

Державний торговельно-економічний університет
Кафедра світової економіки

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

Стратегія розвитку українського експорту транспортних послуг
(за матеріалами Торгово-промислової палати України, м. Київ)

Студента 4 курсу, 18 групи,
спеціальності 292 «Міжнародні економічні
відносини»
освітньої програми «Міжнародна
торгівля»

Губерник Артем
Миколайович

Науковий керівник
кандидат економічних наук,
старший викладач

Кушнарєнко
Наталія Петрівна

Гарант освітньо-
професійної програми
кандидат економічних наук,
доцент

Новак Олена
Володимирівна

Київ 2023

Державний торговельно-економічний університет

Факультет міжнародної торгівлі та права Кафедра світової економіки
Спеціальність 292 «Міжнародні економічні відносини»,
освітня програма «Міжнародна торгівлі»

Затверджую

Зав. кафедри Ганна ДУГІНЕЦЬ
«__» _____ 20__ р

Завдання на випускню кваліфікаційну роботу студентіві

Губернику Артему Миколайовичу

1. Тема випускної кваліфікаційної роботи

Стратегія розвитку українського експорту транспортних послуг (за матеріалами Торгово-промислової палати України, м. Київ)

Затверджена наказом ректора від «__» _____ 20__ р. №__

2. Строк здачі студентом закінченого проекту (роботи)

23.05.2023

3. Цільова установка та вихідні дані до проекту (роботи)

Мета роботи (проекту) – аналіз стану та визначення стратегічних перспектив розвитку експорту транспортних послуг України.

Об'єкт дослідження – експорт транспортних послуг України.

Предмет дослідження – теоретико-методичні та практичні підходи до аналізу стану, перспектив розвитку та ефективності експорту транспортних послуг України.

4. Перелік графічного матеріалу – 17 рисунків, 10 таблиць.

5. Консультанти по випускній кваліфікаційній роботі із зазначенням розділів, за якими здійснюється консультування:

Розділ	Консультант (прізвище, ініціали)	Підпис, дата	
		Завдання видав	Завдання прийняв

6. Зміст випускної кваліфікаційної роботи (перелік питань за кожним розділом)

Вступ

Розділ 1. Особливість участі України в міжнародній торгівлі транспортними послугами

1.1. Характеристика світового ринку транспортних послуг та місце на ньому України

1.2. Аналіз стану зовнішньої торгівлі України транспортними послугами

Розділ 2. Визначення стратегії розвитку українського експорту транспортних послуг

2.1. Оцінка конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг

2.2. Обґрунтування стратегічних напрямків розвитку експорту транспортних послуг України

2.3. Прогнозування обсягів експорту транспортних послуг України та його ефективності в середньостроковій перспективі

Висновки і пропозиції

Список використаних джерел

7. Календарний план виконання випускної кваліфікаційної роботи.

№ пор.	Назва етапів випускної кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів роботи	
		за планом	фактично
1	2	3	4
1	Визначення напрямку дослідження та затвердження теми ВКР	До 20.12.2023	
2	Узгодження плану ВКР з науковим керівником	До 10.02.2023	
3	Подача науковому керівнику на рецензування 1-го розділу ВКР	До 28.02.2023	
4	Подача науковому керівнику на рецензування 2-го розділу ВКР	До 26.04.2023	
5	Подача готової ВКР	До 23.05.2023	
6	Попередній захист ВКР	За графіком (30.05-10.06.2023)	
7	Захист ВКР	За графіком (13.06-24.06.2023)	

8. Дата видачі завдання « _____ » 20__ р.

9. Керівник випускної кваліфікаційної роботи.

Кушнарєнко Н.П. _____

10. Керівник освітньо-професійної програми

Новак О.В. _____

11. Завдання прийняв до виконання студент

Губєрник А.М. _____

12. Відгук керівника випускної кваліфікаційної роботи на тему «Вдосконалення системи державного регулювання зовнішньої торгівлі України товарами».

Випускна кваліфікаційна робота Губерника А.М. присвячена актуальній темі стратегії розвитку українського експорту транспортних послуг.

В роботі розглянуто особливість участі України в міжнародній торгівлі транспортними послугами. Надано характеристику світового ринку транспортних послуг та місця на ньому України, проведено аналіз стану зовнішньої торгівлі України транспортними послугами. Визначено стратегію розвитку українського експорту транспортних послуг, надано оцінку конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг, обґрунтовано стратегічні напрями розвитку експорту транспортних послуг України. Приділено увагу діяльності Торгово-промислової палати України щодо створення та підтримки сприятливого середовища для ведення бізнесу в Україні і посилення міжнародної ділової співпраці.

Випускна кваліфікаційна робота Губерника А.М. розкриває тему дослідження, містить тематичний аналіз та відповідні рекомендації, відповідає встановленим вимогам, та рекомендується до захисту перед комісією.

Керівник випускної кваліфікаційної роботи _____

(підпис, дата)

13. Висновок про випускну кваліфікаційну роботу.

Випускна кваліфікаційна робота студента Губерника А.М. може бути допущена до захисту екзаменаційній комісії.

Керівник освітньо-професійної програми _____ Новак О.В.

(підпис, прізвище, ініціали)

Завідувач кафедри _____ Дугінець Г.В.

(підпис, прізвище, ініціали)

«_____» _____ 20____ р.

АНОТАЦІЯ

Губерник Артем Миколайович. Стратегія розвитку українського експорту транспортних послуг (на матеріалах Торгово-промислової палати України).

Випускна кваліфікаційна робота присвячена актуальній проблемі стратегії розвитку українського експорту транспортних послуг.

У дослідженні здійснено комплексний аналіз українського експорту транспортних послуг, який включає аналіз світового ринку транспортних послуг, місце на ньому України. Також здійснено оцінку конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг, представлено обґрунтування стратегічних напрямків розвитку експорту транспортних послуг України, спрогнозовано обсяги їх експорту та його ефективності в середньостроковій перспективі.

На основі аналізу стану зовнішньої торгівлі України транспортними послугами, розроблено пропозиції щодо удосконалення цієї діяльності, обґрунтовано їх ефективність. В результаті проведеного дослідження запропоновано основні стратегічні напрямки розвитку системи транспортних послуг України в середньостроковій перспективі з урахуванням наслідків війни і можливостей повоєнного відновлення України.

Ключові слова: зовнішньоекономічна діяльність країни, експорт, транспортні послуги, світовий ринок, стратегія розвитку, прогнозування.

ANNOTATION

Hubernyk Artem. The strategy for the development of the Ukrainian export of transport services (on the materials of the Chamber of Commerce and Industry of Ukraine).

The final qualification research is devoted to the current problem of the development strategy of the Ukrainian export of transport services.

The study carried out a comprehensive analysis of Ukrainian export of transport services, which includes an analysis of the world market of transport services, Ukraine's place in it. The evaluation of the competitiveness of Ukraine on the international market of transport services was also carried out, the justification of the strategic directions of the export of transport services of Ukraine was presented, the volumes of their exports and their effectiveness in the medium term were predicted.

On the basis of the analysis of the state of Ukraine's foreign trade in transport services, proposals were developed to improve this activity, and their effectiveness was substantiated. As a result of the conducted research, the main strategic directions of the development of the system of transport services of

Ukraine in the medium-term perspective are proposed, taking into account the consequences of the war and the possibilities of post-war recovery of Ukraine.

Keywords: foreign economic activity of the country, export, transport services, world market, development strategy, forecasting.



З М І С Т

ВСТУП

3

РОЗДІЛ 1. ОСОБЛИВІСТЬ УЧАСТІ УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНІЙ ТОРГІВЛІ ТРАНСПОРТНИМИ ПОСЛУГАМИ

5

1.1. Характеристика світового ринку транспортних послуг та місце на ньому України

5

1.2. Аналіз стану зовнішньої торгівлі України транспортними послугами

13

РОЗДІЛ 2. ВИЗНАЧЕННЯ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКОГО ЕКСПОРТУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

21

2.1. Оцінка конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг

21

2.2. Обґрунтування стратегічних напрямків розвитку експорту транспортних послуг України

29

2.3. Прогнозування обсягів експорту транспортних послуг України та його ефективності в середньостроковій перспективі

35

ВИСНОВКИ І ПРОПОЗИЦІЇ

46

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

49

ВСТУП

Актуальність теми даного дослідження обумовлена тим, що зовнішньоторговельна діяльність є важливою складовою товарного обігу та основним напрямом господарської діяльності суб'єктів ЗЕД. Саме зовнішньоторговельні операції складають 80% операцій, які здійснюються суб'єктами світового господарства, а ринок послуг є невід'ємною та однією з найважливіших частин міжнародних економічних відносин. Вважаємо, що послуги міжнародного транспорту займають найбільш вагомe місце в міжнародному товарному обігу. Вони забезпечують не лише розвиток світової торгівлі товарами, а й стимулюють підвищення рівня економічної активності, розширюючи масштаби виробництва та пов'язуючи виробників і споживачів.

Різні аспекти міжнародної торгівлі транспортними послугами розглядали такі українські вчені, як: О.М. Аляб'єва, А.М. Гаджинський, К.О. Горошко, Х.М. Дорфєєва, М.О. Ковзель, О.М. Папругець, М.С. Рахман та інші. Однак, актуальність пошуку шляхів подальшого удосконалення експорту транспортних послуг України і досі не знижується, особливо в умовах інтеграції транспортної інфраструктури України до ЄС.

Метою дослідження є аналіз стану та визначення стратегічних перспектив розвитку експорту транспортних послуг України.

Згідно поставленої мети було вирішено наступні **завдання дослідження**:

- охарактеризувати світовий ринок транспортних послуг та місце на ньому України;
- здійснити аналіз стану зовнішньої торгівлі України транспортними послугами;
- провести оцінку конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг;
- обґрунтувати стратегічні напрямки розвитку експорту транспортних послуг України;

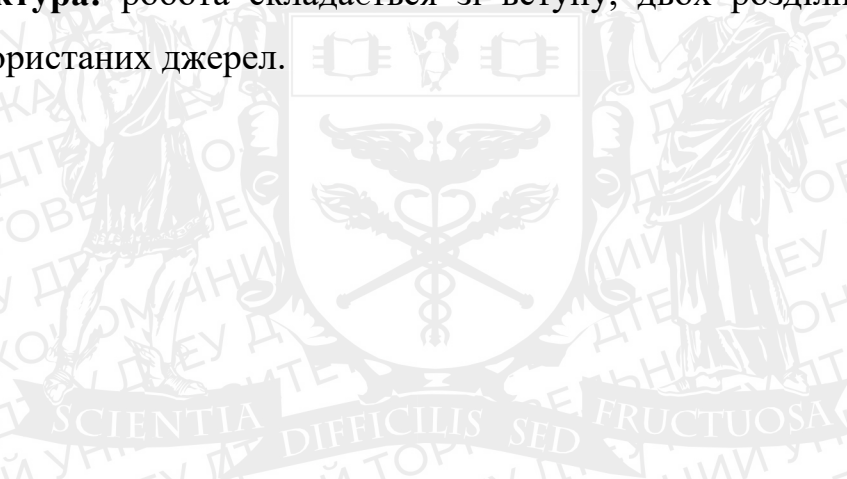
- здійснити прогнозування обсягів експорту транспортних послуг України та його ефективності в середньостроковій перспективі.

Об'єктом дослідження виступає експорт транспортних послуг України.

Предмет дослідження – теоретико-методичні та практичні підходи до аналізу стану, перспектив розвитку та ефективності експорту транспортних послуг України.

Методи дослідження. Методичні основи даної роботи складають загальнонаукові та спеціальні методи: узагальнення та синтезу, порівняльного, статистичного та економічного аналізу, графічні методи. Робота здійснена з використанням офісного пакету MS Office - Microsoft Excel.

Структура: робота складається зі вступу, двох розділів, висновків та списку використаних джерел.



РОЗДІЛ 1

ОСОБЛИВІСТЬ УЧАСТІ УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНІЙ ТОРГІВЛІ ТРАНСПОРТНИМИ ПОСЛУГАМИ

1.1. Характеристика світового ринку транспортних послуг та місце на ньому України

Транспорт - це галузь матеріального виробництва, що здійснює перевезення людей (пасажирів) і вантажів, нормальну діяльність якого забезпечують різні технічні засоби та споруди [12, С. 12-14)]. Як елемент ринкової інфраструктури, транспорт формує умови функціонування ринку й забезпечує фізичний розподіл продукції матеріального виробництва, та є суб'єктом економічних взаємин, оскільки продає свої послуги, переміщаючи товари та пасажирів [20].

Згідно з Класифікацією зовнішньоекономічних послуг (КЗЕП) транспортні послуги охоплюють «процес перевезення людей та предметів з одного місця в інше, а також суміжні супутні та допоміжні послуги та здавання в оренду (фрахт) транспортних засобів з екіпажем» [16]. Особливістю міжнародних перевезень й сполучень є обов'язковий перетин кордонів суміжних країн, як мінімум хоча б двох.

Міжнародні відносини між країнами завжди зумовлювалися пересуванням товару між ними. Саме собою формування транспортних систем відбувалося в рамках національних економічних систем. Спеціалізація транспорту виявляється у розподілі існуючих та створенні нових галузей промисловості з однорідним продуктом або послугою, а також у розподілі праці між підприємствами галузі. При переході до ринкових відносин важливо звернути увагу, які структуроутворюючі процеси відбуваються у сфері транспорту. Структура транспорту розуміється як склад, кількісні співвідношення та види взаємозв'язку окремих галузей.

Транспортні послуги є одним з найважливіших елементів для розвитку всієї системи міжнародної торгівлі. Створення та розвиток сучасних морських вантажних перевезень багатьма країнами розглядається як один з основних напрямів забезпечення національної економічної безпеки та суверенітету [1, С. 87]. Контейнеризація вантажних перевезень, що обслуговуються морським і наземним транспортом, зробила дешевшим і спрощеним весь ланцюжок перевезень та експедиторських операцій, але при цьому заклала основу для подальшого розвитку єдиного міжнародного правового поля в галузі транспортного сервісу. Важливе місце у зовнішній торгівлі займає доставка товару від продавця до покупця, так званий товарообіг. Витрати в системі товарообігу можуть включати такі витрати на послуги: транспортування товарів, розрахованих на основі транспортних тарифів; перевезення товарів з підприємства до місця перевезення; транспортування товарів із транспортних засобів до складу покупця; навантаження товару від відправника; розвантаження у вантажоодержувача та можливих перевантажень за маршрутом; зберігання товарів при транспортуванні, перепакуванні, повторному сортуванні; доставку та утримання товарів на складах перед продажем; пакування, маркування та страхування транзитних вантажів; оплати вантажних зборів у портах, сплати податків, адміністративних витрат.

