

Центральноукраїнський національний технічний університет
Економічний факультет
Кафедра міжнародних економічних відносин

«Допущено до захисту»
Зав. кафедрою МЕВ
д.е.н., професор

_____ Іван МИЦЕНКО
« ____ » _____ 2025 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
за першим (бакалаврським) рівнем вищої освіти
на тему
«ВПЛИВ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ ТРАНСПОРТНИМИ
ПОСЛУГАМИ НА ЕКОНОМІКУ УКРАЇНИ»

Виконала здобувачка вищої
освіти 4 курсу, групи МЕВ-21
ОПП «Міжнародні економічні
відносини»
спеціальності 292 «Міжнародні
економічні відносини»

_____ Ножнова А. В.
« ____ » _____ 2025 р.

Керівник роботи
д. е. н., професор

_____ Ірина БАБЕЦЬ
« ____ » _____ 2025 р.

Рецензент _____

Центральноукраїнський національний технічний університет
 Факультет Економічний
 Кафедра Міжнародних економічних відносин
 Рівень вищої освіти Бакалавр
 Галузь знань 29 «Міжнародні відносини»
 Спеціальність 292 «Міжнародні економічні відносини»
 Освітньо-професійна програма «Міжнародні економічні відносини»

ЗАТВЕРДЖУЮ
 Завідувач кафедри
 _____ Іван МИЦЕНКО
 « ____ » _____ 2025 року

**ЗАВДАННЯ НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ
 ЗА ПЕРШИМ (БАКАЛАВРСЬКИМ) РІВНЕМ ВИЩОЇ ОСВІТИ
 ЗДОБУВАЧКИ ВИЩОЇ ОСВІТИ**

Ножнової Аліси Василівни

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи

Вплив зовнішньої торгівлі транспортними послугами на економіку України

2. Керівник роботи

Бабець Ірина Георгіївна, д.е.н., професор

(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

3. Строк подання роботи до захисту _____

4. Мета та завдання кваліфікаційної роботи Метою дослідження є виявити закономірності впливу зовнішньої торгівлі транспортними послугами на економіку України і вигоди для економіки від торгівлі транспортними послугами з іншими країнами.

Завдання: дослідити праці вчених щодо ролі послуг і зокрема транспортних послуг в глобальній економіці; виявити ряд показників, які б відображали різні аспекти зовнішньої торгівлі транспортними послугами; проаналізувати стан внутрішньої та зовнішньої торгівлі транспортними послугами; дослідити тенденції, характерні для зовнішньої торгівлі транспортними послугами із застосуванням показників, сформованих раніше; виявити сильні та слабкі сторони, загрози й можливості для торгівлі транспортними послугами; дослідити закономірності взаємозв'язку між показниками торгівлі транспортними послугами та основними макроекономічними показниками України і вивести формулу моделей взаємозалежностей.

5. Консультанти по роботі, із зазначенням розділів роботи

Розділ	Консультант	Підпис, дата	
		Завдання видав	Завдання прийняв
Розділ 1	проф. Бабець І.Г.		
Розділ 2	проф. Бабець І.Г.		
Розділ 3	проф. Бабець І.Г.		

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1	Вибір теми і об'єкта дослідження	03.02-19.02	
2	Розробка завдання на кваліфікаційну роботу, складання календарного плану його виконання	24.02-28.02	
3	Опрацювання навчальної та наукової літератури і складання змісту роботи	02.03-09.03	
4	Проведення наукових досліджень, обробка фактичного матеріалу	10.03-15.03	
5	Написання тексту 1-го розділу роботи та подання його на рецензування керівникові	17.03-07.04	
6	Написання тексту 2-го розділу роботи та подання його на рецензування керівникові	23.04-15.05	
7	Написання тексту 3-го розділу роботи та подання його на рецензування керівникові	16.05-30.05	
8	Усунення недоліків, написання остаточного варіанта тексту, оформлення кваліфікаційної роботи	01.06-04.06	
9	Перевірка на плагіат		
10	Отримання відгуку наукового керівника		
11	Зовнішнє рецензування роботи		
12	Захист кваліфікаційної роботи на засіданні екзаменаційної комісії		

Дата видачі завдання

« ___ » _____ 2025 року

Підпис керівника

_____ Бабець І.Г.
(прізвище та ініціали)

Завдання прийнято до виконання

« ___ » _____ 2025 року

Підпис здобувача

_____ Ножнова А.В.
(прізвище та ініціали)

АНОТАЦІЯ

Ножнова А.В. Вплив зовнішньої торгівлі транспортними послугами на економіку України.

Кваліфікаційна робота за першим (бакалаврським) рівнем вищої освіти зі спеціальності 292 «Міжнародні економічні відносини» освітньо-професійної програми «Міжнародні економічні відносини». – Центральноукраїнський національний технічний університет Міністерства освіти і науки України. – Кропивницький, 2025.

В першому розділі досліджується роль послуг в глобальній економіці, розглядаються різні підходи до їх класифікацій. Аналізується сутність та класифікація транспортних послуг, особливості вибору їх видів в зовнішньоекономічній діяльності підприємств. Описано показники, які характеризують зовнішню торгівлю транспортними послугами. В другому розділі проаналізовано внутрішню торгівлю транспортними послугами. Досліджено тенденції для динаміки зовнішньої торгівлі транспортними послугами, її географічної й товарної структури. Описані проблеми й ризики в торгівлі транспортними послугами та сильні сторони й переваги, що можуть сприяти їх вирішенню. У третьому розділі досліджено взаємозв'язок між показниками торгівлі транспортними послугами та основними макроекономічними показниками України.

Ключові слова: транспортні послуги, зовнішня торгівля транспортними послугами, експорт транспортних послуг, імпорт транспортних послуг, показники зовнішньої торгівлі транспортними послугами, географічна структура торгівлі транспортними послугами, товарна структура торгівлі транспортними послугами.

ABSTRACT

Nozhnova A.V. The Impact of Foreign Trade in Transportation Services on the Ukrainian Economy.

Qualification thesis for the first (bachelor) level of higher education in the specialty 292 "International Economic Relations" of the educational and professional program "International Economic Relations" – Central Ukrainian National Technical University of the Ministry of Education and Science of Ukraine – Kropyvnytskyi, 2025.

The first chapter explores services' role in the global economy, considers different approaches to their classifications. The essence and classification of transport services, the peculiarities of their choice in the foreign economic activity were studied. Indicators of the foreign trade in services are described. The second chapter analyses the internal trade in transport services. The dynamics, geographical and commodity structure of external trade in services were studied. Problems, risks along with strengths and opportunities, which can help to solve them, were described. The third chapter explores the interrelationship between the indicators of trade in transport services and main macroeconomic indicators of Ukraine.

