. С другой стороны, воздушные

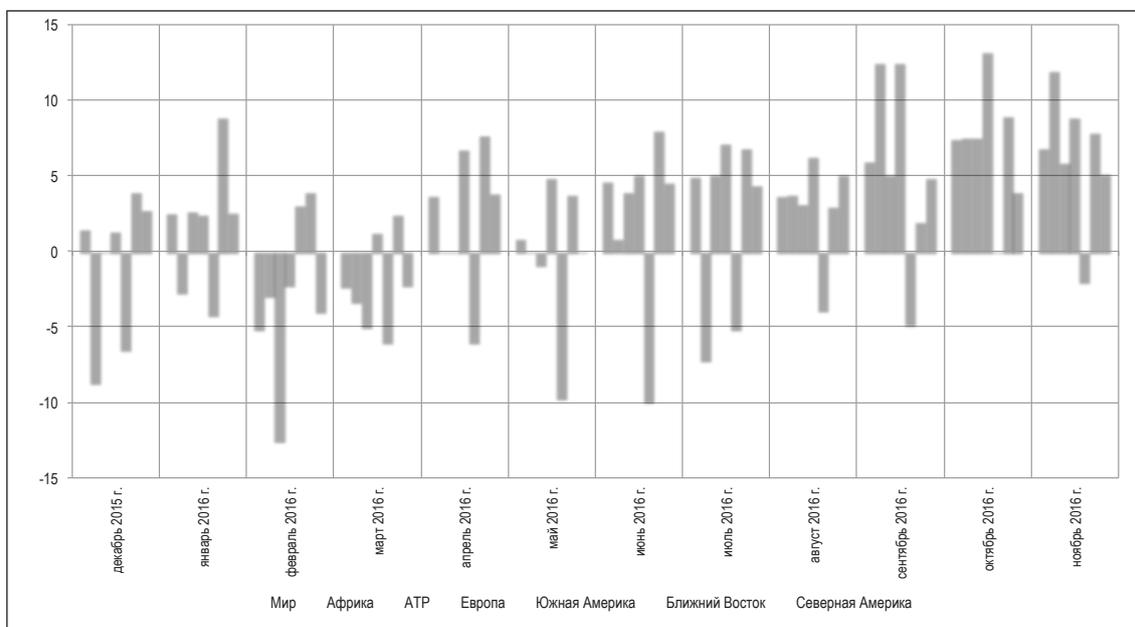


Рис. 2. Темпы роста объема грузовых авиаперевозок в мире в 2015-2016 гг. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, % [5]

перевозки по-прежнему в значительной степени зависят от состояния мировой экономики и мировой торговли.

Тем не менее, в течение 2016 года рынок грузовых авиаперевозок продемонстрировал существенное замедление темпов роста, и даже сокращение объемов на некоторых направлениях (рис. 2).

По оценкам экспертов, данное замедление вызвано влиянием глобальных факторов: увеличением количества рисков в связи с военными конфликтами в различных регионах мира, что приводит к сокращению объемов торговли между странами, а также замещением авиационных перевозок другими видами транспорта.

**Выводы из проведенного исследования.**

Таким образом, анализ мировых тенденций развития рынка транспортных услуг показывает, что ни одна страна не способна контролировать риски собственной экономики, не имея сильных конкурентных транспортных позиций. Следует также отметить, что структура мировой транспортной системы по уровню развития свидетельствует о том, что развитые страны мира контролируют 70% рынка международных грузовых перевозок, развивающиеся страны обслуживают 20% мирового грузооборота, а на транспортные системы стран Восточной Европы и СНГ приходится лишь 10%. Но, тем не менее, для развития экономики и внешнеэкономических связей любой страны транспортная отрасль имеет исключительно важное значение, являясь, с одной стороны, ключевым инфраструктурным компонентом внешней торговли, а с другой стороны, большой и растущей статьей торговли услугами.

**БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:**

1. Владимиров С.А. Об основных направлениях развития мировой транспортной системы и логистики / С.А. Владимиров // Транспорт и хранение нефтепродуктов и углеводородного сырья. – 2015. – №4. – С. 24-26.
2. ВТО: пресс-релиз – 27 сентября 2016 года [Электронный ресурс] – Режим доступа: [https://www.wto.org/english/news\\_e/pres16\\_e/pr779\\_e.htm](https://www.wto.org/english/news_e/pres16_e/pr779_e.htm)
3. ВТО: пресс-релиз – 12 апреля 2017 года [Электронный ресурс] – Режим доступа: [https://www.wto.org/english/news\\_e/pres17\\_e/pr](https://www.wto.org/english/news_e/pres17_e/pr)
4. Всемирный Банк: пресс-релиз – 10 января 2017 года. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.vsemirnyjbank.org/ru/news/press-release/2017/01/10/global-growthedges-up-to-2-7-percent-despite-weak-investment>
5. Официальный сайт Международной ассоциации воздушного транспорта / IATA Annual Review. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.iata.org/publications/Documents/iata-annual-review-2016.pdf>
6. Тенденции развития рынка грузовых авиаперевозок. Транспорт. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://transport-journal.com/news/tendentsyy-razvytyya-ryinka-hruzovyih-avyaperevozok/>
7. Clarksons Research. [Electronic resource] – Access mode: <https://clarksonresearch.wordpress.com/2017/01/20/in-the-middle-of-a-supply-chain-reaction/>
8. UNWTO / World trade statistical review 2016. [Electronic resource] – Access mode: [https://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/wts2016\\_e/wts16\\_toc\\_e.htm](https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wts2016_e/wts16_toc_e.htm)