Світовий ринок транспортних послуг сегментований:

- 1) За видами: повітряний транспорт, загальний транспорт, трубопровідний транспорт, залізничний транспорт, транзитний і наземний пасажирський транспорт, автомобільний транспорт, складування і зберігання, водний транспорт.
- 2) за призначенням: приміські поїздки, туристичні і розважальні поїздки, ділові поїздки, пасажирські і вантажні поїздки, перевезення і доставка.
- 3) За призначенням: внутрішній, міжнародний.
- 4) За галузями кінцевого використання: гірничодобувна промисловість, будівництво, сільське господарство, інші галузі кінцевого використання.

Виділяються підсегменти: пасажирський транспорт, чартерний повітряний транспорт, вантажні перевезення, екскурсійний транспорт і допоміжна діяльність для транспорту, кур'єри і доставка, поштові послуги, трубопровідний транспорт сировини, трубопровідний транспорт природного газу, трубопровідний транспорт нафтопродуктів, інший трубопровідний транспорт, загальне складування і зберігання, спеціалізоване складування і зберігання та ін.

Автомобільний транспорт із середини 20-го століття став провідним серед видів сухопутного транспорту. Довжина його мережі зростає і досягла сьогодні 27,8 млн. км, причому близько 1/2 припадає на США, Індію, Японію, Китай. За рівнем автомобілізації у світі лідирують США і країни Західної Європи. Автомобільному транспорту належить також першість в обсязі пасажирських перевезень — 82 % світового обсягу.

Залізничний транспорт уступає автомобільному за обсягом перевезених вантажів (9 % світового обсягу), але як і раніше залишається важливим видом сухопутного транспорту. Світова залізнична мережа в цілому склалася ще на початку ХХ ст., її довжина зараз становить 13,2 млн. км при значній нерівномірності розміщення. Хоча залізниці є в 140 країнах світу, більше 1/2 їх загальної довжини припадає на «першу десятку країн»: США, Росію, Канаду, Індію, Китай, Австралію, Аргентину, Францію, ФРН і Бразилію. Особливо по густоті мережі виділяються країни Європи. Але поряд з цим є величезні простори, де залізнична мережа дуже рідка або відсутня.

Трубопровідний транспорт — активно розвивається завдяки швидкому зростанню видобутку нафти і природного газу і тому територіальному розриву, який існує між головними районами їх видобутку і споживання. Трубопровідний транспорт складає 11 % від обсягу світового вантажообігу при довжині мереж — більше 2,0 млн. км.

Водний транспорт насамперед характеризується видатною роллю морського транспорту. На нього доводиться 62 % світового вантажообігу, він також обслуговує близько 4/5 усієї міжнародної торгівлі. Саме завдяки розвитку морського транспорту океан уже не розділяє, а з'єднує країни і континенти.

Загальна довжина морських трас становить мільйони кілометрів. Морські судна транспортують головним чином масові вантажі: нафта, нафтопродукти, вугілля, руду, зерно та інші, причому звичайно на відстань 8 — 10 тис. км. «Контейнерна революція» на морському транспорті привела до швидкого зростання перевезень і так званих генеральних вантажів — готових виробів і напівфабрикатів. Морські перевезення забезпечуються морським торговельним флотом, загальний тоннаж якого перевищує 456 млн. т. Першість у світовому судноплаванні належить Атлантичному океану, друге місце за розмірами морських перевезень займає Тихий океан, третє — Індійський. Дуже великий вплив на географію морського транспорту надають міжнародні морські канали (особливо Суецький і Панамський) і морські протоки (Ла-Манш, Гібралтарський та ін.).

Повітряний транспорт. Цей вид найбільш швидкісного, але досить дорогого транспорту відіграє важливу роль у міжнародних пасажирських перевезеннях. Його переваги крім швидкості — якість поставок, географічна мобільність, що дозволяє легко розширювати і змінювати траси. Мережа регулярних авіаліній тепер оперізує всю земну кулю, простягаючись на мільйони кілометрів. Її опорні точки — більше 5 тисяч аеропортів. Головні повітряні держави миру — США, Японія, Великобританія, Франція, Канада, ФРН.

Усі шляхи сполучення, транспортні підприємства й транспортні засоби в сукупності утворюють світову транспортну систему. Обсяг і структура транспортних перевезень, як правило, відображають рівень і структуру економіки, а географія транспортної мережі і вантажопотоків — розміщення продуктивних сил [13, С. 125-128]. Кількісними показниками транспортної системи є: довжина шляхів сполучення, чисельність зайнятих, вантажо- і пасажирооборот. По-перше, це відноситься до світової транспортної мережі, загальна довжина якої перевищує 50 млн. км. По-друге, це відноситься до транспортних засобів. Досить сказати, що перевезення вантажів по залізницях здійснюють більше 210 тис. локомотивів і мільйони залізничних вагонів, по автодорогах — понад трильйон автомобілів, по морських трасах — більше 90 тис. судів, а по повітряних трасах — більше 30 тис. рейсових літаків. Загальна

вантажопідйомність усіх перевізних засобів світового транспорту вже перевищила 2,0 млрд. тон. По-третє, це відноситься до роботи транспорту, який щорічно перевозить понад 110 млрд. т вантажів і більше трильйона пасажирів. Чисельність зайнятих на транспорті перевищує 100 млн. чоловік (що можна зрівняти з усім населенням Філіппін).

Залежно від об'єкту чи суб'єкту транспортних операцій міжнародні транспортні послуги поділяються за видами (табл. 1.1).

Таблиця 1.1

Класифікація транспортних послуг

1. За об'єктом транспортної операції	1.1. Пасажирські	1.1.1. За призначенням: імпорتنі, експортні, транзитні
	1.2. Вантажні	1.2.3. За особливістю транспортування: наливні, навальні, насипні, тарно-штучні, контейнерні
2. За суб'єктом транспортної операції	2.1. За видом споживача якому надається послуга	Зовнішньо галузеві (надання нетранспортним підприємствам і організаціям) Внутрішньогалузеві (надання іншим підприємствам та організаціям транспорту)
	2.2. За складом учасників процесу	2.2.1. Здійснювані виробником товару, продавцем або покупцем, замовником товару, оператором перевезень; із залученням компаній-посередників.
3. За видом діяльності	3.1. Перевізні	
	3.2. Не перевізні	

Джерело: [11]

Особливу частину світової транспортної системи становлять транспортні коридори і вузли. У систему міжнародних транспортних коридорів входять також експортні і транзитні магістральні трубопроводи. Транспортні коридори, які створилися наприкінці минулого століття, які проходять через території декількох країн, поєднують відразу кілька видів транспорту. Із сукупності маршрутів вони перетворилися в систему керуючих центрів перевезень і

транспортних вузлів, які поступово набули функцій управління тарифною політикою.

У вузлах, забезпечених надійними і швидкісними транспортними зв'язками — повітряними і морськими контейнерними лініями — створюються великі спеціалізовані транспортно-розподільні центри міжнародного значення (Париж, Марсель, Франкфурт-на-Майні, Мюнхен та ін.).

Транспортна логістика - це головна складова транспортування між країнами та регіонами. Вона займається управлінням всіх потоків руху у всіх напрямках. Автомобільний вид перевезень є більш поширеним у логістиці, використовується для перевезень не дуже габаритних товарів на невеликі відстані, але має свої недоліки, серед яких: висока собівартість перевезень, імовірність крадіжок та пограбувань, обмеження вантажопідйомності перевезень, стан доріг та їх протяжність, порівняно невеликий термін експлуатації [10].

Наразі, основними тенденціями світової логістики є:

- розвиток аутсорсингу логістики, концентрація міжнародних компаній на діяльності з ключовими компетенціями та аутсорсингом непрофільних напрямків своєї роботи;
- посилення позицій міжнародних логістичних компаній на ринку транспортних послуг; скорочення логістичного ланцюгу, оптимізація часу доставки вантажу та мінімізація витрат; зростання ролі інновацій у технологічному процесі перевезень вантажів; зростання цін на паливо-мастильні матеріали [2, С. 72-74].

За рівнем ефективності роботи логістичної системи Україна займає 61-ше місце серед 160 країн світу. На думку експертів, логістична система України прогресує. Це яскраво демонструє динаміка національного Індексу ефективності логістики. У поточному році він досяг 2,83 бали (66 місце). За оцінками Світового банку [22] найрозвиненішим компонентом вітчизняної системи логістики є відстеження проходження вантажів (3,42), а найменш розвиненим - якість торговельної та транспортної інфраструктури (2,22).

У загальносвітовому експорті та імпорті всіх видів послуг частка транспортних послуг становить приблизно 24 %. Постачальники транспортно-експедиційних послуг на світовий ринок програють за вартісними показниками експортерам товарів, але тільки найбільшим. Найбільшим постачальником транспортних послуг є США. Їх експорт становить близько 80-90 млрд. дол. США, проте вони й імпортують транспортно-експедиційні послуги на суму 90-100 млрд. дол. США на рік. Але поступово США втрачають лідируючі позиції в даному сегменті ринку. Це пояснюється низкою економічних факторів та активним розвитком логістики в провідних європейських країнах. Основні країни-експортери транспортно-логістичних послуг представлені на рис. 1.1.

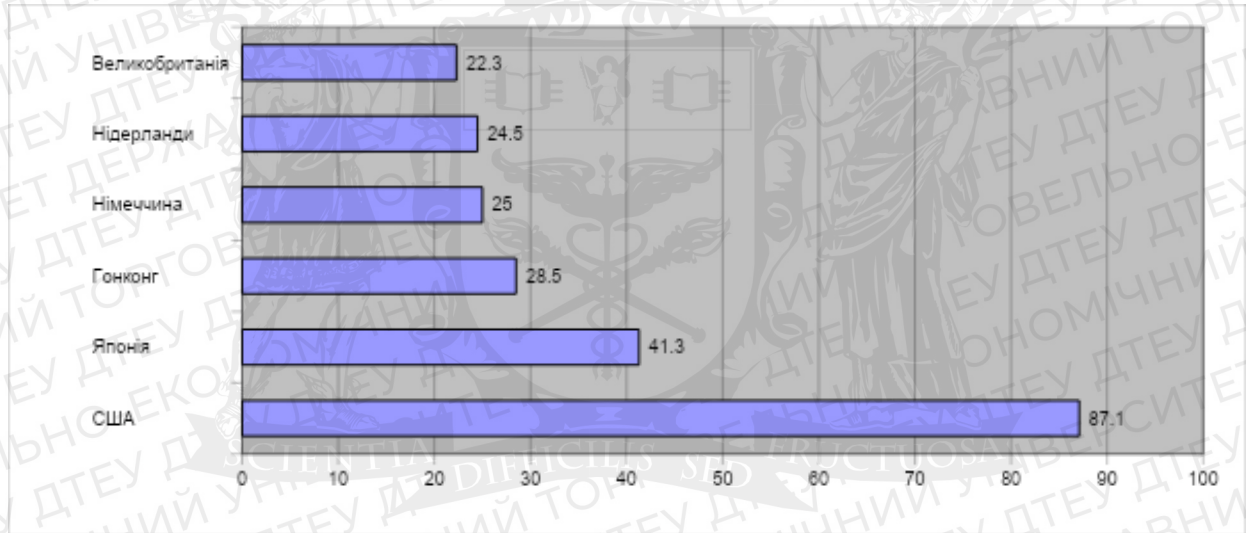


Рис. 1.1. Найбільші країни-експортери транспортних послуг у світі, млрд. дол. США, 2022 р. [30]

Розмір світового ринку транспортних послуг становив 7,31 трлн доларів США в 2022 році і, за прогнозами, досягне близько 15,94 трлн доларів США до 2032 року, збільшившись у середньому на 8,11% протягом прогнозованого періоду з 2023 по 2032 рік. Азіатсько-Тихоокеанський регіон був найбільшим регіоном на ринку транспортних послуг в 2022 році.

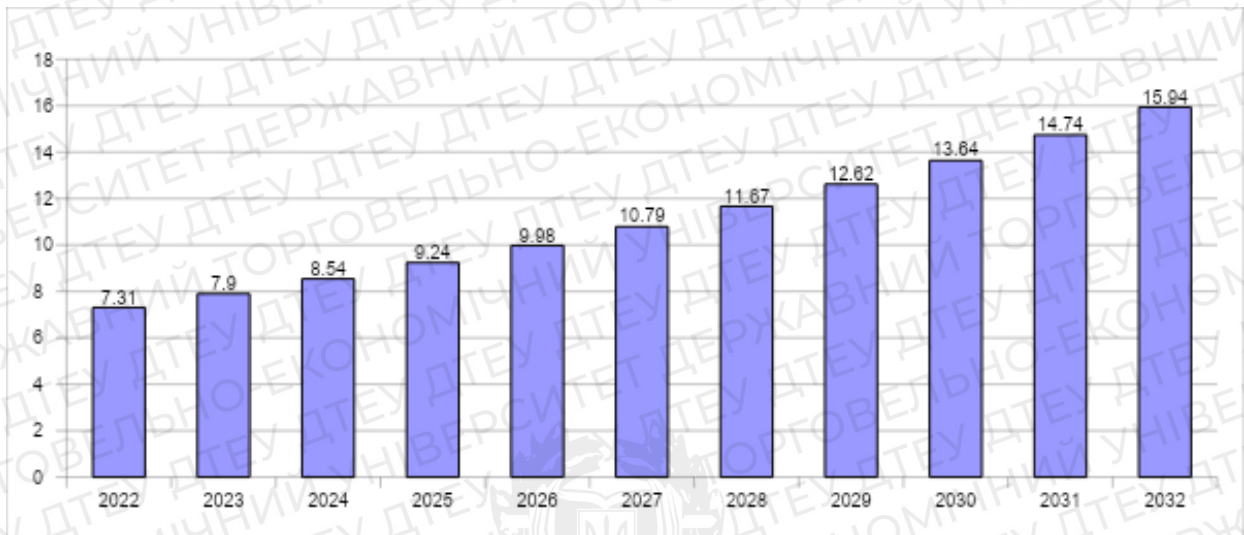


Рис. 1.2. Розмір міжнародного ринку транспортних послуг у 2022 р. і прогноз до 2032 р. (трлн. Доларів США) [32]

У Сполучених Штатах ринок транспортних послуг, імовірно, досягне 1,7 трлн доларів США до 2032 року. Очікується, що друга по величині економіка у світі, Китай, буде зростати із середньорічним темпом росту 6,2% з 2020 по 2027 рік, щоб досягти прогнозованої ринкової вартості 1,6 трильйона доларів США. Канада і Японія є двома найбільш помітними географічними ринками з темпами росту 1% і 2,6% відповідно, прогнозованими на 2022–2027 роки. Німеччина, імовірно, буде зростати в Європі в середньому приблизно на 1,7%. До 2027 року ринок Азіатсько-Тихоокеанського регіону, імовірно, досягне 1,1 трильйона доларів США, у першу чергу за рахунок таких країн, як Індія, Австралія і Південна Корея.