Keywords: transport services, the external trade in transport services, export of transport services, import of transport services, indicators of the external trade in transport services, geographical structure of trade in transport services, commodity structure of trade in transport services.

ЗМІСТ

ВСТУП	6
РОЗДІЛ 1. МІЖНАРОДНА ТОРГІВЛЯ ТРАНСПОРТНИМИ ПОСЛУГАМИ: ЇЇ ОСОБЛИВОСТІ ТА МЕТОДИ ОЦІНКИ.....	8
1.1. Особливості торгівлі послугами в глобальній економіці	8
1.2. Сутність міжнародної торгівлі транспортними послугами та її значення для економіки країн	14
1.3. Показники аналізу зовнішньої торгівлі транспортними послугами	18
Висновки до розділу 1	24
РОЗДІЛ 2. ЗОВНІШНЯ ТА ВНУТРІШНЯ ТОРГІВЛЯ ТРАНСПОРТНИМИ ПОСЛУГАМИ УКРАЇНИ	26
2.1. Аналіз внутрішньої торгівлі транспортними послугами в Україні	26
2.2. Аналіз зовнішньої торгівлі України транспортними послугами	30
2.3. Проблеми та можливості України в сфері торгівлі транспортними послугами.....	40
Висновки до розділу 2	45
РОЗДІЛ 3. ВПЛИВ ТОРГІВЛІ ТРАНСПОРТНИМИ ПОСЛУГАМИ НА ЕКОНОМІКУ УКРАЇНИ.....	46
3.1. Вплив показників торгівлі транспортними послугами на ВВП.....	46
3.2. Вплив торгівлі транспортними послугами на зовнішню торгівлю України та обсяг реалізованої промислової продукції	51
Висновки до розділу 3	55
ВИСНОВКИ.....	57
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	59
ДОДАТКИ	64

ВСТУП

Сучасний економічний лад характеризується зростанням інтенсивності торгівлі, відкритості економік країн, їх спеціалізації у виробництві товарів чи наданні окремих видів послуг. Це спричиняє необхідність зміцнювати зовнішньоекономічні зв'язки між окремими державами та регіонами: щоб реалізовувати продукцію, надавати послуги, забезпечувати себе робочою силою та «базою» для демографічного приросту, обміну науковим досвідом. Часто задля цього необхідне фізичне переміщення людини або предмету – відповідно, виникає потреба в транспортуванні й наданні/отриманні відповідних послуг.

Україні потрібно розвивати власну економіку та зміцнювати позиції на міжнародній торгівлі: завдяки виробництву й продажу продукції або наданні послуг. Це неможливо зробити без зовнішньої торгівлі транспортними послугами, адже вона забезпечує раціональний розподіл ресурсів, товарорух, взаємодію продавців та покупців багатьох видів послуг. За період 2013-2023 рр. Україна зіткнулася з рядом проблем у сфері транспортних послуг, які могли негативно вплинути на її економіку. В нинішніх умовах як ніколи доречним є усвідомити, яким чином використати переваги від торгівлі транспортними послугами в нинішній ситуації та над чим слід попрацювати. Вищевказані положення обґрунтовують *актуальність дослідження*.

Мета дослідження – виявити закономірності впливу зовнішньої торгівлі транспортними послугами на економіку України і вигоди для економіки від торгівлі транспортними послугами з іншими країнами.

Для виконання поставленої мети ми повинні виконати наступні *завдання*:

- дослідити праці вчених щодо ролі послуг і зокрема транспортних послуг в глобальній економіці;
- виявити ряд показників, які б відображали різні аспекти зовнішньої торгівлі транспортними послугами;

- проаналізувати стан внутрішньої та зовнішньої торгівлі транспортними послугами ;
- дослідити тенденції, характерні для зовнішньої торгівлі транспортними послугами із застосуванням показників, сформованих раніше;
- виявити сильні та слабкі сторони, загрози й можливості для торгівлі транспортними послугами;
- дослідити закономірності взаємозв'язку між показниками торгівлі транспортними послугами та основними макроекономічними показниками України і вивести формулу моделей взаємозалежностей.

Об'єктом дослідження є зовнішня торгівля України транспортними послугами.

Предмет дослідження – особливості взаємозв'язку зовнішньої торгівлі транспортними послугами та економікою України.

Теоретичне застосування результатів: на основі побудованих моделей взаємозалежності торгівлі транспортними послугами на макроекономічні показники можливий подальший розвиток теорії міжнародних економічних відносин та макроекономіки. *Практичне застосування* можливе для проведеного аналізу структури торгівлі транспортними послугами – завдяки ним можна виявляти, наскільки ситуація в зовнішній торгівлі транспортними послугами критична чи допустима і запобігти подальшим проблемам.

Апробація результатів дослідження знайшла себе у I турі Всеукраїнського конкурсу студентських наукових робіт 2023/2024 н.р. зі спеціальності 292 «Міжнародні економічні відносини».

Кваліфікаційну роботу викладено на 66 сторінках комп'ютерного тексту. Вона складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Робота включає 13 таблиць, 7 рисунків. Список використаних джерел налічує 39 найменувань.

РОЗДІЛ 1 МІЖНАРОДНА ТОРГІВЛЯ ТРАНСПОРТНИМИ ПОСЛУГАМИ: ЇЇ ОСОБЛИВОСТІ ТА МЕТОДИ ОЦІНКИ

1.1. Особливості торгівлі послугами в глобальній економіці

В глобальній економіці міжнародна торгівля послугами має не менш важливе значення, ніж торгівля товарами, оскільки послуги мають споживчі властивості, здатні задовольнити широкий спектр суспільних потреб, який не можуть задовольнити товари.

За даними Конференції ООН з торгівлі й розвитку для більшості країн торгівля послугами стала сектором економіки, який генерує найбільший обсяг доданої вартості. Так, в 2022 році в країнах, що розвиваються, 61% доданої вартості припав на третинний сектор, а в розвинених країнах на нього припадає близько 80% [1, с. 13].

ЮНКТАД у власному бюлетені від 2023 року робить акцент на тісному взаємозв'язку торгівлі послугами як з іншими секторами економіки, так і зі створенням матеріальних благ. У публікації зазначено, що послуги не лише «обслуговують» інші галузі економіки, як, наприклад транспортні й фінансові послуги «обслуговують» сільське господарство й промисловість, але й безпосередньо сприяють створенню багатьох товарів, наприклад, автомобілів [1, с. 13]. В цьому твердженні є раціональне зерно, оскільки, щоб розробити автомобіль, необхідно залучити спеціалістів, які займатимуться його проектуванням; оплатити збирання машини із запчастин іншою організацією тощо – по суті скористатись послугами.