Сполучені Штати, Канада, Японія, Китай і Європа будуть сприяти прогнозованому середньорічному темпу росту сегмента в 3,2% на світовому ринку вантажних перевезень. До кінця 2027 р. обсяг цих регіональних ринків імовірно, виросте до 1,3 трлн доларів США. Китай як і раніше буде мати один з цих регіональних ринків з найвищими темпами росту. Латинська Америка буде зростати із середньорічним темпом росту 4%.

Водночас, російсько-українська війна підірвала шанси на відновлення світової економіки після пандемії COVID-19, принаймні, у короткостроковій

перспективі. Війна привела до економічних санкцій у відношенні декількох країн, різкого росту цін на сировинні товари і збоїв у ланцюжку поставок, що викликало інфляцію товарів і послуг і вплинуло на багато ринків по усьому світу.

Україна несе величезні втрати, але наслідки поширюються далеко за межі України. Глибина порушень у функціонуванні ринків сировинних товарів і ланцюгів поставок приведе до сильного негативного впливу на макроекономічну і фінансову стабільність і ріст, додатково ускладнюючи і без того непрості умови для економічної політики в країнах, які ще не повністю відновилися після пандемії COVID-19.

1.2. Аналіз стану зовнішньої торгівлі України транспортними послугами

Транспортні послуги в Україні наразі є однією з провідних статей українського експорту послуг. Класифікація транспортних послуг, які надає Україна на світовому ринку:

- послуги морського транспорту;
- послуги річкового транспорту;
- послуги повітряного транспорту;
- послуги залізничного транспорту;
- послуги автомобільного транспорту.

А також до складу імпорту та експорту транспортних послуг увійшли кур'єрські, поштові і туристичні послуги.

Структура експорту транспортних послуг в Україні досить диверсифікована. Найбільша частка експорту припадає на трубопровідний транспорт від загального обсягу, потім експорт охоплює повітряний транспорт та залізничний і морський транспорт. Найменший відсоток припадає на послуги поштової та кур'єрської служби [1, С. 54-55].

До 2022 р. спостерігалось зростання обсягів транспортних послуг, які продавала Україна на світовому ринку, про що свідчать підрахунки статистичних

показників росту. Державна служба статистики України [25] зафіксувала, що протягом 2021 року українськими транспортними компаніями були надані великі обсяги транспортних послуг, що в переведенні на валюту – склали 5,3 млрд. доларів США. У порівнянні з 2020 роком, це набагато більше, а саме на 6,5%. Однак, у 2022 р., загальний обсяг наданих Україною транспортних послуг скоротився на 34,6% і склав 2963197 тис. доларів США.

Якщо брати до уваги загальну категорію всіх видів транспортних послуг, то показники імпорту теж значно виросли протягом 2020-2021 рр. – більше 1,7 млрд. доларів США. Загальний показник імпорту транспортної категорії склав – 63,4% приросту. Водночас, і тут у 2022 р. відбулося значне скорочення – на 41,5%, загальний обсяг імпорту склав 1040300,3 тис. доларів США.

У цілому вартісний обсяг експорту транспортних послуг у 2020-2021 рр. відзначився гарними показниками, однак, спад 2022 р. вніс свої корективи. По розподілу на категорії виходять наступні дані:

- послуги морського транспортування вантажів принесли у 2021 р 624,8 млн. доларів США, що в перерахуванні на відсотки + 3,1 приросту; у 2022 р. вони скоротилися до 256,0 млн. доларів США, або на 58,5%. Послуги річкового транспорту в 2021 році, теж дивували гарним прогресом і становили 36,1 млн. доларів США, (+40,2%) загальному прибутку по експортних транспортних послугах, це єдиний вид таких послуг, який зростав і в 2022 р. до 48,4 млн. доларів США і мав 33,0% приросту. Велике зростання, яке в 2021 році перетнуло оцінку більш ніж у два рази, показали підрахунки послуг повітряного транспорту – 1,7 млрд. доларів США. Саме повітряний транспорт займав лідируючі позиції серед інших транспортних сфер, послуги яких ідуть на експорт [25]. Однак, у 2022 р. через фактичне закриття українського неба, послуги повітряного транспорту склали лише 374,1 млн. доларів США або скоротилися на 64,2%.

Залізничний транспорт у 2020-2021 рр. користувався не меншим попитом, тому поповнив скарбницю експортних послуг на 442,6 млн. доларів США (+9,2%), однак, у 2022 р. його обсяги склали 145,4 млн. доларів США, що складає лише 31,5% від попереднього року. Трохи відставав автомобільний транспорт —

400,8 млн. доларів США, але незважаючи на суму, співвідношення відсотків у 2020-2021 рр. показувало гарний результат — 17,9%. У 2022 р. показники даного виду транспортних послуг також скоротилися, але у порівнянні з іншими видами – не сильно, відповідно: 406,7 млн. доларів США та 98,4% від 2021 р.. Поштові і кур'єрські послуги майже на половину збільшили свої обороти у 2020-2021 рр., не дотягнувши одного відсотка до оцінки +50%-68,9 млн. грн. У 2022 р. Державною службою статистики, як і по трубопровідному транспорту, показники не оприлюднюються з метою виконання вимог Закону України "Про офіційну статистику" щодо забезпечення гарантій органів державної статистики щодо статистичної конфіденційності (рис. 1.3).

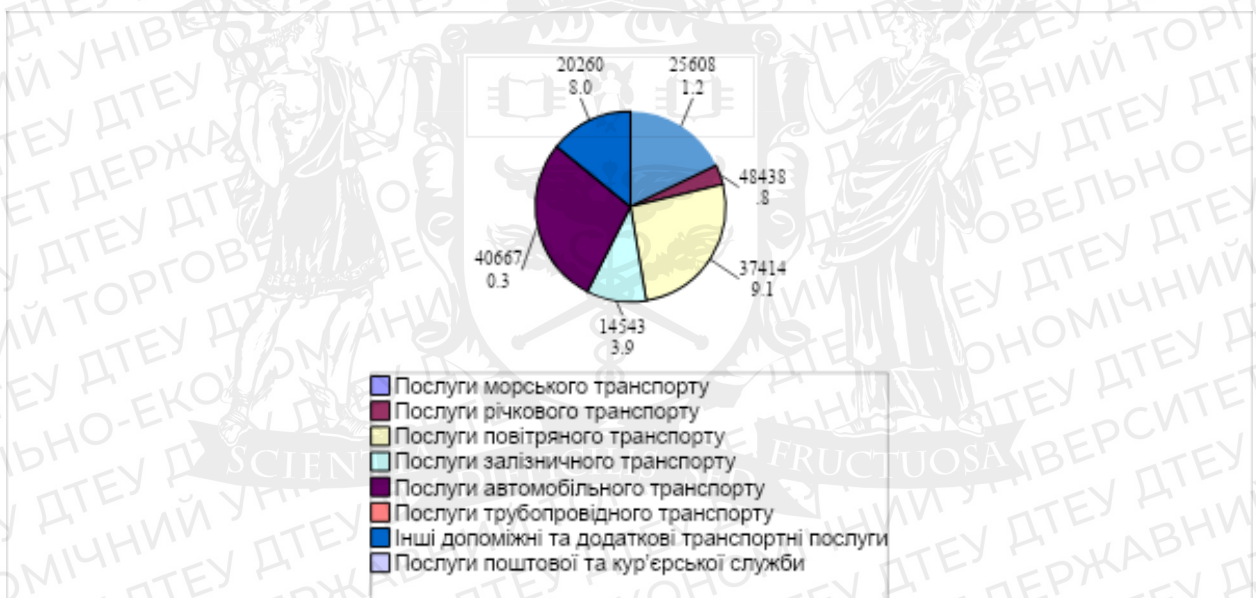


Рис. 1.3. Обсяги експорту транспортних послуг з України у 2022 р., тис. доларів США [25]

Наразі більше вантажоперевезень в Україні забезпечуються залізничним і автомобільним транспортом. Якщо порівняти їх частки в 2020 та 2022 роках, то можна помітити, що залізницею переправляють більше половини всіх вантажів, але її частка знизилась за рік на 1,7%, а частка автомобільного транспорту зросла на 0,9% [25]. Це свідчить про підвищення значущості автомобільного виду транспорту в Україні. Причинами цього є збільшення інвестицій у розвиток автодорожньої інфраструктури, прихід на ринок великих іноземних компаній, а

також проблеми в залізничній галузі. Оцінюючи частку автомобільних перевезень, треба враховувати значну частину тіньового сектора, який не входить в офіційну статистику. На залізничному транспорті дедалі більш актуальним стає питання оновлення рухомого складу. Брак коштів на цей процес може привести до істотного скорочення парку вантажних вагонів [12, С. 67-69].

Ринок перевезень має широкі перспективи, а в плані розвитку бізнесу він демонструє тенденцію зростання в останні роки на тлі економічної кризи. Однак, незважаючи на позитивну динаміку, галузь має багато перешкод, які негативно впливають на її розвиток.

Створення та впровадження систем автоматизації та автоматичного керування дозволить на більш високому рівні вирішувати завдання управління транспортними засобами та їх потоками, а також безпеку та екологічність. Функція планування полягатиме в розробці інформаційних технологій на основі логістичних принципів, забезпеченні засобів для збору, обробки, передачі та відображення інформації, а також аналізу та обґрунтування рішень. Міжнародна практика прагне не створювати додаткові транспортні комунікації (наприклад, багаторівневі розв'язки, які накладають інформаційно-психологічне навантаження на учасників дорожнього руху та обслуговуючі структури), а максимально ефективно використовувати існуючу інфраструктуру за допомогою ефективного управління дорожнім рухом. З цією метою в Україні активно створюється інтелектуальна транспортна система, користуючись перевагами інноваційних розробок у моделюванні систем дорожнього руху та автоматичному регулюванні транспортних потоків, надаючи кінцевим користувачам більше інформації та безпеки, а також якісно підвищуючи рівень взаємодії традиційних транспортних засобів системи [19, С. 45-47].

Прогнозні методи, засновані на моделюванні та накопиченій раніше інформації, можуть бути використані в інтелектуальних транспортних системах. Масштаби світової торгівлі, свідками яких ми сьогодні є, поряд з широким створенням транснаціональних корпорацій, передбачають швидкий потік товарів і ресурсів між різними країнами. Світовий транспортний комплекс

пов'язує виробників із споживачами товарів і сировини, забезпечуючи ефективне функціонування ринкової економіки. Ринок транспортних послуг вважається окремою галуззю світового господарства. Відповідно до визнаної класифікації, основні сегменти цього ринку включають: вантажні перевезення, менеджмент, логістика та вантажні послуги. Основними факторами, що сприяють подальшому розвитку ринку транспортних послуг, є зростання товарообігу та конкуренції серед товаровиробників.

В останні роки, функціонування ринку глобального транспортно-логістичних послуг суттєво відрізнялося від попередніх періодів. Так, у 2019-2020 рр. вирувала пандемія COVID-19. З початку 2022 р. розпочалася російсько-українська війна. Таким чином, лише частково можна було застосувати накопичений раніше досвід роботи транспортних операторів в такій ситуації.

З лютого 2022 р. нам як країні доступ до моря став заблокованим, а перебудувати нашу морську логістику на наземну неможливо, оскільки вона зосереджена навколо портів. Тому виникає запитання, як направити наші експортні та імпорتنі потоки на наземні кордони.

Якщо резюмувати основні виклики, з якими контейнерний бізнес в Україні зіткнувся у перші два тижні з початку війни, одним із перших був пошук альтернативних шляхів доставки імпорتنих контейнерів, які були в дорозі до України. На жаль, станом на початок війни тисячі імпорتنих контейнерів були заблоковані. Проте, до середини березня більшість учасників галузі було мобілізовано для пошуку альтернативних рішень. Так виникли кілька шляхів доставки цих вантажів з портів Констанци, Гданська та Гдині. Оскільки спочатку не було маршрутних поїздів, котрі пов'язують ці порти з Україною, зокрема із Західною, фокус був на автоперевезеннях, але і тут компанії зіткнулися з нестачею машин та водіїв. Ситуація покращилася з часом, за сприяння Мінінфраструктури, і сьогодні немає великої проблеми з автоперевезеннями.

Щодо залізничного транспорту, контейнерні лінії стикнулися з відсутністю маршрутних поїздів з Констанци. Але виникли інші технічні проблеми, такі як різна ширина колій в Україні та Європі. Незважаючи на це,

рішення все ж таки знайшли. Зокрема, Західний термінал запустив регулярний поїзд з Тернополя на Констанцу – це і допомогло вивезти багато контейнерів, особливо, критичного імпорту та продуктів першої необхідності.

Наступна проблема виникла під час перевантаження в порту Констанци. Цей порт явно не очікував таких обсягів, відповідно, стикнувся з перевантаженням. Наприклад, термінал “DP World” перевантажений на 80% і вже кілька тижнів поспіль компанії намагаються вирішити цю проблему. Погіршило ситуацію навантаження митної служби. Однак надія є, адже членські компанії Європейської Бізнес Асоціації продовжують шукати можливі альтернативи та працювати попри усі вищеперераховані складнощі.

Відповідно до статистики АТ “Укрзалізниця”, оскільки більше 80-ти виробничих підприємств в Україні зупинили свою роботу з початком війни, внутрішні перевезення вантажів залізницею також зупинилося. Другим ударом для залізничної галузі стало блокування морських портів. Залишилося лише 4 порти, які працюють зараз, серед них: Усть-Дунайський, Кілійський, Ізмаїльський, Ренійський. Однак вони забезпечують лише десяту частину довоєнної потужності перевалки всього обсягу. Тому втратили і зовнішні перевезення також.

Порти “Рені” та “Ізмаїл” максимально завантажені, але щоб проїхати до Ізмаїльського порту потрібно проїхати через територію Молдови. Також через неритмічне навантаження по Рені в портах є затримки. Портові термінали просто не справляються з навантаженням. А щоб дістатися до Ізмаїла залізницею потрібно проїхати Дністровським мостом, який вже вп'яте пошкоджений агресором. Однак “Укрзалізниця” максимально працює над тим, щоб завантажити наші порти товаром із використанням залізничних шляхів. Серед можливих альтернатив – використання прикордонних залізничних переходів. Їх усього 13, з яких: 4 з Польщею, 2 зі Словаччиною, 2 з Угорщиною, 3 з Румунією, і з Молдовою також 2 переходи, які на сьогодні загалом передають 3-4 млн. тонн вантажів по стиках. Якщо характеризувати за потужністю з'єднання: з Польщею він найпотужніший, другий за потужністю перехід до Словаччини, далі

угорський. Якщо говорити про аграрну продукцію – у квітні 2022 р. “Укрзалізниця” вийшла на обсяг на 640-650 тисяч тонн на місяць.

Наразі зернові вантажі перевозяться переважно через західні прикордонні переходи, найбільша кількість зернових вантажів експортується через прикордонні переходи Ізмаїлу, Вадул-Сірет (Румунія) та інші. Але, на жаль, залізнична інфраструктура може переправити лише обмежені обсяги товарів з України до ЄС. Для збільшення пропускної спроможності прикордонних переходів відповідно до потреб економіки потрібно системна робота: розвиток існуючих терміналів, будівництво нових, створення мобільних перевалочних пунктів, збільшення кількості вузькоколіїних візків та залучення додаткового вагонного парку перевізників на вузькому шляху, спрощення процедур перетину кордону та ін.

Проблеми з вантажами, які прямують до України або з України, можна умовно поділити на дві частини. Є складнощі, зумовлені логістикою, а є складнощі, пов'язані з прийняттям низки обмежуючих нормативних актів. У перші дні вторгнення були скасовані суднозаходи до Українських портів, а вантажні потоки перенаправлені до інших портів у Румунії, Туреччині, потужності яких були не готові до такого. Так утворилися затримки у митному оформленні вантажу, зросли ставки для зберігання. Крім того, у кожній країні своє локальне регулювання порядку видачі вантажу, оформлення транзитних вантажів, які можуть відрізнитись від того, що звично працювало в Україні. В результаті, в деяких випадках виникала необхідність перевидання коносаментів на вантаж, зміни вантажоодержувачів на місцевих логістичних агентів, з якими раніше не було налагоджено співпрацю.

Також у середині березня 2022 р. було видано Наказ головнокомандувача збройних сил України про примусове відчуження майна (вантажів) низки юридичних осіб, які перебувають на зберіганні контейнерних терміналів. Звичайно, це викликало занепокоєння і терміналів, і експедиторів, які там розміщували вантаж. Однак ця процедура є законною в умовах воєнного часу. У той же час, завдання і експедиторів, і терміналів захистити себе від можливих

претензій вантажовласників і переконатися у дотриманні процедури відчуження.

Щодо законодавчих обмежень, які ускладнюють процеси експорту та імпорту було прийнято низку нормативних актів, які, по суті, встановили нові правила імпорту/експорту. Зокрема, 29 лютого 2022 р. було прийнято Постанову Кабінету Міністрів України, якою затверджено перелік товарів, експорт яких підлягає ліцензуванню та квотуванню. Є низка товарів, котрим було встановлено нульові квоти, тобто фактично заборона експорту низки с/г товарів. На ряд товарів, які можуть експортуватися, передбачено необхідність отримання ліцензій. Крім того, було введено обмеження щодо розрахунків в іноземній валюті, що, звичайно, позначається на можливості імпорту товару, за винятком критичного імпорту.

Україна продовжує працювати над збільшенням спроможності експорту товарів суходелом аби відновлювати торгівлю з міжнародними партнерами, доки російські окупанти блокують море. Адже єдиний вихід – це знаходити альтернативи в існуючих умовах і попри війну підтримувати та стимулювати економіку України.

РОЗДІЛ 2

ВИЗНАЧЕННЯ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКОГО ЕКСПОРТУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

2.1. Оцінка конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг

Аналіз теоретичних джерел з проблематики умов і чинників формування конкурентоспроможності товарів, фірм, галузей, регіонів, кластерів і країн у процесі виробництва (реалізації) інтернаціоналізованого продукту, дозволив визначити і систематизувати критерії, мікро- та макро- показники конкурентоспроможності експорту. Конкурентоспроможний експорт відрізняється від звичайного: по-перше, усталено зростаючими обсягами та часткою на відповідних (як правило, цільових) товарних та регіональних, у тому числі міжнародно-інтегрованих ринках; по-друге, високою ефективністю експортних операцій внаслідок реалізації конкурентних переваг у цій конкуренції; по-третє, якістю пропонованих товарів та послуг; по-четверте, виробничою та експортною діяльністю у середовищі “добросовісної конкуренції” без застосування відкритих форм протекціонізму, що дискредитують ринок і тому заборонені міжнародними угодами. При цьому кожен із зазначених критеріїв є необхідним, але недостатнім для формування і розвитку конкурентоспроможного експорту. Тільки у комплексі вони дають змогу ідентифікувати експорт як якісно конкурентоспроможний.

Регулювання експорту на національному рівні відбувається у межах методів, форм та інструментів торговельної політики. Відповідно до таких її ознак, як рівень та кількість обмежень і характер взаємодії з іншими торговельними політиками ідентифіковано такі національні моделі регулювання експорту: активно-лібералізаційна (АЛ), активно-протекціоністська (АП), пасивно-лібералізаційна (ПЛ) і пасивно-протекціоністська (ПП) (рис. 2.1).

З а р і в н е л і з а ц і я	Л і б е р а л і з а ц і я	ПЛ	АЛ
П р о т е к т ю ц і о б м е н і з н ь	П р о т е к т ю ц і о б м е н і з н ь	ПП	АП
		Пасивна (залежна)	Активна (самостійна)
		За характером взаємодії з іншими торговельними політиками	

Рис. 2.1. Матриця національних моделей регулювання експорту [11]

Конкурентними у сучасному регулятивному середовищі є активно-лібералізаційна та активно-протекціоністська моделі. Реалізація активно-лібералізаційної моделі (відкриття внутрішніх ринків шляхом мінімізації тарифних і нетарифних бар'єрів торгівлі, відсутність прямих і прихованих механізмів субсидування експорту, участь у міжнародних торговельних інтеграційних об'єднаннях, активна підтримка власних експортерів на зовнішніх ринках тощо) потребує певних передумов: по-перше, висока

конкурентоспроможність національної економіки; по-друге, спеціалізація країни у високотехнологічних наукомістких галузях; по-третє, наявність загальноекономічних, політико-правових, інфраструктурних та соціально-культурних передумов інтеграцій у світове господарство або вже достатня інтегрованість.

Активно-протекціоністська модель передбачає спрямованість внутрішньо регуляторної і зовнішньої політики на закриття ринків різноманітними бар'єрами із одночасним активним стимулюванням експорту. При переважанні протекціонізму на внутрішньому ринку, на зовнішніх ринках можуть пропонуватись ліберальні підходи. Модель ефективно використовується переважно країнами з самодостатніми економіками, здатними активно впливати на торговельні політики інших країн.

Незважаючи на певні позитивні зрушення у зовнішній торгівлі України (зростання експорту, позитивне сальдо торговельного балансу, географічна диверсифікація, незначна за останні роки бартеризація тощо) конкурентоспроможність національного експорту залишається низькою. Це, зокрема, підтверджує аналіз частки українського експорту на світових ринках у 2000-2021 рр.

Згідно даних Глобального звіту конкурентоспроможності, Україна посідає 68-е місце за рівнем розвитку інфраструктури (2020-2021 рр.); порівняно з 2018-2019 рр. цей показник не змінився [31] (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Оцінка сектору «транспортна інфраструктура» України в Глобальному індексі конкурентоспроможності* [14]

Показники розвитку транспортної інфраструктури	Рейтинг у 2018-2019 рр.	Рейтинг у 2019-2020 рр.	Рейтинг у 2020-2021 рр.
Якість інфраструктури в цілому	56	70	75
Якість автошляхів	137	144	139
Якість залізничної інфраструктури	24	25	25
Якість портової інфраструктури	75	94	107

Якість авіаційної інфраструктури (пасажирських перевезень)	85	105	99
Доступний кілометраж посадкових смуг	58	58	61

Примітка: у зв'язку з війною Росії проти України, відомості про ці дві країни у рейтингу за 2022 р. не розглядаються.

Стосовно розвитку транспортної інфраструктури, то за якістю розвитку залізничної інфраструктури Україна входила до 30-ти найкращих країн (кількісні показники, такі як довжина, щільність залізничних колій, осьове навантаження дають Україні змогу входити в 10-15 найкращих країн). Так, у період з 2017 по 2021 р. рейтинг якості залізничної інфраструктури покращився на шість позицій (з 30-го до 24-го місця), саме цей сектор транспортної інфраструктури держави дає змогу втримувати певну конкурентну перевагу. У незадовільному стані знаходиться якість портової інфраструктури – зниження рейтингу на 32 позиції та якість авіаційної інфраструктури – зниження рейтингу на 14 позицій.

Таке скорочення показників рейтингу було пов'язане з політичною ситуацією в країні, що проявлялося у неможливості використання інфраструктурних об'єктів частини Донецької, Луганської областей та Автономної Республіки Крим. Зараз, у зв'язку з російською агресією проти України, реальні показники ще більш погіршаться.

У даному підрозділі роботи, також проаналізуємо конкурентоспроможність експорту транспортних послуг України за основними показниками.

Одним з таких показників є індекс виявлених порівняльних переваг (Relative Comparative Advantage Index), RCA (індекс Ліснера-Баласси) характеризує порівняну конкурентоспроможність товарів на зовнішніх ринках. Індекс RCA розраховується за формулою:

$$RCA_{ij} = \frac{E_{ij}}{E_j} : \frac{E_w^i}{E_w} , \quad (2.1)$$

де, E_{ij} та E_w^i - відповідно, вартісний обсяг експорту товару j для країни i та світового експорту товару j ;

E_j та E_w – загальні обсяги експорту обраної країни та світу.

Значення індексу RCA можна поділити на чотири групи: А, В, С та D.

Група "А" ($0 < RCA \leq 1$) означає, що в міжнародній торгівлі даними товарами країна не має порівняльних переваг. Група "В" ($1 < RCA \leq 2$) означає, що міжнародна торгівля країни цими товарами має слабо виражені порівняльні переваги; Група "С" ($2 < RCA \leq 4$) – означає, що в міжнародній торгівлі цими товарами країна має середньо виражені порівняльні переваги; Група "D" ($4 < RCA \leq \infty$) – означає, що в міжнародній торгівлі цими товарами країна має значні порівняльні переваги.

Таблиця 2.2

Динаміка індексу виявлених порівняльних переваг (RCA) експорту транспортних послуг України у 2017-2021 рр.

	2017	2018	2019	2020	2021
Експорт послуг у світі, всього (млн. дол. США)	5532024,0	6095944,0	6279022,0	5171704,0	6033030,0
Експорт транспортних послуг у світі (млн. дол. США)	940584,0	1032639,0	1040591,0	855812,0	1157131,0
Експорт послуг України, всього (млн. дол. США)	10790,4	11680,0	15660,9	11547,2	12785,6
Експорт транспортних послуг України (млн. дол. США)	5861,4	5851,4	9109,9	4988,4	4657,5
Індекс RCA	3,2	3,0	3,5	2,6	1,9

Отже, як видно з табл. 2.2, значення індексу RCA для України протягом 2017-2021 рр. в основному відносилося до групи С, зростало протягом 2017-2019 рр. Але після 2020 р. значення даного індексу зменшувалося і у 2021 р. – досягло 1,9, тобто Україна перейшла до групи В. Це, на нашу думку, свідчить про

зниження рівня конкурентоспроможності експорту транспортних послуг України.

Індекс виявлених симетризованих порівняльних переваг (індекс Ларсена) RSCA характеризує порівняльну конкурентоспроможність товарів з урахуванням усунення нерівномірності розподілу значень індексу RCA, який визначається:

$$RSCA = (RCA - 1)(RCA + 1) \quad (2.2)$$

Таблиця 2.3

Динаміка індексу RSCA у 2017-2021 рр.

	2017	2018	2019	2020	2021
Індекс RCA	3,2	3,0	3,5	2,6	1,9
Індекс RSCA	9,2	7,7	11,3	5,8	2,6

Нижня межа індексу – (-1), верхня – (1). Від’ємні значення свідчать про відсутність переваг, додатні ж представляють продукцію, в зовнішній торгівлі якою спеціалізується певна країна.

Аналіз даних табл. 2.3 показує, що хоч значення індексу RSCA для експорту транспортних послуг України не є від’ємним, що свідчить про наявність переваг у зовнішній торгівлі нашої держави у цьому секторі, однак, їх систематичне зниження (за винятком 2019 р.), у три з половиною рази за досліджуваний період, на нашу думку, свідчить про падіння рівня конкурентоспроможності експорту транспортних послуг України.

Індекс відносних торговельних переваг RTA (Relative Trade Advantage Index) характеризує порівняльну перевагу країни в експорті певного товару з урахуванням транзитних перевезень. Розраховується по формулі:

$$RTA = RXA_{ij} - RXA_{ij}, \quad (2.3)$$

де - RXA – індекс відносної експортної конкурентоспроможності j -го товару в i -й країні

RMP - індекс відносної залежності від імпорту RMP j -го товару в i -й країні.

Додатне значення цього показника вказує на відносні конкурентні переваги у зовнішній торгівлі, а від’ємне – на відносні конкурентні невігоди.

Розрахуємо даний індекс за даними суцільного експорту та імпорту транспортних послуг України (табл. 2.4).

Таблиця 2.4

Динаміка індексу RTA для експорту транспортних послуг України

	2017	2018	2019	2020	2021
Індекс RCA	3,2	3,0	3,5	2,6	1,9
Індекс RMP	1,3	1,4	1,3	1,1	1,2
Індекс RTA	1,9	1,6	2,2	1,5	0,7

Як бачимо з даних табл. 2.4, і для індексу RTA, як і для попереднього індексу, характерне значне зниження показників, які ще не набули критичних значень, але наближаються до цього, що негативно позначається на конкурентоспроможності експорту транспортних послуг України.