За нинішніх умов збільшення значення інформаційно-технологічних послуг, на думку Заблоцької Р., послуги виступають каталізатором економічного розвитку та головним чинником підвищення продуктивності. Автор притримується думки, що зміцнення конкурентних позицій третинного сектору економіки зумовлює потребу в створенні нових робочих місць, внаслідок чого рівень зайнятості зростає, і, відповідно, збільшується ВВП країн [2, с. 252]. Ми погоджуємось із автором, вважаючи, що розвиток торгівлі послугами сприяв підвищенню ефективності виробництва товарів. Наприклад,

завдяки торгівлі ліцензіями, патентами, ноу-хау, інжиніринговим послугам можна автоматизувати виробництво, збільшити швидкість і якість виготовлення товарів. Своє чергою торгівля послугами, стимулюючи розвиток виробництва, призводить до інтенсифікації міжнародного товарообміну.

Взаємозв'язок між третинним сектором економіки та згаданою вище генерацією нових робочих місць можна пояснити наступним чином. По-перше, як ми вже зазначали, міжнародна торгівля послугами стимулює розвиток виробничих технологій, внаслідок чого виникає потреба у висококваліфікованих кадрах, які б їх обслуговували, та робітників, які б вміли виконувати операції в цій галузі. По-друге, розвиток торгівлі послугами створює попит фактично сам на себе. До прикладу, розвиток туристичних послуг генерує потреби у розвитку транспортних і страхових. Розвиток послуг з продажу неможливий без розвитку фінансових тощо.

Як стверджує Айюб Ю., торгівля послугами може зміцнювати взаємозв'язки між виробниками й споживачем та вплинути на ефективність розподілу ресурсів у світі. Окрім того, торгівля послугами є каталізатором як в торгівлі фізичними, так і електронними товарами. Також вона сприяє поширенню інформації, яка є важливою для збагачення людського ресурсу та економічного зростання [3, с. 65-66]. Правильність припущень Айюб можна аргументувати наступним чином. По-перше, міжнародна торгівля послугами обслуговує як процеси виробництва, так і доставки товару кінцевим споживачам за рахунок надання транспортних послуг. По-друге, за допомогою послуг можна задовольнити потреби в ресурсах різними методами. Наприклад, туристи, витрачаючи кошти під час подорожей, вносять вклад в економіку приймаючої країни, чим задовольняють потребу в капіталі. В результаті міжнародних перевезень можна забезпечити країну, як необхідними товарами, так і людськими ресурсами, які потенційно можуть задовольнити попит на робочі ресурси та покращити демографічну ситуацію в країні. Таким чином, за допомогою послуг можна задовольнити потреби не лише ті, що генеруються ними напряму, а й потреби, які задовольняються ними опосередковано. І

випадки опосередкованого задоволення потреб послугами далеко не обмежуються вказаними вище прикладами. Розглядаючи питання збагачення людського ресурсу, варто зазначити, що воно стало оперативнішим завдяки освітнім, інформаційно-комунікаційним послугам, продажам ліцензій та патентів тощо.

Торгівля послугами в глобальній економіці регулюється міжнародними організаціями. Так, Світова організація торгівлі в результаті Уругвайського раунду створила Генеральну угоду торгівлі послугами (GATS), яка набула чинності у січні 1995 року. Даний документ був укладений з метою створити надійну систему правил міжнародної торгівлі, забезпечити справедливість і недискримінацію її учасників, стимулювати економічну активність через інструмент політичного зобов'язання, розвивати торгівлю шляхом її поступової лібералізації [4]. Згідно зі статтею 1 Генеральної угоди з торгівлі послугами (GATS), вона може відбуватися наступними способами [5, с. 4]:

1. При місцезнаходженні продавця і покупця в різних країнах
2. При отриманні послуги споживачем в країні продавця
3. Через комерційну присутність продавця в країні споживача
4. За умови фізичної присутності продавця в країні покупця

Міжнародна торгівля послугами при місцезнаходженні продавця і покупця в різних країнах стала можливою внаслідок розвитку інформаційно-комунікаційних технологій, оскільки завдяки ним зникає необхідність фізично перетинати кордон для надання чи отримання послуги. Як наслідок, в наш час через Інтернет можна отримати фінансові, консалтингові, освітні послуги, і при цьому продавець і покупець можуть знаходитись в різних країнах.

Для отримання деякого виду міжнародних послуг покупцю необхідно прибути в країну продавця. Наприклад, очне навчання в закордонних університетах, лікування в зарубіжних медичних закладах, туристичні послуги.

Комерційна присутність постачальника послуг в країні їх споживачів проявляється у відкритті на території покупця підрозділів компаній (дочірніх

компаній, філій). Наприклад, завдяки відкриттю магазинів на багатьох національних ринках магазинами ІКЕА, Auchan тощо покупцям з різних країн надають торговельні послуги.

Бувають випадки, коли для продажу послуги необхідно продавцю бути фізично присутнім в країні покупця. Прикладом таких послуг можуть бути міжнародні гастролі акторів (культурні послуги), інжинірингових послуг зарубіжним спеціалістом. Міжнародні послуги класифікують по-різному. Так, Євростат виділяє наступні види послуг (рис. 1.1):