Індекс торгової спеціалізації TSI (Trade Specialization Index) характеризує порівняльну конкурентоспроможність країни у межах двосторонніх торговельних відносин. Індекс торгової спеціалізації є найбільш використовуваним показником при оцінці взаємної порівняльної конкурентоспроможності виробництва товарів двох країн. Він розраховується на основі статистики щодо експорту – імпорту за наступною формулою:

$$TSI = \frac{(E_j^i - I_j^i)}{(E_j^i + I_j^i)}, \quad (2.4)$$

де, E_j^i – вартісний обсяг експорту даного товару з країни і до країни j;

- I_j^i – вартісний обсяг імпорту цього товару до країни і з країни j (табл. 2.5).

Таблиця 2.5

Динаміка індексу торгової спеціалізації TSI для експорту транспортних послуг України

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1	2	3	4	5	6	7
Обсяги експорту послуг України, всього (млн. дол. США)	10790,4	11680,0	15660,9	11547,2	12785,6	9166,0
Обсяги експорту транспортних послуг України (млн. дол. США)	5861,4	5851,4	9109,9	4988,4	4657,5	2963,2

Продовження табл. 2.5

1	2	3	4	5	6	7
Обсяги імпорту послуг України, всього (млн. дол. США)	5652,1	6361,8	7027,2	5876,5	7976,5	3015,1
Обсяги імпорту транспортних послуг України (млн. дол. США)	1213,1	1464,8	1559,1	1061,0	1777,6	1040,3
Індекс торгової спеціалізації TSI	0,39	0,33	0,44	0,31	0,20	0,19

Згідно теорії, про наявність конкурентної переваги, наслідком якої є спеціалізація країни на виробництві та експорті товару, свідчать додатні значення індикатора, що прямують до одиниці по мірі зростання порівняльної переваги. У нашому випадку (табл. 2.5), значення індикатора прямують до 0, що також свідчить про зниження конкурентоспроможності експорту транспортних послуг України.

Отже, аналіз основних індикаторів, які характеризують конкурентоспроможність, показав, що практично за всіма ними (табл. 2.2 – 2.5), конкурентоспроможність експорту транспортних послуг України падає і для її збереження необхідно прийняти комплекс спеціальних заходів.

Першочерговим завданням щодо підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України має стати вдосконалення державного регулювання її формування та розвитку.

Під процесом забезпечення підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури розуміється якнайкраще використання природних, трудових, інвестиційних, інноваційних ресурсів та територіальної організації країни. Кінцевим етапом такого процесу формування стане алгоритм, використання якого забезпечить підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури.

З метою удосконалення організаційно-правової основи системи функціонування транспортної інфраструктури для підвищення конкурентоспроможності України необхідно створити правові, економічні, технічні, організаційно-технологічні, екологічні умови, максимально наближені до європейських. Необхідно впровадити комплексні заходи, спрямовані на

становлення України як транзитної держави та на нормативно-правове забезпечення транзиту територією України.

Напрями розвитку національного експорту можна визначити на макрорівні, як: забезпечення усталеності і ефективності традиційного для України експорту, зокрема, продукції металургійного і хімічного комплексів та сільськогосподарських товарів; раціоналізація структури і підвищення конкурентоспроможності товарного експорту за рахунок збільшення частки продукції з високим рівнем доданої вартості, високотехнологічних та наукомістких товарів; поліпшення структури експорту послуг, подолання його монокультурного характеру із домінуванням транспортних послуг за рахунок розвитку послуг у науково-технічній, інжиніринговій, управлінсько-інформаційних сферах; географічна диверсифікація експорту через інтеграційну взаємодію (зона вільної торгівлі) з центрально- і східноєвропейськими країнами ЄС та прискореним виходом на ринки азійських, латиноамериканських та африканських країн, що розвиваються; формування ефективної інституціональної структури підтримки/стимулювання експорту у відповідності до адаптивного зарубіжного досвіду згідно з правилами СОТ.

2.2. Обґрунтування стратегічних напрямків розвитку експорту транспортних послуг України

В умовах повномасштабної війни Росії проти України, об'єкти транспортної інфраструктури стали однією з ключових сфер, які зазнали найбільших атак з боку російського агресора, що, звичайно, україн негативно впливає на експорт транспортних послуг. Зокрема, у перші тижні війни, російські війська здійснювали масовані обстріли авіаційної інфраструктури, передусім аеродромів не лише військового, але й цивільного і військово-цивільного (подвійного) призначення. Згодом цілями активних атак стали об'єкти залізничної інфраструктури, зокрема електричні підстанції. Та найбільших

руйнувань інфраструктурі, як в абсолютному, так і у вартісному виразі, стали об'єкти дорожньої інфраструктури.

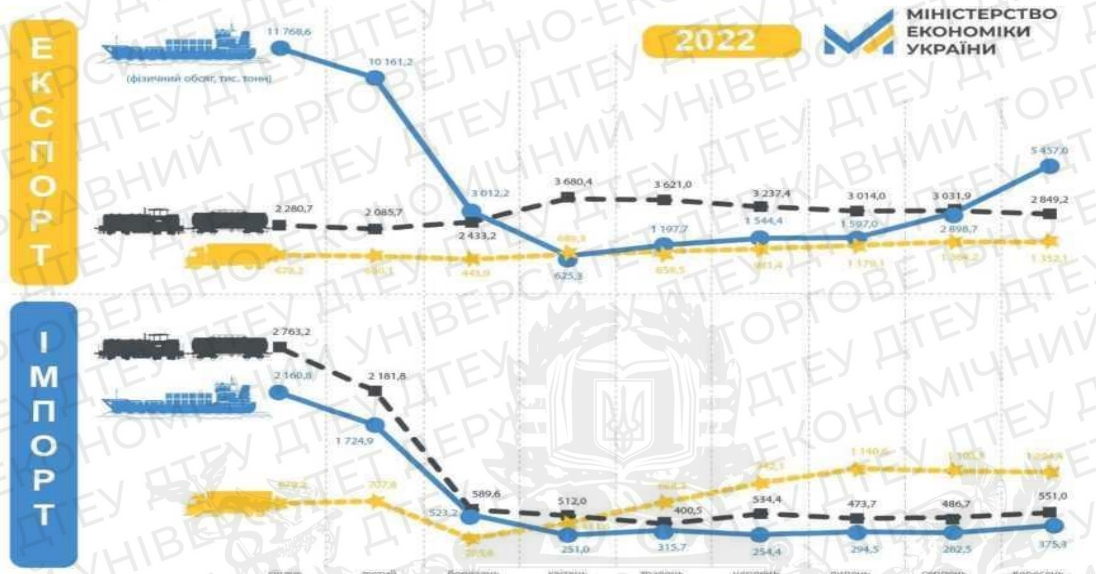
З початку бойових дій в Україні були пошкоджені 19 аеропортів і цивільних аеродромів; щонайменше 57 залізничних вокзалів і станцій, в цілому, внаслідок бойових дій, руйнувань зазнали 23,8 тис. км доріг та 305 мостів і мостових переходів державного, місцевого або комунального значення.

За оцінками міжнародних експертів, для відбудови транспортного сектору потрібно приблизно 73,8 мільярда доларів США, в тому числі: 8,9 млрд. доларів США у короткостроковій перспективі та 66,1 млрд. доларів США у середньостроковій та довгостроковій перспективі. Найбільш пріоритетними потребами є наступні: відновлення базової функціональності мережі (доріг, залізниці та повітряного транспорту); посилення дорожніх та залізничних зв'язків у західному напрямку з ЄС задля сприяння економічній інтеграції з єдиним ринком ЄС та забезпечення стійкості щодо будь-яких потенційних збоїв у доступі до Чорного моря.

Стійкість країни визначається її спроможністю реагувати на зовнішні виклики і продовжувати функціонувати незважаючи на втрати та пошкодження. Транспортний сектор в цьому відіграє одну з вирішальних ролей. Українська економіка залежить як від взаємопоєднаності областей, так і від поєднаності із зовнішнім світом. В Україні наявні цілі галузі, які виробляють більшість своєї продукції для споживачів в інших країнах, наприклад, металургія та сільське господарство.

Для міжнародної торгівлі найбільш важливими є морський та залізничний транспорт. Війна та блокування морських портів не лише вплинули на фізичні обсяги експорту, а й на відсоток перевезень певним видом транспорту. Так, якщо в січні 2022 року 80% всього експорту було вивезено морським транспортом, то в квітні ця частка впала до 13%. На перше місце вийшов залізничний транспорт. Підписання угоди з Туреччиною та ООН про запровадження морського коридору в Чорному морі для експорту українського зерна дозволило повернути першість морському транспорту. У жовтні 2022 року морським транспортом було

вивезено 5,4 млн. тонн вантажів, що становить 58% від всього експортного обсягу (рис. 2.2).



Джерело: Міністерство економіки України

Рис. 2.2. Експорт та імпорт за видами транспорту в 2022 році, тис. тон

Також слід відзначити, що автомобільним транспортом перевозяться більш вартісні вантажі. За розрахунками Міністерства інфраструктури, 1 тонна товару, експортована автомобільним транспортом, коштувала у жовтні 2022 року 1005 дол. США порівняно з 303 дол. США для морського та 258 дол. США для залізничного транспорту (рис. 2.3, 2.4).



Рис. 2.3. Структура експорту товарів у 2022 р. за видами транспорту

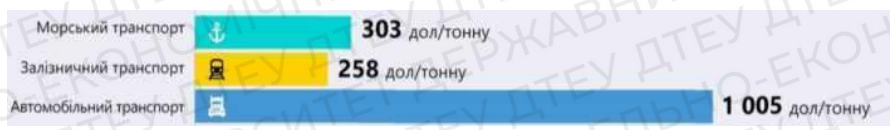


Рис. 2.4. Вартість 1 тони товару експортованої різними видами транспорту

Отже, транспортна система має гнучко реагувати на можливі пошкодження, швидко відбудовуватись та мати здатність моментально перемикається на альтернативні шляхи та засоби транспортування.

Торгово-промислова палата України (ТПП України) є платформою для формування бізнес-зв'язків і комунікацій між національним та зарубіжним бізнесом і владою. Місія Торгово-промислової палати України – створення та підтримка сприятливого середовища для ведення бізнесу в Україні і посилення міжнародної ділової співпраці «Україна-Світ». Мета – розвинутий і сильний вітчизняний бізнес.

Торгово-промислова палата України представляє інтереси своїх членів у 56 країнах світу й має підписану 181 міжнародну угоду про співпрацю з іноземними партнерськими організаціями. ТПП виступає засновником і координатором 45 двосторонніх ділових рад. Палати надають практичну допомогу підприємцям у проведенні торговельно-економічних операцій на внутрішньому та зовнішньому ринках, сприяють розвитку експорту українських товарів та послуг, для чого надають своїм членам широкий спектр професійних послуг, у тому числі консультаційних з питань зовнішньої торгівлі та оцінювання ринків, проводять незалежну експертизу товарів, здійснюють оцінювання рухомого і нерухомого майна, нематеріальних активів, надають послуги з штрихового кодування товарів, патентно-ліцензійні послуги, оформляють документацію з метою забезпечення захисту прав на інтелектуальну власність тощо.

Центр підтримки експорту Торгово-промислових палат – структурний підрозділ, діяльність якого спрямована на підтримку експортерів системою торгово-промислових палат в Україні та забезпечення координації роботи центрів підтримки експорту в регіональних торгово-промислових палатах.

В своїй діяльності Центр керується Конституцією України, законами України, постановами Верховної Ради України, указами Президента України, іншими підзаконними нормативними актами, наказами та розпорядженнями

Президента ТПП України, рішеннями З'їзду, Ради та Президії ТПП України, Статутом ТПП України.

Для подолання ризиків, спричинених війною та на стратегічну перспективу, транспортна система України повинна стати гнучкою та здатною витримати можливі руйнування. Всі пошкодження мають швидко ремонтуватись, а «вузькі місця» (наприклад, залізничний міст, що сполучає порт Ізмаїл з рештою країни) повинні мати альтернативні маршрути.

Реконструкція залізничної інфраструктури має включати електрифікацію залізничної мережі, що стимулюватиме розвиток швидкісного пасажирського та вантажного залізничного транспорту.

Під час післявоєнного відновлення Україна має розвивати мультимодальний транспорт, щоб товари можна було швидко перевантажувати з одного виду транспорту на інший (наприклад, у контейнерах). Такий підхід вимагає будівництва мультимодальних терміналів на заході та півдні країни, які будуть виконувати роль інтегрованих транспортних та логістичних центрів і митних пунктів. Такі термінали мають забезпечувати легкий перехід із залізничного до водного транспорту, щоб стимулювати розвиток річкових перевезень та переорієнтацію частини вантажного потоку з доріг на водний транспорт.

Мультимодальні перевезення також мають бути запроваджені на пасажирському транспорті. Мультимодальні станції мають пропонувати пасажирам зручну пересадку між різними видами транспорту.

Відновлення зруйнованої залізничної інфраструктури має враховувати можливі зміни в розташуванні великих промислових підприємств та джерел потоків вантажів. Після війни морські порти продовжать відігравати важливу роль в міжнародній торгівлі України. Проте вони вимагатимуть значних інвестицій (для розмінування, поглиблення, розчищення, ремонт та модернізації портової інфраструктури) і не одразу зможуть вийти на довоєнні обсяги перевалки вантажів. Відповідно, збережеться важливість автомобільних та залізничних перевезень в західному напрямку.

Крім того, Україна має переосмислити свої плани розвитку транспортної мережі і приділити більше уваги західним маршрутам. До війни найбільш розвинена залізнична та автомобільна мережа була в напрямку морських портів, вантажі рухались в північно-південному напрямку. Після війни фокус має бути зміщений на розвиток пропускної спроможності логістичних центрів у межах прикордонних пунктів пропуску з країнами ЄС з урахуванням вимог інтеграбельності та ефективного використання залізничної інфраструктури колії 1435 мм та 1520 мм.

Україна має продовжувати розвивати співпрацю та координацію в сфері транспорту з сусідніми країнами - Польщею, Угорщиною, Румунією, Словаччиною та Молдовою - щодо спільного митного контролю, уніфікації інформаційних систем руху вантажів, без паперових технологій, запровадження цілодобової роботи, модернізації та збільшення потужностей залізниць відповідних країн приймати весь обсяг вантажів, запропонований Україною. В довгостроковій перспективі Україна також має побудувати залізничні шляхи з європейською шириною колії (1435 мм) до найбільших міст України.