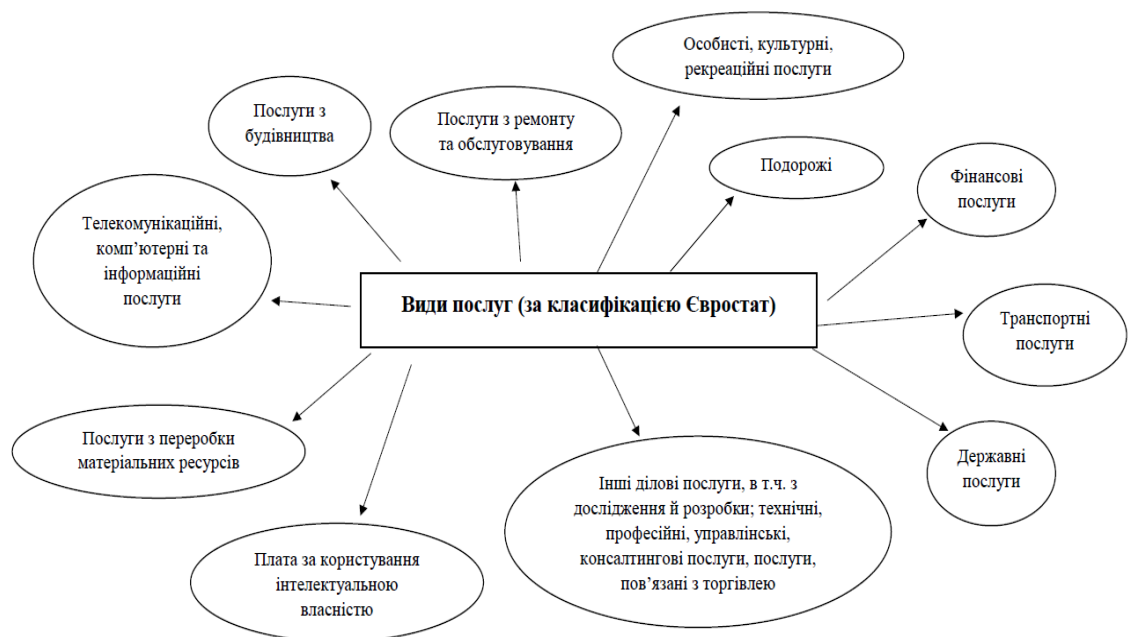


Рис. 1.1 Класифікація послуг за підходом Євростату

Джерело: побудовано автором на основі [6]

Своєю чергою Група Світового Банку у власному дослідженні від березня 2023 року класифікує їх таким чином:

1. Висококваліфіковані, які можуть виконуватись віддалено: фінансові, інформаційно-комунікаційні, професійні [7, с. 3].

2. Низькокваліфіковані, які потребують особистого контакту (транспортні послуги, послуги роздрібної торгівлі, готельно-ресторанного бізнесу, особисті, культурні, рекреаційні, адміністративні послуги, послуги підтримки) [7, с. 3].

3. Соціальні послуги (медичні, освітні), які здебільшого надаються державою [7, с. 3].

Ми вважаємо, що такий підхід до класифікації неправильний з точки зору розподілу відповідно до кваліфікації та необхідності особистого контакту. Так, в наш час послуги роздрібної торгівлі не обов'язково передбачають особистий контакт між продавцем і покупцем завдяки існуванню онлайн-магазинів. Освітні послуги цілком можуть перейти в категорію тих, які можуть надаватись віддалено. Своєю чергою ми не погоджуємось із тим, що особистий контакт робить послугу низькокваліфікованою. Так, часто інжинірингові послуги потребують як високий рівень кваліфікації спеціаліста, так і особистого контакту з клієнтом.

Дрейк-Брокмен Дж, Стефенсон С. поділяють послуги на «embodied» (дослівно «втілені») та «embedded» («вбудовані»). Так звані «втілені» послуги надаються в процесі виготовлення товарів (наприклад, комунікаційні, страхові, транспортні, послуги дизайну). Так звані «вбудовані» послуги надаються в процесі продажу товарів (післяпродажне обслуговування, послуги з ремонту, фінансові послуги) [8, с. 7]. На наш погляд, даний підхід до класифікації має право на існування, але застосовувати його для статистичних даних недоцільно.

Проаналізувавши вище згадані підходи до кваліфікації, ми вважаємо, що класифікація Євростат та поділ послуг за місцезнаходженням контрагентів, зазначений в GATS, є найбільш раціональними, оскільки найбільш точно відображає аспекти торгівлі послугами.

На торгівлю міжнародними послугами за Дрейк-Брокмен Дж, Стефенсон С. впливають наступні фактори, які визначають їх конкурентоспроможність [8, с. 27-28]:

- людський капітал (талант, освіта, навички, ідеї, культура фокусу на споживачах);
- інвестиції в нематеріальні активи (корпоративна інтелектуальна власність, наприклад, методи ведення бізнесу, копірайт, бренди)

- розвиток цифрової інфраструктури (доступ до зв'язку та Інтернету);
- рівень розвитку державних інститутів (рівень прозорості та корупції);
- ефективне внутрішньофірмове регулювання (вміння ефективно використовувати ресурси для адаптації до змін у зовнішньому середовищі);
- доступ на міжнародні ринки;
- надання консультацій зацікавлених сторін у сфері послуг;
- визначення розвитку сфери послуг пріоритетним напрямом політики;

Даний перелік приводить нас до думки, що для розвитку міжнародної торгівлі послугами необхідно зміцнювати фактори конкурентоспроможності як на рівні окремих фірм – мікрорівні, окремих держав – макрорівні, так і на міжнародному за участі міжнародних організацій.

В якості підсумку варто відзначити наступне. Міжнародна торгівля послугами відіграє велику роль у глобальній економіці завдяки її тісному взаємозв'язку з іншими секторами економіки. Вона сприяє їх розвитку і водночас розширює третинний сектор економіки, постійно породжуючи попит на нові види послуг – фактично сама на себе. Розвиток технологій призвів до того що послуги стали більш доступними, оскільки для їх надання наразі не завжди потрібен фізичний контакт між контрагентами. Щоб підвищити конкурентоспроможність міжнародних послуг, необхідно починати зі зміцнення позицій на рівні окремих підприємств, а також зосередити на цьому зусилля та ресурси з боку окремих національних економік та міжнародних організацій.

1.2. Сутність міжнародної торгівлі транспортними послугами та її значення для економіки країн

У власній монографії Савчук Л. і Корнеєва М. стосовно сутності міжнародних транспортних послуг вживають термін «міжнародний транспорт» і тлумачать його як послуги, які надаються усіма видами транспорту, з переміщення об'єкта транспортної операції. При цьому наголошується, що покупець і продавець є резидентами різних країн. В цій же монографії існують роз'яснення стосовно експорту та імпорту даного виду послуг. Так, операція з експорту виникає тоді, коли національний перевізник надає транспортні послуги або перетинаючи з вантажем державний кордон країни, або за умови, що об'єкт транспортної операції належить іноземним вантажовласникам.

Своє чергою імпорт відбувається за двома сценаріями. Перший передбачає надання транспортних послуг на платній основі іноземними компаніями національним з транспортуванням імпортованих товарів до митного кордону. Другий спосіб реалізується тоді, коли імпортовані товари за дорученням національної організації з міжнародних перевезень резидентів іноземними транспортними засобами переміщуються між різними пунктами за кордоном. Але автори наголошують, що отримання транспортної послуги резидентом за кордоном не вважається її імпортом [9, с. 226]. Виходячи зі сказаного, робимо висновок, що міжнародна торгівля транспортними послугами не обов'язково передбачає фізичний перетин кордону сторонами угоди, для цього контрагентам достатньо бути резидентами різних країн.

Згідно з Посібником зі статистики з міжнародної торгівлі 2010, виданим Департаментом з соціальних та економічних питань секретаріату ООН, до транспортних послуг включають процес перевезення людей та предметів з однієї локації в іншу, а також супутні та допоміжні послуги, оренду (чартер) транспортних засобів з екіпажем, поштові та кур'єрські послуги [10, с. 44-51].