Україна прагне стати членом Європейського Союзу. Відповідно, вона має застосовувати стандарти ЄС при відбудові та модернізації своєї інфраструктури. Наприклад, вона має виробляти вантажні вагони європейських розмірів та розглянути перехід до альтернативних джерел енергії.

Перехід від паперових до цифрових документів, спрощення процедур стануть результатами того, що підприємства шукатимуть способи знизити витрати та підвищити ефективність роботи. Досвід дистанційної роботи під час пандемії також створив попит на інструменти, які дозволяють контролювати логістичні процеси в он-лайн режимі та шукати точки оптимізації.

В середньостроковій перспективі необхідно:

- розробити альтернативні шляхи основним транспортним коридорам на випадок їх зупинки, особливу увагу слід приділити пошуку «вузьких місць»;
- електрифікувати основні залізничні коридори, запровадити ними швидкісне пасажирське та вантажне перевезення;

- побудувати мультимодальні термінали на заході та півдні країни для легкого переходу між різними видами транспорту;
- відновити потужність морських портів України, інвестувати в їх розмінування, поглиблення, розчищення, ремонт та модернізацію портової інфраструктури;
- збільшити потужність транспортної мережі в напрямку країн Європи;
- побудувати залізничні шляхи з європейською шириною колії (1435 мм) до найбільших міст України;
- застосувати стандарти ЄС при відбудові та модернізації своєї інфраструктури (доступ людям з особливими потребами та іншим мало мобільним групам до пасажирської інфраструктури, вимоги охорони навколишнього середовища та санітарної безпеки при розбиранні завалів та відновленні будинків та інженерних конструкцій, використання альтернативних джерел енергії тощо).

2.3. Прогнозування обсягів експорту транспортних послуг України та його ефективності в середньостроковій перспективі

Проведемо оцінку ефективності експорту транспортних послуг України за основними показниками.

Індекс чистої торгівлі ($I_{ч.т.}$) показує по кожному з товарів (або товарній групі) рівень експорту над імпортом (при позитивному значенні індексу) або рівень перевищення імпорту над експортом (при від'ємному значенні індексу). перевищення Розраховується за формулою:

$$I_{ч.т.} = \frac{Ex_i - Im_i}{Ex_i + Im_i}, \quad (2.5)$$

де Ex_i – обсяг експорту i -ї (го) продукції, країни, регіону, групи країн;

Im_i – обсяг імпорту i -ї (го) продукції, країни, регіону, групи країн (табл.

2.6).

Таблиця 2.6

Динаміка індексу чистої торгівлі транспортних послуг України за 2017-2022 рр.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Експорт						
Транспортні послуги	5861,4	5851,4	9109,9	4988,4	4657,5	2963,2
Імпорт						
Транспортні послуги	1213,1	1464,8	1559,1	1061,0	1777,6	1040,3
Індекс чистої торгівлі	0,7	0,6	0,7	0,6	0,4	0,5

Показники даного індексу (табл. 2.6) є позитивними – відповідно, експорт перевищує імпорт, отже, за даним показником, експорт транспортних послуг України є ефективним.

Індекс випередження експорту ($I_{ВП}$) вимірює різницю між середньорічним темпом зростання експорту країни та темпом зростання її імпорту. Характеризує ступінь випередження зростання експорту над імпортом і розраховується за формулою:

$$I_{ВП} = \left(\frac{3E_t}{3E_{t-1}} - \frac{3I_t}{3I_{t-1}} \right), \quad (2.6)$$

Таблиця 2.7

Динаміка індексу випередження експорту транспортних послуг України у 2017-2021 рр.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Експорт						
Транспортні послуги	5861,4	5851,4	9109,9	4988,4	4657,5	2963,2
Імпорт						
Транспортні послуги	1213,1	1464,8	1559,1	1061,0	1777,6	1040,3
Індекс випередження експорту		-0,2	0,5	-0,1	-0,7	-0,2

Значення менше 0, протягом майже всього періоду дослідження, вказує на більш швидке зростання імпорту над експортом, що свідчить, з нашої точки зору, про недостатню ефективність експорту транспортних послуг України.

Абсолютне випередження експорту $A_{б.вп.}$. Вимірює різницю між середньорічним темпом зростання експорту країни та темпом зростання її імпорту. Показує залежність зростання експорту від зростання імпорту.

$$A_{б.вп.} = (ZE_t - ZE_{t-1}) - (ZI_t - ZI_{t-1}) \quad (2.7)$$

Таблиця 2.8

Динаміка абсолютного випередження експорту транспортних послуг України у

2017-2022 рр.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Транспортні послуги (Експорт)	5861,4	5851,4	9109,9	4988,4	4657,5	2963,2
Транспортні послуги (Імпорт)	1213,1	1464,8	1559,1	1061,0	1777,6	1040,3
Абсолютне випередження експорту		-261,7	3164,2	-3623,4	-1047,5	-957,0

Значення даного показника більше 0 вказує на високу залежність зростання експорту від імпорту та навпаки значення менше 0 вказує на низьку залежність експорту від імпорту. Як видно з даних табл. 2.7, показник абсолютного випередження експорту транспортних послуг України протягом 2018-2022 рр. мав від'ємний характер (крім 2019 р.), що, на нашу думку, свідчить про його ефективність, однак, у 2020-2022 рр. він знижувався, що є негативною тенденцією.

Отже, аналіз основних показників показав, що експорт транспортних послуг України є в основному ефективним, однак наявні негативні тенденції зниження, що викликає певне настороження.

Прогнозування обсягів експорту транспортних послуг України на даний момент є украй проблемним. Пов'язане це з військовими діями, які продовжуються. Внаслідок цих військових дій, не лише практично неможливе відновлення базової інфраструктури транспортних послуг, але й знищення цієї інфраструктури, самих транспортних засобів, системи логістичних маршрутів та ін., продовжується.

Попри масштабний негативний вплив на транспортні мережі, інституційна спроможність транспортного сектору виявилася напорчуд стійкою. Українське державне агентство автомобільних доріг (Укравтодор) та державна залізнична компанія Укрзалізниця (УЗ) продовжили проводити невідкладні ремонтні роботи, надавати послуги та вести облік завданої шкоди активам на звільнених територіях.

Спробуємо спрогнозувати можливі обсяги експорту транспортних послуг України та його ефективність в середньостроковій перспективі на основі даних, які існують на даний момент.

Аналіз загальних обсягів експорту транспортних послуг України за останні два десятиліття свідчать про нерівномірний їх характер (рис. 2.5).

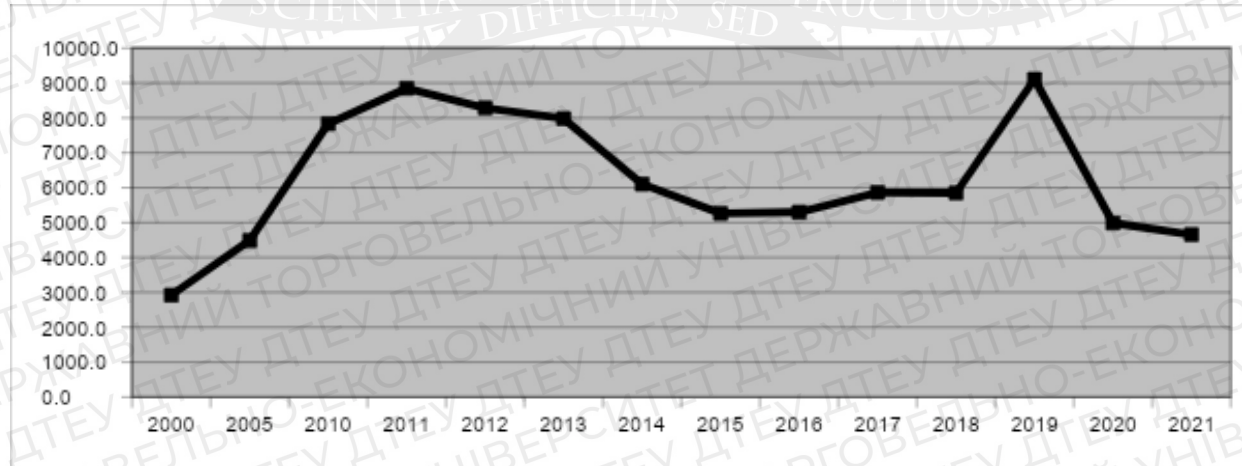


Рис. 2.5. Динаміка експорту транспортних послуг України у 2000-2021 рр., всього (млн. дол. США) [14]

Протягом першого десятиліття, обсяги експорту транспортних послуг зростали практично щороку. Протягом 2014-2015 рр. бачимо спад, який

обумовлено, на нашу думку, в першу чергу, агресією Росії проти України на Донбасі і у Криму. Хоч всі дані, наведені на рис. 3.5 і наступних, надано з урахуванням фактичної анексії Автономної Республіки Крим та окупованих регіонів Донецької і Луганської областей, військові дії – часткове і тимчасове припинення авіаційного, залізничного, морського та автомобільного сполучення, призвели до того, що країни та компанії – транспортні партнери України, частково обмежили, а частково припинили користуватися транспортними послугами. Починаючи з 2016 р., обсяги експорту українських транспортних послуг мали тенденцію до зростання (особливо у 2018-2019 рр.), але пандемія COVID-19 перервала цю тенденцію, а обсяги експорту впали навіть нижче показників 2015 р. І це не дивно, адже в цей період украї сильно постраждав весь світовий ринок транспортних послуг.

Розглянемо динаміку експорту транспортних послуг України за основними видами. На рис. 2.6 представлено динаміку експорту морського транспорту України у 2000-2021 рр.

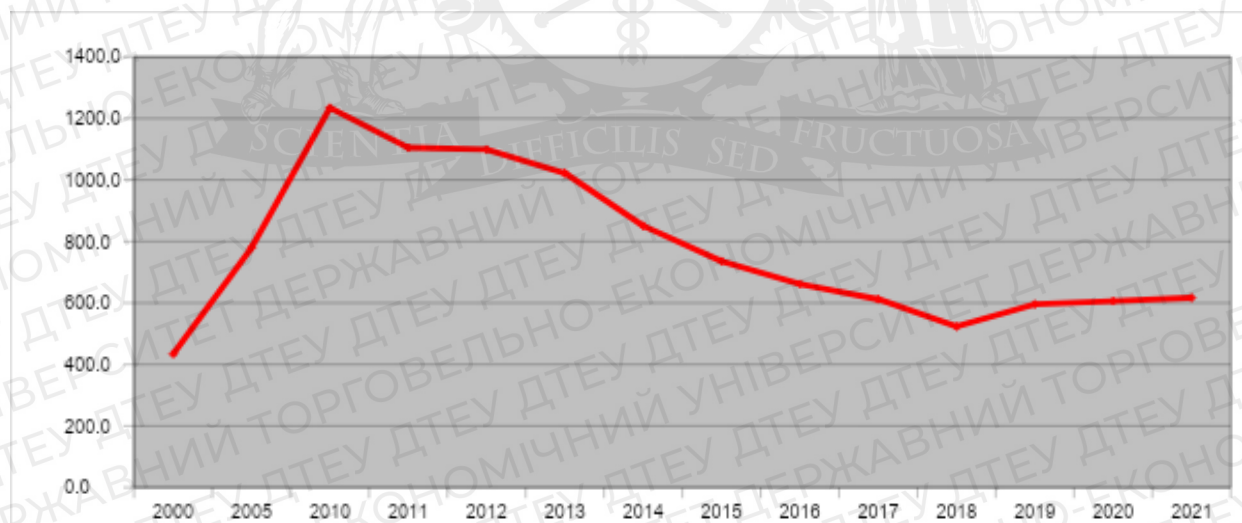


Рис. 2.6. Динаміка експорту послуг морського транспорту України у 2000-2021 рр. (млн. дол. США) [14]

Як видно з даних рис. 2.6, падіння обсягів експорту послуг морського транспорту України спостерігається з 2010 р., з одночасним суттєвим зниженням

у 2014-2015 рр. після 2018 р., навпаки, спостерігається не дуже значне, але збільшення обсягів, навіть попри пандемію COVID-19.

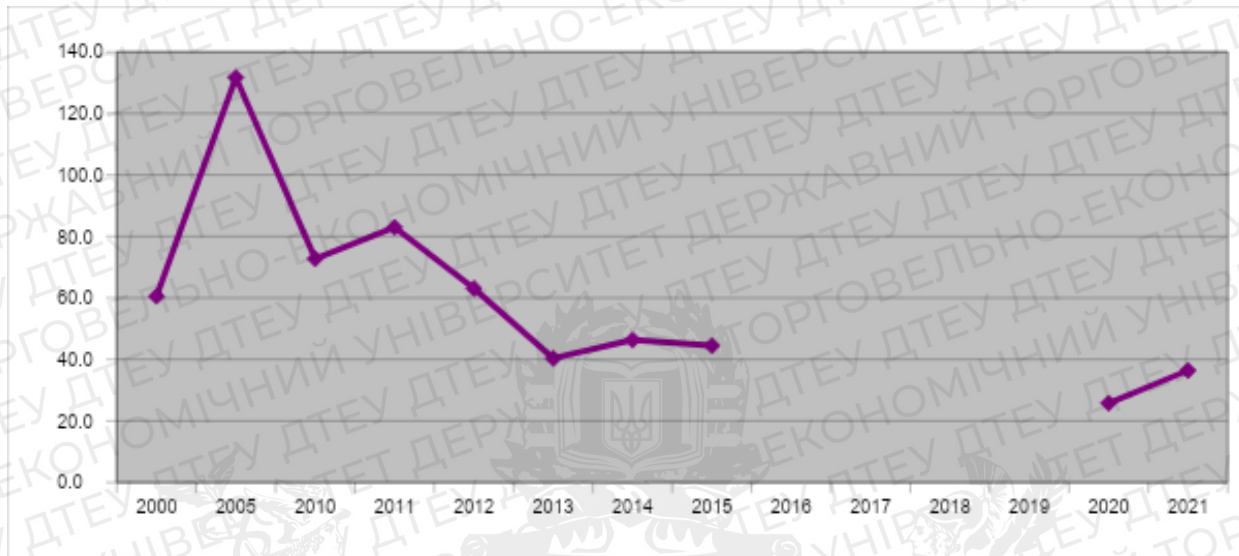


Рис. 2.7. Динаміка експорту послуг річкового транспорту України у 2000-2021 рр. (млн. дол. США) [14]

Експорт послуг річкового транспорту після значного падіння у 2010 р., мав постійну тенденцію зниження (рис. 2.7). І хоч за 2016-2019 рр. дані відсутні (вони не оприлюднюються з метою забезпечення виконання вимог Закону України "Про державну статистику" щодо конфіденційності статистичної інформації), але це підтверджують дані за 2020 р. Однак, у 2021 р. обсяги експорту послуг річкового транспорту зросли більш ніж на 40%.

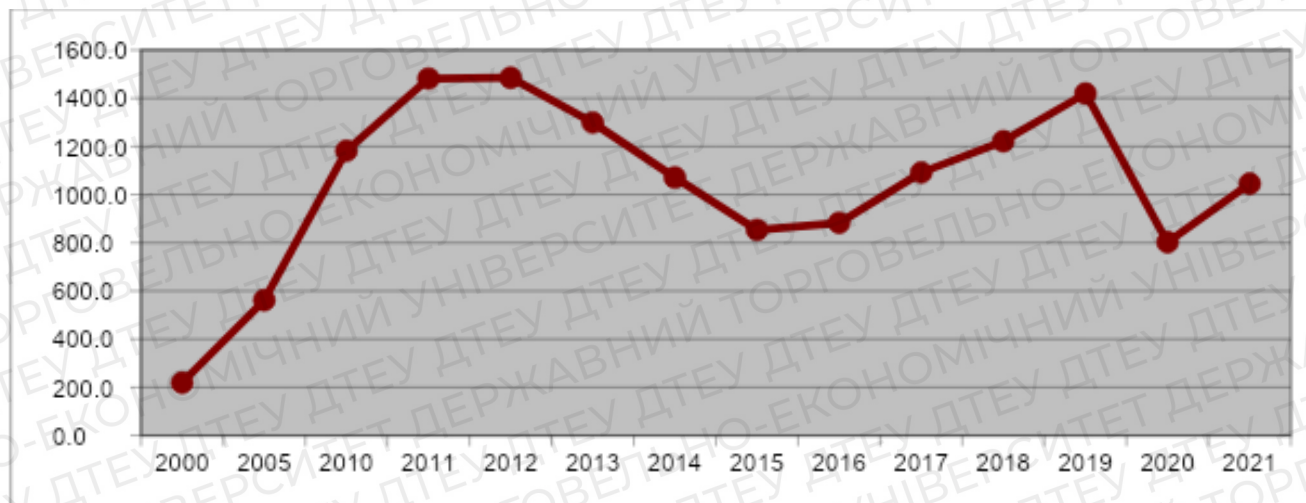


Рис. 2.8. Динаміка експорту послуг повітряного транспорту України у 2000-2021 рр. (млн. дол. США) [14]

Обсяг експорту повітряного транспорту (рис. 2.8), який займає друге місце серед усіх видів послуг (23%), після значного зростання у 2011-2012 рр., також випробовував падіння у 2014-2015 рр. і особливо у 2020 р. Проте, з 2021 р. він почав збільшуватися на 30%

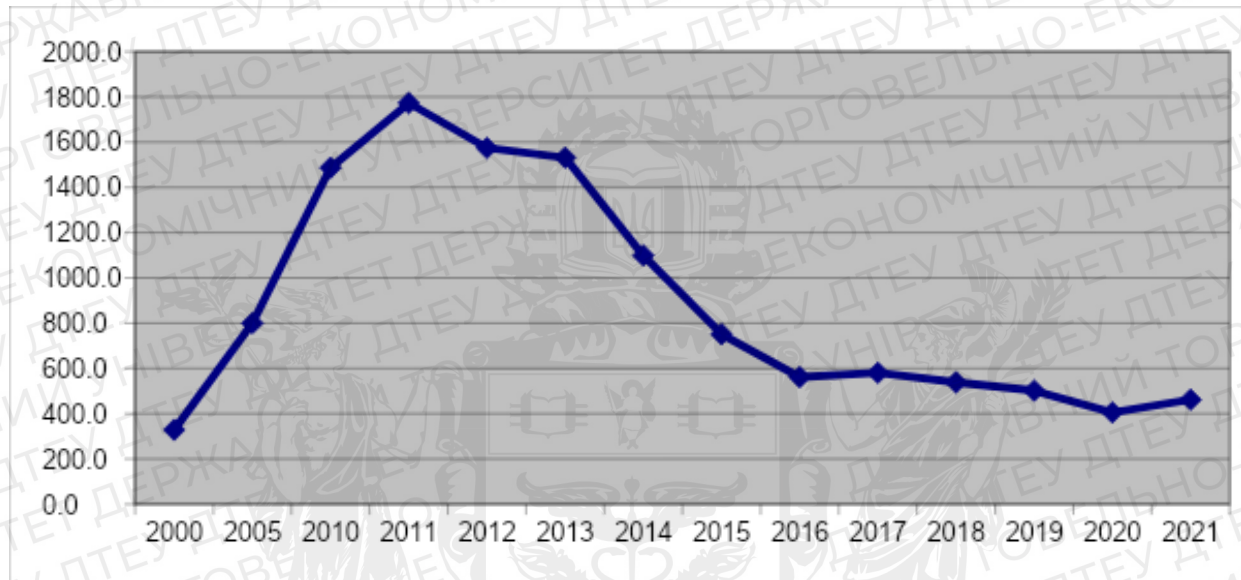


Рис. 2.9. Динаміка експорту послуг залізничного транспорту України у 2000-2021 рр. (млн. дол. США) [14]

Обсяги експорту послуг залізничного транспорту (рис. 2.9) починаючи з 2012 р. випробовують систематичне падіння, яке поглибилося, як і для інших видів, у 2014-2015 рр. Водночас, їх обсяг почав зростати у 2021 р. (майже на 14%).

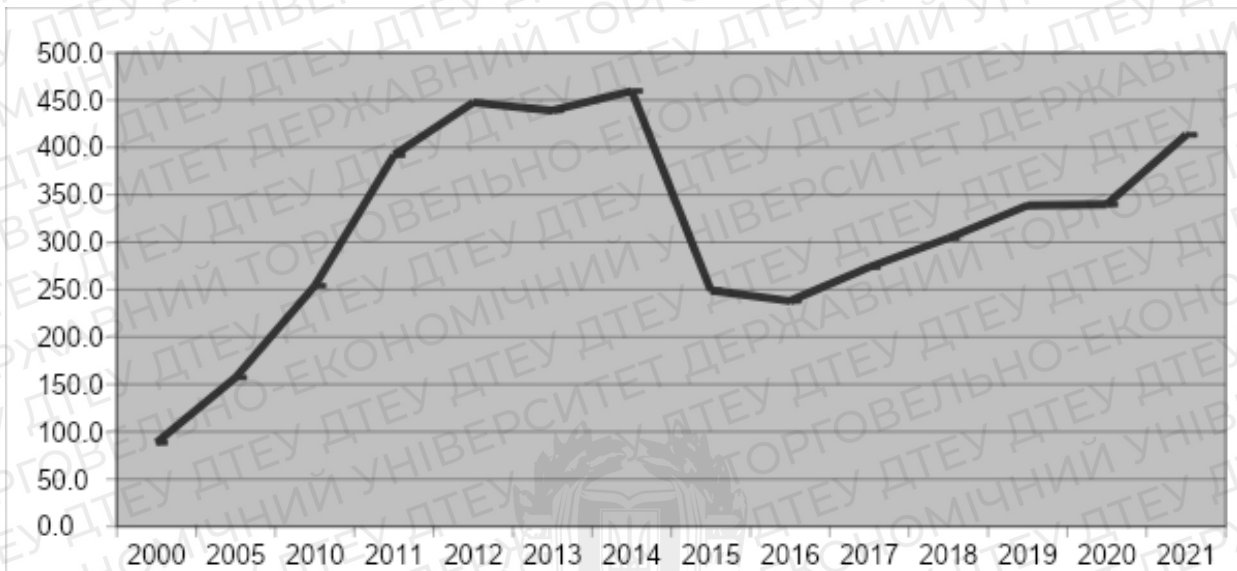


Рис. 2.10. Динаміка експорту послуг автомобільного транспорту України у 2000-2021 рр. (млн. дол. США) [14]

Експорт послуг автомобільного транспорту (рис. 2.10) після різкого падіння у 2015 рр., почав зростати і у 2021 р. збільшився на 21% порівняно з попереднім роком.

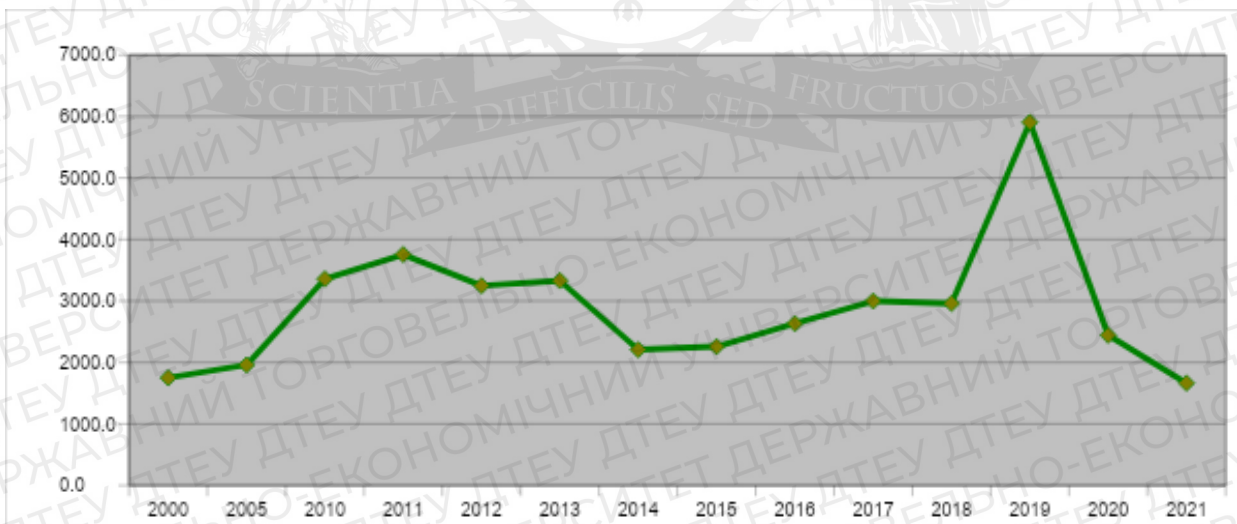


Рис. 2.11. Динаміка експорту послуг трубопровідного транспорту України у 2000-2021 рр. (млн. дол. США) [14]

Експорт послуг трубопровідного транспорту (рис. 2.11) єдиний вид послуг, який зростав у грошовому виразі після 2014 р., досягнувши свого піку у 2019 р.

у 2020 р. сталося практично двократне падіння обсягів експорту, яке продовжилося і у 2021 р. – на майже 32% до попереднього року.

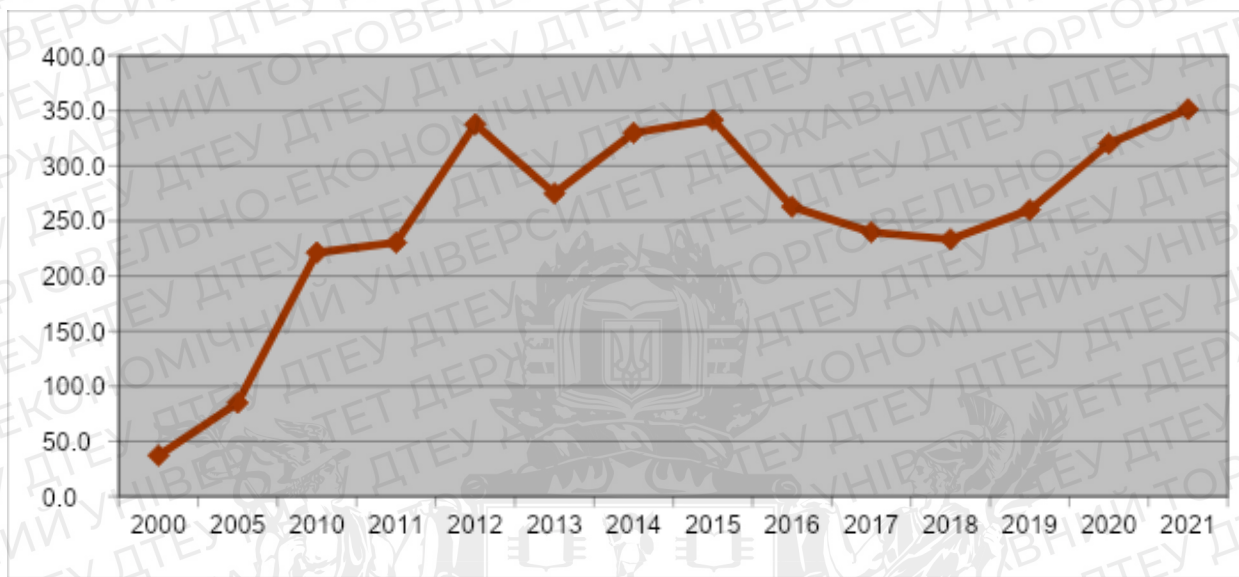


Рис. 2.12. Динаміка експорту допоміжних та додаткових транспортних послуг України у 2000-2021 рр. (млн. дол. США) [14]

У експорті допоміжних та додаткових транспортних послуг України у 2000-2021 рр. (рис. 2.12) простежується падіння обсягів після 2015 р., яке починаючи з 2019 р. змінилося зростанням.

Отже, можна зробити такі узагальнення. На обсяги експорту транспортних послуг України негативним чином вплинули захоплення Криму і військові дії на Сході країни, про що свідчить їх зменшення у 2014-2015 рр., також, негативний вплив надала пандемія COVID-19. Протягом 2020-2021 рр. майже по всім видам транспортних послуг спостерігалось зростання. І якби не російська агресія проти України, можна було б прогнозувати досить суттєве їх збільшення.

Сьогодні практично не можливо спрогнозувати обсяги експорту транспортних послуг України, оскільки військові дії продовжуються, транспортна інфраструктура продовжує знищуватися, а багато країн не можуть у цих умовах отримувати транспортні послуги від України. Про це свідчать дані за 2022 р. (табл. 2.9).