При класифікації транспортних послуг використовують підхід, описаний в Розширеній класифікації послуг у платіжному балансі 2010 (ЕВOPS 2010) та ВРМ6 – 6-го видання Керівництва із платіжного балансу і міжнародної

інвестиційної позиції. Згідно з даними документами міжнародні транспортні послуги розрізняють як за видом використовуваного транспорту, так і об'єктами перевезення (див. рис. 1.2).

Як зазначено у підручнику Козака Ю., при виборі транспорту враховують наступні фактори: географічне розташування торговельних країн-партнерів та відстань до них, вид та вартість об'єкта перевезення, ступінь швидкості і надійності перевезення обраним видом транспорту, вартість транспортних послуг, рівень безпеки при транспортуванні та кількість обслуговуваних ринків. [11, с. 139].

Коментуючи дане твердження, варто відзначити наступне. Географічне положення країн є визначальним у доступі до різного виду транспортних послуг. Наприклад, країни, у яких відсутній доступ до моря, або, навпаки, ті, які знаходяться серед океану мають обмежений вибір серед видів транспортних послуг.

Відстань між країнами впливає на час та вартість доставки. Тому автомобільний транспорт є оптимальним для використання при необхідності перевезення на відносно близькі відстані, наприклад, між прилеглими територіями сусідніх країн. В той час як при необхідності подолати велику відстань доцільніше використовувати повітряний.

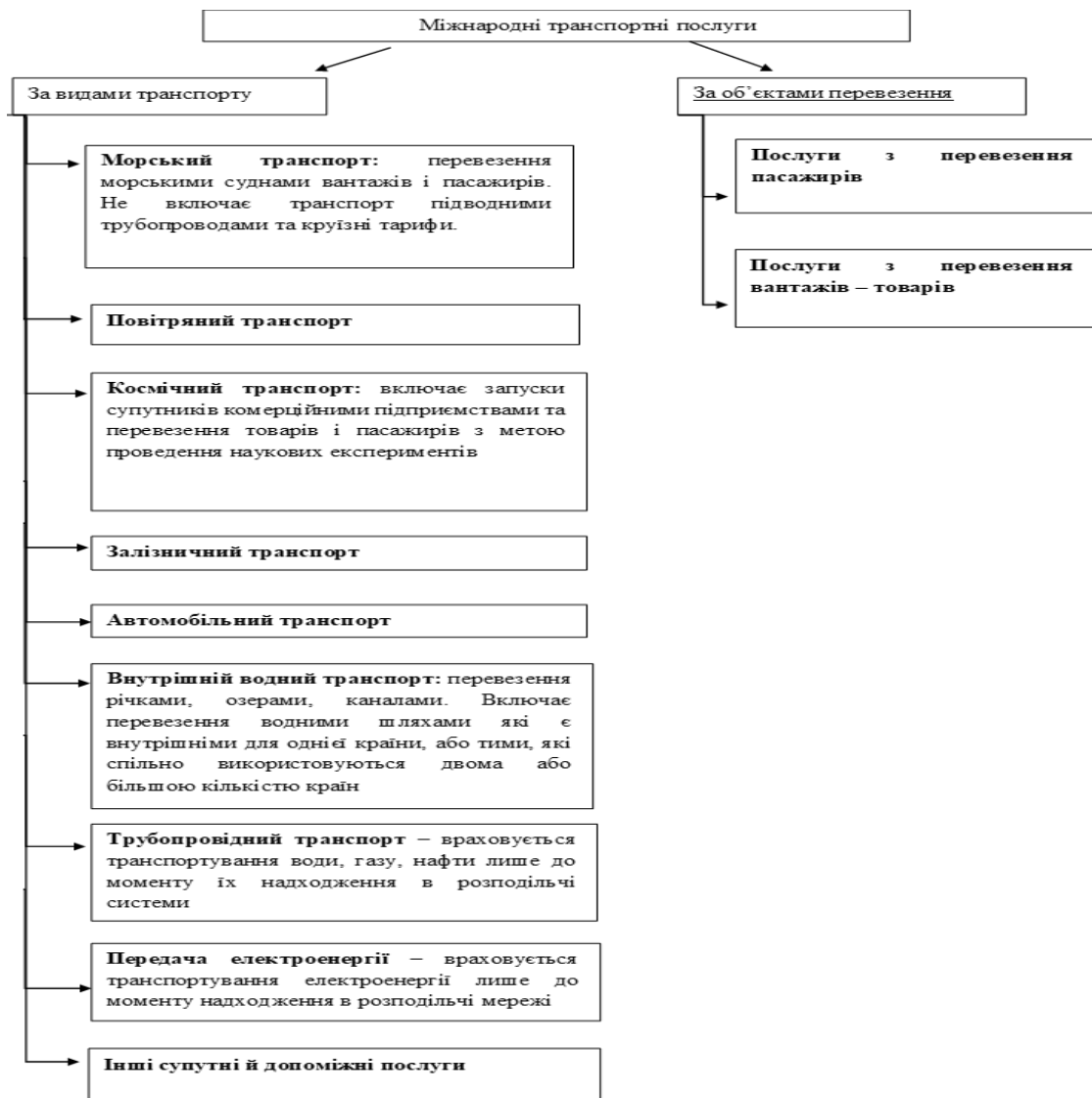


Рис. 1.2. Класифікація міжнародних транспортних послуг

Джерело: побудовано автором на основі [10, с.44-51]

При необхідності перевезення товарів, які не мають властивості швидко псуватися, і переміщуються у великих обсягах, найдоцільніше використовувати морський транспорт, який вирізняється низьким рівнем транспортних витрат та великою вантажопідйомністю. Саме тому для перевезення зерна, нафти, вугілля використовують міжнародні морські транспортні послуги за наявності виходу до моря. За рівнем витрат та вантажопідйомністю залізничний транспорт не є заміною, але допустимою альтернативою морському. При цьому слід врахувати, що для перевезень даним видом транспорту необхідна наявність належної інфраструктури, а також менший обсяг вантажу, що підлягає перевезенню.

Безпека транспортування є визначальним чинником при виборі виду транспортних послуг. Наприклад, сьогодні перевезення повітряним транспортом в Україні пасажирів є недоступним через ведення воєнних дій на території України.

Міжнародні транспортні послуги та їх значення для розвитку економік країн досліджувались багатьма вченими і науковцями. Так, Ерфан Є. і Лабецька М. стверджують про важливість транспорту для третинного сектору економіку на рівні світової економіки. З їх точки зору, транспорт слугує сполучною ланкою, за допомогою якої товар переміщується від його продавців до кінцевих споживачів і являються суб'єктами ринку. [12, с. 2]. З цим можна погодитися, додавши, що завдяки розвитку міжнародних транспортних послуг для продавців товарів розширились можливості проникнення на ринки збуту зарубіжних країн, в той час як для споживачів збільшились обсяги пропозиції, тобто розширились можливості вибору. Таким чином, в даному випадку отримують вигоду обидві сторони.

Джаджасінга Н. акцентує на перевагах від розвитку даного виду послуг. Він зазначає, що завдяки надійним транспортним послугам за помірною ціною існує можливість забезпечення закордонними товарами, які не можуть бути виготовлені місцевими виробниками через кліматичні умови, обмеженість природних ресурсів або високий рівень виробничих витрат [13, с. 348]. Іншими словами, міжнародні транспортні послуги поглиблюють міжнародний поділ праці, будучи засобом, за допомогою якого покупці можуть отримати необхідні товари.

Матвєєва А.В. та Панченко В.В обґрунтовують великі масштаби ринку транспортних послуг не лише збільшенням чисельності населення на планеті, але й зростанням попиту на товари і послуги. На їх думку, останнє вимагає задовольнити попит якнайшвидше і найефективніше. [14, с. 78]. Виходячи із цього, робимо висновок що не саме існування міжнародних транспортних послуг позитивно впливає на економіку країн, а лише у разі їх високої якості, доступної ціни та швидкості.

Рудра П., Багчі Т. у своїй науковій праці зазначають, що транспортна інфраструктура може сприяти розвитку інших секторів економіки і стимулювати множинний ефект. Автори наводять такий приклад: будівля транспортної інфраструктури може створити та збільшити попит на проміжні продукти з інших секторів економіки, чим і сприятиме їх розвитку [15]. Ми також притримуємось думки, що між транспортними послугами та іншими галузями економіки існує тісний взаємозв'язок, оскільки національна економіка являє собою систему, в якій елементи взаємопов'язані один з одним.

Базуючись на вищевикладеному матеріалі, робимо наступні висновки. В наш час міжнародні транспортні послуги позитивно впливають на економіку на усіх її рівнях. Вони поглиблюють міжнародний поділ праці, прискорюють товарообіг, а також створюють попит на товари й послуги, які надаються іншими галузями. Транспортні послуги можуть надаватись за допомогою різних видів транспорту, який вибирається в залежності від пріоритетів у конкретних ситуаціях: наскільки важливою є швидкість, економія витрат, відстань між країнами тощо.

1.3. Показники аналізу зовнішньої торгівлі транспортними послугами

Аналіз торгівлі транспортними послугами має проводитись на основі показників, які прямо чи опосередковано характеризують її стан. Перш за все, для проведення аналізу необхідно мати дані стосовно обсягів торгівлі – експорту й імпорту. Значення самі по собі нічого не говорять, тому досліджують їх динаміку за певний період часу. Щоб визначити тенденції змін показників протягом досліджуваного періоду, обраховують абсолютний темп приросту, темпи зростання і приросту. При чому розрізняють базисний і ланцюговий темп (див. табл. 1.1).

Таблиця 1.1

Формули розрахунку показників динаміки обсягу експорту (імпорту)

Показник	Вид	Формула	Глумачення символів
Абсолютний приріст, в грош. одиницях	Ланцюговий	$AGR_c = \frac{Q_i - Q_{i-1}}{Q_{i-1}}$	AGR_c, AGR_b – ланцюговий та базисний абсолютний приріст відповідно; Q_i – обсяг експорту/імпорту за досліджуваній період;
	Базисний	$AGR_b = \frac{Q_i - Q_0}{Q_0}$	
Темп зростання, %	Ланцюговий	$PC_c = \frac{Q_i}{Q_{i-1}} \times 100\%$	Q_{i-1} – обсяг експорту/імпорту за попередній період; Q_0 – обсяг експорту/імпорту за базовий період;
	Базисний	$PC_b = \frac{Q_i}{Q_0} \times 100\%$	
Темп приросту, %	Ланцюговий	$RGR_c = \frac{Q_i - Q_{i-1}}{Q_{i-1}} \times 100\%$	PC_c, PC_b – ланцюговий та базисний темп зростання відповідно RGR_c, RGR_b – ланцюговий та базисний темп приросту відповідно;
	Базисний	$RGR_b = \frac{Q_i - Q_0}{Q_0} \times 100\%$	

Джерело: побудовано автором на основі [16, с. 103-105]

Щоб дізнатись сальдо зовнішньої торгівлі транспортними послугами, необхідно від вартості їх експорту відняти вартість імпорту. Позитивне значення свідчить про профіцит у торгівлі, натомість від'ємне – про дефіцит, тобто про перевищення обсягів придбання над продажами.

$$BOT_{\text{transp.s.}} = E_{\text{transp.s.}} - I_{\text{transp.s.}} \quad (1.1)$$

де BOT – сальдо торгівлі транспортними послугами

$E_{\text{transp.s.}}$ – вартісний обсяг експорту транспортних послуг

$I_{\text{transp.s.}}$ – вартісний обсяг імпорту транспортних послуг

Важливість транспортних послуг у структурі торгівлі послугами характеризується відношенням вартості експорту транспортних послуг до загальної вартості експорту послуг. Відповідно, чим більша питома вага транспортних послуг, тим більш важливі вони для експорту країни. Аналогічний висновок можна зробити стосовно частки імпорту послуг із транспорту, який демонструє наскільки важливе значення ввезення транспортних послуг в контексті імпорту усіх видів послуг.

Більше уявлення про суть зовнішньої торгівлі транспортними послугами дає аналіз її структури: товарної та географічної. Товарна структура транспортними послугами визначається на основі їх поділу за видами – послуги з перевезення автомобільним, повітряним, морським, залізничним транспортом тощо. Географічна структура показує ступінь диверсифікації торгівлі за країнами і є джерелом інформації, на основі якого можна зробити висновки про тісність торговельних зв'язків із іноземними державами. Обидві типи структур формуються на основі розрахунків співвідношень обсягу торгівлі за видами транспортних послуг (товарна структура) та за певними країнами (географічна) у загальній вартості торгівлі даним видом послуг .

Для аналізу трансформації структури торгівлі транспортними послугами за певний період часу доцільним буде застосування лінійного і квадратичного коефіцієнтів абсолютних структурних зрушень Казинця, а також індексу Рябцева (див. табл. 1.2).