Таблиця 2.9

Обсяги експорту транспортних послуг України у 2022 р. [14]

	Експорт		
	тис. дол. США	У % до 2021	у % до загального обсягу
Транспортні послуги, всього	2963,2	63,6	32,3
Послуги морського транспорту	256,1	41,5	8,6
Послуги річкового транспорту	48,4	133,0	1,6
Послуги повітряного транспорту	374,1	35,8	12,6
Послуги залізничного транспорту	145,4	31,5	4,9
Послуги автомобільного транспорту	406,7	98,4	13,7
Послуги трубопровідного транспорту	Дані не оприлюднюються з метою забезпечення виконання вимог Закону України "Про державну статистику" щодо конфіденційності статистичної інформації		
Інші допоміжні та додаткові транспортні послуги	202,6	57,7	6,8

Як видно з даних табл. 2.3, загальний обсяг експорту транспортних послуг України у 2022 р. був на 67,7% менше за попередній рік, за окремими видами, це зменшення сягає більш ніж 90%. Вважаємо, що таке падіння не може бути базою для оцінки перспектив подальшого розвитку транспортних послуг. Тому, у даному випадку, для того, щоб здійснити спробу середньострокового прогнозування, прийемо в якості базового 2024 рік і припустимо, що до цього часу війна закінчиться, внаслідок міжнародної допомоги по відбудові України, у 2024 р. обсяги експорту транспортних послуг змогли досягти довоєнних значень. Прийемо також, що у наступних 2025-2028 рр., темпи приросту обсягів дорівнювали аналогічним за п'ятирічний попередній період, за виключенням пандемії COVID-19. У цьому випадку, на нашу думку, прогноз можна представити наступним чином (рис. 2.13).

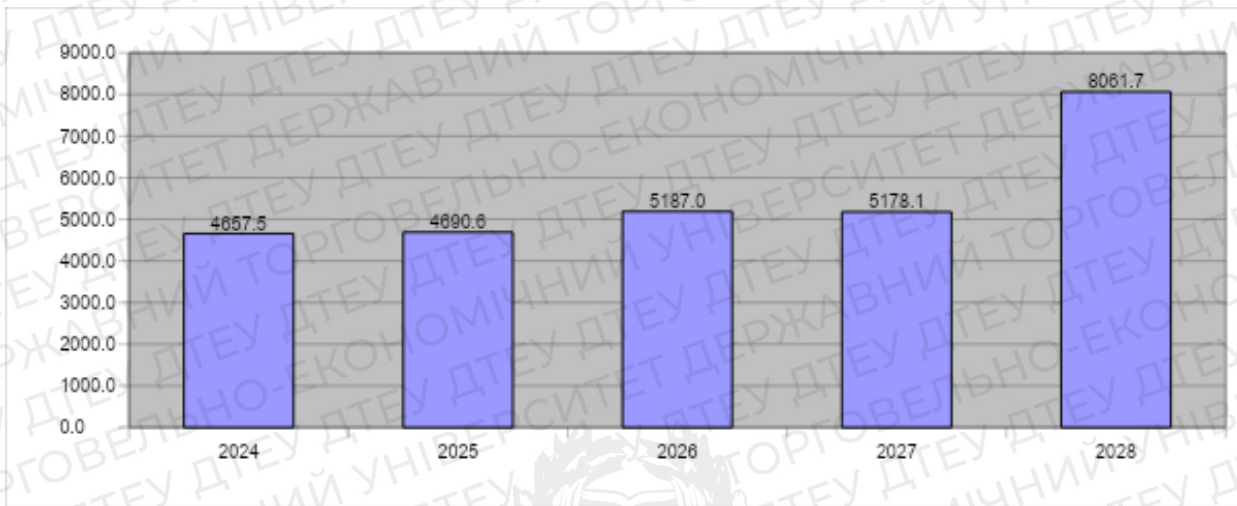


Рис. 2.13. Прогноз обсягів експорту транспортних послуг України на 2024-2028 рр. (млн. дол. США)

З наведених даних видно, що обсяги експорту транспортних послуг України поступово зростатимуть протягом 2024-2026 рр., у 2027 р. спостерігатиметься невелике скорочення, а у 2028 р. – значне зростання, особливо, порівняно з початком періоду – майже у два рази. Це, з нашої точки зору, свідчить про сталість і перспективність системи транспортних послуг нашої країни, а отже, і про їх експорт. При умові ж повного вже запланованого і перспективного відновлення транспортної системи України і, особливо, її модернізації, обсяги експорту транспортних послуг України можуть збільшитися кратно.

ВИСНОВКИ І ПРОПОЗИЦІЇ

Проведене дослідження дало змогу дійти наступних висновків.

Транспортні послуги є одним з найважливіших елементів для розвитку всієї системи міжнародної торгівлі. У загальносвітовому експорті та імпорті всіх видів послуг частка транспортних послуг становить приблизно 24 %.

Розмір світового ринку транспортних послуг становив 7,31 трлн доларів США в 2022 році і, за прогнозами, досягне близько 15,94 трлн доларів США до 2032 року, збільшившись у середньому на 8,11% протягом прогнозованого періоду з 2023 по 2032 рік.

Транспортні послуги в Україні наразі є однією з провідних статей українського експорту послуг. Структура експорту транспортних послуг в Україні досить диверсифікована. Найбільша частка експорту припадає на трубопровідний транспорт від загального обсягу, потім експорт охоплює повітряний транспорт та залізничний і морський транспорт. Найменший відсоток припадає на послуги поштової та кур'єрської служби.

До 2022 р. спостерігалось зростання обсягів транспортних послуг, які продавала Україна на світовому ринку, протягом 2021 року вони склали 5,3 млрд. доларів США.

Україна продовжує працювати над збільшенням спроможності експорту товарів суходолом аби відновлювати торгівлю з міжнародними партнерами, доки російські окупанти блокують море. Адже єдиний вихід – це знаходити альтернативи в існуючих умовах і попри війну підтримувати та стимулювати економіку України.

Аналіз основних індикаторів, які характеризують конкурентоспроможність, показав, що практично за всіма ними конкурентоспроможність експорту транспортних послуг України падає і для її збереження необхідно прийняти комплекс спеціальних заходів.

З метою удосконалення організаційно-правової основи системи функціонування транспортної інфраструктури для підвищення

конкурентоспроможності України необхідно створити правові, економічні, технічні, організаційно-технологічні, екологічні умови, максимально наближені до європейських.

Війна Росії проти України нанесла велику шкоду транспортній інфраструктурі країни, що не могло негативно не сказатися на експорті транспортних послуг. За оцінками міжнародних експертів, для відбудови транспортного сектору потрібно приблизно 73,8 мільярда доларів США.

Для подолання ризиків, спричинених війною та на стратегічну перспективу, транспортна система України повинна стати гнучкою та здатною витримати можливі руйнування. Україна має переосмислити свої плани розвитку транспортної мережі і приділити більше уваги західним маршрутам. Україна має продовжувати розвивати співпрацю та координацію в сфері транспорту з сусідніми країнами. Україна має застосовувати стандарти ЄС при відбудові та модернізації своєї інфраструктури. Наприклад, вона має виробляти вантажні вагони європейських розмірів та розглянути перехід до альтернативних джерел енергії.

В середньостроковій перспективі необхідно:

- розробити альтернативні шляхи основним транспортним коридорам на випадок їх зупинки, особливу увагу слід приділити пошуку «вузьких місць»;
- електрифікувати основні залізничні коридори, запровадити ними швидкісне пасажирське та вантажне перевезення;
- побудувати мультимодальні термінали на заході та півдні країни для легкого переходу між різними видами транспорту;
- відновити потужність морських портів України, інвестувати в їх розмінування, поглиблення, розчищення, ремонт та модернізацію портової інфраструктури;
- збільшити потужність транспортної мережі в напрямку країн Європи;
- побудувати залізничні шляхи з європейською шириною колії (1435 мм) до найбільших міст України;

- застосувати стандарти ЄС при відбудові та модернізації своєї інфраструктури (доступ людям з особливими потребами та іншим маломобільним групам до пасажирської інфраструктури, вимоги охорони навколишнього середовища та санітарної безпеки при розбиранні завалів та відновленні будинків та інженерних конструкцій, використання альтернативних джерел енергії тощо).

Аналіз основних показників показав, що експорт транспортних послуг України є в основному ефективним, однак наявні негативні тенденції зниження, що викликає певне настороження.

Прогнозування обсягів експорту транспортних послуг України на даний момент є украй проблемним. Пов'язане це з військовими діями, які продовжуються. Внаслідок цих військових дій, не лише практично неможливе відновлення базової інфраструктури транспортних послуг, але й знищення цієї інфраструктури, самих транспортних засобів, системи логістичних маршрутів та ін., продовжується. В дослідженні здійснено спробу спрогнозувати можливі обсяги експорту транспортних послуг України та його ефективність в середньостроковій перспективі на основі даних, які існують на даний момент. Зазначений прогноз показує, що обсяги експорту транспортних послуг України поступово зростатимуть протягом 2024-2026 рр., у 2027 р. спостерігатиметься невелике скорочення, а у 2028 р. – значне зростання, особливо, порівняно з початком періоду – майже у два рази. Це, з нашої точки зору, свідчить про сталість і перспективність системи транспортних послуг нашої країни, а отже, і про їх експорт. При умові ж повного вже запланованого і перспективного відновлення транспортної системи України і, особливо, її модернізації, обсяги експорту транспортних послуг України можуть збільшитися кратно.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Гаджинський А.М. Практикум із логістики. – К.: Інформаційно-впроваджувальний центр «Маркетинг». 2019. – 116 с.
2. Горошко К. О., Аляб'єва О. М. Світовий досвід розвитку логістичних підприємств / К.О. Горошко, О.М. Аляб'єва // Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії. – 2016. – Вип. 3. – С. 72-74.
3. Дорофеева Х.М. Аналіз показників роботи транспортної системи України / Х.М. Дорофеева // Вісник соціально-економічних досліджень. – 2015. – Вип. 1. – С. 64-69.
4. Звіт про прямі збитки інфраструктури, непрямі втрати економіки від руйнувань внаслідок військової агресії Росії проти України, та попередня оцінка потреб України у фінансуванні відновлення. – К., 2003. – 74 с.
5. Зовнішня торгівля послугами. Державна служба статистики України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
6. Карасьов А. П. Використання методів конкурентного аналізу у маркетинговій діяльності підприємства / А.П. Карасьов // Маркетинг і маркетингові дослідження. – 2009. – №03(81). – С. 24-27.
7. Ковзель М.О. Особливості прогнозування експорту транспортних послуг України, кількісна оцінка та аналіз його результатів / М.О. Ковзель // Залізничний транспорт України. – 2007. – № 2. – С. 86-88.
8. Козак Л. С., Федорук О. В. Особливості формування ефективної моделі інноваційного розвитку транспортно-дорожнього комплексу України / Л.С. Козак, О.В. Федорук // Економіка та держава. – 2020. – № 3. – С. 53-60.
9. Кушнір Н., Сюсько О. Аналіз сучасного стану світового ринку транспортних послуг / Н. Кушнір, О. Сюсько // Геополітика України: історія і сучасність. 2019. Вип. 2 (23). С 135-146.

- 10.Лобовко В. Анализ рынка логистических услуг Украины. Тренды, сложности и возможности [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://trademaster.ua/articles/312595>.
- 11.Лукашевич-Крутник І. С. Поняття та ознаки транспортних послуг / І.С. Лукашевич-Крутник // Юридичний вісник. – 2016. – №. 2 (39). – С. 113-117.
- 12.Маковецька Л. О. Географія транспорту: курс лекцій. – Луцьк: Східноєвропейський національний університет ім. Лесі Українки, 2016. – 118 с.
- 13.Маловичко А. Экспорт транспортних послуг у міжнародній і зовнішній торгівлі / А. Маловичко // Економічний аналіз. 2011. – Вип. 8. – Ч. 1. – С. 125-128.
- 14.Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
- 15.Парубець О. М. Дослідження проблем та перспектив розвитку експорту транспортних послуг України / О.М. Парубець // Наукові записки Національного університету «Острозька академія». Серія «Економіка» : науковий журнал. – Червень 2018. – № 9(37). – С. 21-24.
- 16.Про затвердження Класифікації зовнішньоекономічних послуг (КЗЕП) : наказ Державної служби статистики України від 27 лют. 2013 р. № 69. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.Ua/rada/show/v0069832-13#Text>
- 17.Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Законодавство України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>.
- 18.Проект Плану відновлення України / Матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури». – К., 2022. – 178 с.
- 19.Рахман М. С., Євтушенко В. А. Дослідження транспортно-логістичних послуг як експортного потенціалу України / М.С. Рахман, В.А. Євтушенко // Бізнес Інформ. – № 5. – С. 42-49.

20. Румянцев А. П., Коваленко Ю. О. Світовий ринок послуг / А. П. Румянцев, Ю. О. Кваленко. Київ : Центр учбової літератури, 2006. 456 с.
21. Сайт Міністерства транспорту та зв'язку України [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.niintrans.gov.ua>.
22. Сайт Світового банку [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.worldbank.org
23. Статистичне управління Європейського союзу (Eurostat). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eurostat.com/services/product/ua-eu-prod.php>.
24. Стійкість України: уроки 2022 року. – К., 2022. – 46 с.
25. Транспорт і зв'язок в Україні. Державна служба статистики України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
26. Труніна І. М. Забезпечення конкурентоспроможності суб'єктів підприємницької діяльності: монографія / І.М. Труніна. – Х.: Вид-во «Точка», 2013. – 436 с.
27. Україна: швидка оцінка завданої шкоди та потреб на відновлення. – К., 2022. – 267 с.
28. Філіпенко А.С. Україна і світове господарство: взаємодія на межі тисячоліть / А.С. Філіпенко, В.С. Будкін, А.С. Гальчинський [та ін.]. – К. : Либідь, 2002. – 470 с.
29. Хумаров О.А. Підвищення конкурентоспроможності України: мобілізація транзитного потенціалу / О.А. Хумаров [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://old.niss.gov.ua/book/StrPryor/11_2009/23.pdf.
30. Deloitte. Global Transportation Trends 2022: Future-ready transportation
31. The Global Competitiveness Report. Official web-site of World economic forum. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.weforum.org/reports>.
32. Precedence Research – worldwide market research and consulting organization [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.precedenceresearch.com