Таблиця 1.2

Показники для характеристики трансформації структурних змін у торгівлі

Показник	Формула	Тлумачення символів
Лінійний коефіцієнт абсолютних структурних зрушень	$K_{LA} = \frac{\sum_{i=1}^n d_{ij} - d_{ij-1} }{n}$	K_{LA} - лінійний коефіцієнт абсолютних структурних зрушень.
Квадратичний коефіцієнт абсолютних структурних зрушень	$K_{KVA} = \sqrt{\frac{\sum (d_{ij} - d_{ij-1})^2}{n}}$	K_{KVA} - квадратичний коефіцієнт абсолютних структурних зрушень. d_{ij} - частка і-ого елемента товарної структури експорту (імпорту) транспортних послуг в j-тий період. d_{ij-1} - частка і-ого елемента товарної структури експорту (імпорту) транспортних послуг в період, який передує j-тому періоду. n - кількість елементів товарної структури експорту (імпорту) транспортних послуг, що досліджуються.

Показник	Формула	Тлумачення символів
Індекс Рябцева	$I_{\text{Рябцева}} = \frac{\sqrt{\sum_{j=1}^n (d_{j1} - d_{j0})^2}}{\sqrt{\sum_{j=1}^n (d_{j1} + d_{j0})^2}}$	$I_{\text{Рябцева}}$ – індекс Рябцева n – кількість елементів товарної структури експорту (імпорту) транспортних послуг, що досліджуються d_{j1} – частка i -того елемента товарної структури експорту (імпорту) транспортних послуг в досліджуваний період d_{j0} – частка i -того елемента товарної структури експорту (імпорту) транспортних послуг в базовий період.

Джерело: побудовано автором на основі [17, 18]

Щоб визначити, наскільки в середньому змінювалась частка за досліджуваний період за усіма елементами у структурі, обраховують лінійний коефіцієнт абсолютних структурних зрушень. Для цього суму часток елементів товарної структури торгівлі за модулем ділять на загальну кількість елементів у структурі [17, с. 21].

Розрахунок квадратичного коефіцієнта надає можливість дізнатись про відсоткову динаміку зміни усіх часток елементів товарної структури за досліджуваний період. Так, якщо показник приймає значення $<2\%$, то структурні зрушення були незначними. Значення даного коефіцієнта абсолютних структурних зрушень в діапазоні 2-10% говорить про їх суттєвість, а при значенні $>10\%$, їх вважають великими [17, с. 21].

За допомогою індекса Рябцева визначають рівень відмінностей двох структур у вигляді фактичної різниці в їх значеннях, враховуючи максимально допустиме. Це дає змогу аналізувати відхилення структури від її нормованого розвитку. Інтерпретувати рівень структурних відмінностей за значенням індекса потрібно наступним чином [17, 18]:

- 0 – 0,03 – структури тотожні;

- 0,031 – 0,07 – дуже низький;
- 0,071 – 0,15 – низький;
- 0,151 – 0,3 – істотний;
- 0,301 – 0,5 – високий;
- 0,501 – 0,7 – дуже високий;
- 0,701 – 0,9 – структури є протилежними;
- $\geq 0,901$ – структури є повністю протилежними;

Для отримання більш повної інформації стосовної географічної структури торгівлі можна розрахувати індекс Герфіндаля-Хіршмана та інтенсивності торгівлі. Індекс Герфіндаля-Хіршмана обраховується для визначення ступеня географічної диверсифікації експорту. Він приймає значення від 0 до 1. Чим більше його значення, тим нижчий рівень диверсифікації структури експорту [19, с. 70-71]. Формула для його розрахунку виглядає наступним чином:

$$HHI_a = \sum_{i=1}^N \left(\frac{x_b}{X_a} \right)^2, \quad (1.2)$$

де HHI_b – індекс Герфіндаля-Хіршмана

N – кількість країн-імпортерів транспортних послуг країни a

x_b – вартість експорту транспортних послуг до країни b

X_a – загальна вартість експорту транспортних послуг країни a .

Існує шкала значень, за якою можна зробити висновки про ступінь диверсифікованості структури експорту. Якщо $HHI \leq 0,01$, то структура має високий рівень диверсифікації. Діапазон значень 0,01-0,15 свідчить про географічну диверсифікованість експорту. Якщо HHI перебуває в межах 0,15-0,25, це означає помірну диверсифікацію структури. Відповідно, коли індекс набуває значення $\geq 0,25$, йдеться мова про низький рівень диверсифікації структури [19, с. 71].

Розрахунок індексу інтенсивності торгівлі дозволяє зробити висновки стосовно білатеральної торгівлі транспортними послугами. Він обчислюється за формулою [20, с. 57-58]:

$$TII_{ab} = \frac{x_{ab}/X_{aw}}{x_{wb}/X_w}, \quad (1.3)$$

де TII_{ab} - індекс інтенсивності торгівлі країни а з країною b

x_{ab} – вартість експорту транспортних послуг країни а до країни b

X_{aw} – вартість експорту транспортних послуг країни а усьому світу

x_{wb} – вартість світового експорту транспортних послуг до країни b

X_w – загальний обсяг світового експорту транспортних послуг.

Якщо значення показника >1 , то торгівлю транспортними послугами між двома країнами можна вважати інтенсивною. Якщо значення <1 , то висновки стосовно інтенсивності протилежні.

Для визначення рівня конкурентоспроможності країни у наданні транспортних послуг можна використати індекс торговельної спеціалізації та виявлення порівняльних переваг. Обчислення індексу торговельної спеціалізації дозволяє оцінити взаємну порівняльну конкурентоспроможність у наданні транспортних послуг. Даний індекс приймає значення від -1 до 1. Якщо індекс торговельної спеціалізації > 0 , можна стверджувати про наявність конкурентних переваг і спеціалізацію країни на наданні транспортних послуг. Відповідно чим ближче значення до 1, тим більші порівняльні переваги країни в цій сфері [19, с. 139-140]. Формула для його розрахунку виглядає наступним чином:

$$TS_{ab} = \frac{E_{ab}-M_{ab}}{E_{ab}+M_{ab}}, \quad (1.4)$$

де TS_{ab} – індекс торговельної спеціалізації країни а

E_{ab} – вартість експорту транспортних послуг з країни а до країни b

M_{ab} – вартість імпорту транспортних послуг країною а з країни b.

Індекс виявлених порівняльних переваг (RCA) в контексті аналізу міжнародної торгівлі транспортними послугами дозволяє зробити висновки про конкурентоспроможність досліджуваної країни в сфері надання транспортних послуг іншим країнам. Він обчислюється за формулою [20, 21]:

$$RCA_{ij} = \frac{x_{ij}/X_j}{x_{iw}/X_w}, \quad (1.5)$$

де RCA_{ij} – індекс виявлених порівняльних переваг країни j у наданні транспортних послуг

x_{ij} – вартість експорту транспортних послуг країни j

X_j – вартість експорту всіх послуг країни j

x_{iw} – вартість світового експорту транспортних послуг

X_w – вартість світового експорту всіх послуг.

Чим вище значення приймає індекс порівняльних переваг, тим міцніші позиції досліджуваної країни як експортера транспортних послуг. Якщо $RCA \geq 1$, то країна є конкурентоспроможною щодо надання та експорту даного виду послуг порівняно з країною, яка надає та експортує транспортні послуги на рівні або нижче середньосвітового рівня [21].

Отже, для оцінки торгівлі транспортними послугами показники, застосовувані для аналізу, мають охоплювати якнайбільше її аспектів: динаміку змін вартісних обсягів за певний період, географічну та товарну структуру, а також конкурентоспроможність у зовнішній торгівлі. Перевагою застосування показників, описаних у даному підрозділі, є те, що дані для їх розрахунку знаходяться у відкритому доступі і регулярно оновлюються, а обчислення за формулами не потребує глибоких знань з вищої математики.

Висновки до розділу 1

Міжнародна торгівля послугами істотно впливає на розвиток як окремих національних економік, так і глобальної економіки. Вона займається «обслуговуванням» виробництва товарів, сприяє їх створенню. Завдяки торгівлі послугами відбувається як екстенсивний, так і інтенсивний розвиток виробництва. Міжнародна торгівля послугами слугує інструментом задоволення вигод виробника та споживача. Розвиток технологій сприяв тому, що наразі для торгівлі послугами не обов'язково перетинати кордони.

На розвиток глобальної економіки значно впливає міжнародна торгівля транспортними послугами. Вона забезпечує товарорух, виступаючи своєрідною

сполучною ланкою між виробником і споживачем. За їх допомогою можна нейтралізувати проблему обмеженого розподілу ресурсів, оскільки надаючи транспортні послуги можна доставити ресурси навіть з віддалених куточків світу. Важливою є ефективність транспортних послуг: їх швидкість, якість та ціна. Враховуючи ці чинники та мету, яку потрібно досягти контрагентам, приймають рішення про вибір виду транспортних послуг.

Для аналізу зовнішньої торгівлі транспортними послугами необхідно дослідити її динаміку змін, визначити товарну структуру й зрушення в ній за досліджуваний період, географічну структуру і рівень диверсифікації експорту, а також конкурентні позиції країни в даній сфері. Методом систематизації цих даних можна зробити висновки про стан зовнішньої торгівлі транспортними послугами конкретної країни в цілому.

РОЗДІЛ 2 ЗОВНІШНЯ ТА ВНУТРІШНЯ ТОРГІВЛЯ ТРАНСПОРТНИМИ ПОСЛУГАМИ УКРАЇНИ

2.1. Аналіз внутрішньої торгівлі транспортними послугами в Україні

За період 2013-2023 рр. підприємства, що діють в галузі транспорту, найбільше послуг реалізували у 2021 році – на суму 440 835,1 млн. грн, найменше – в 2013 році на суму 135 791,4 млн. грн. Однак слід врахувати факт знецінення гривні в 2021 році порівняно з 2013 роком. Аналізуючи загальну тенденцію, бачимо, що в 2023 р. транспортних послуг було реалізовано на 210,76% більше порівняно з базовим роком – фактично в 2,1 рази.

Загалом обсяг реалізованих послуг підприємствами України, які діють в сфері транспорту, складського господарства, поштової та/або кур'єрської діяльності, переважно зростає (див. табл. 2.1). Лише в 2022 році відбулось падіння на 14,15% (на 141,47 тис. грн) відносно 2021 року, після чого обсяги знов почали зростати. Так, в 2023 р. вартість реалізованих послуг була на 11,5% відносно 2022 р. Але попри зростання довоєнний темп реалізації послуг не відновився, оскільки темп зростання в 203 році був менший, ніж темп падіння в 2022. На нашу думку, дана ситуація склалася внаслідок проблем з логістикою, які виникли через воєнні дії.

Таблиця 2.1

Динаміка зміни обсягу реалізованих транспортних послуг підприємствами (2013-2023 рр.)

Рік	Вартість реалізованих послуг, млн. грн	Абс. приріст, тис. грн		Темп зростання, %		Темп приросту, %	
		ланц.	базис.	ланц.	базис.	ланц.	базис.
2013	135791,4						
2014	142579,4	+49,99	+49,99	105	105	+5	+5
2015	194483,5	+364,04	+432,22	136,4	143,22	+36,40	+43,22
2016	253880,7	+305,41	+869,64	130,54	186,96	+30,54	+86,96
2017	308405,0	+214,76	+1271,17	121,48	227,12	+21,48	+127,12
2018	351639,4	+140,19	+1589,56	114,02	258,96	+14,02	+158,96

Рік	Вартість реалізованих послуг, млн. грн	Абс. приріст, тис. грн		Темп зростання, %		Темп приросту, %	
		ланц.	базис.	ланц.	базис.	ланц.	базис.
2019	390179,1	+109,6	+1873,37	110,96	287,34	+10,96	+187,34
2020	392071,6	+4,85	+1887,31	100,49	288,73	+0,49	+188,73
2021	440835,1	+124,37	+2246,41	112,44	324,64	+12,44	+224,64
2022	378470,6	-141,47	+1787,15	85,85	278,71	-14,15	+178,71
2023	421979,3	+114,96	+2107,56	111,5	310,76	+11,5	+210,76

Джерело: побудовано автором на основі [22-24]

Для виокремлення регіонів України, які мали найвищий рівень спеціалізації в торгівлі транспортними послугами за період 2013-2021 рр. обрахували для кожного коефіцієнт локалізації. Коефіцієнт локалізації розраховується шляхом поділу частки реалізованих транспортних послуг в загальному обсязі послуг регіону на питому вагу реалізованих транспортних послуг в обсязі послуг України. Як видно з додатку А, протягом досліджуваного періоду високий рівень спеціалізації у наданні транспортних послуг мали Кіровоградська, Миколаївська та Одеська область. При чому в 2013-2020 рр. Кіровоградська та Миколаївська область займали перші два місця, Одеська – очолювала 3-тє місце за значенням коефіцієнта локалізації. Натомість в 2020-2021 роках рівень спеціалізації регіонів дещо змінився. Так, в 2020 році коефіцієнт локалізації у наданні транспортних послуг в Тернопільській області ($L=1,677$) був більшим, ніж в Одеській ($L=1,620$). А в 2021 році Одеська область поступилась за рівнем спеціалізації таким регіонам як Кіровоградська, Тернопільська, Івано-Франківська, Миколаївська, Закарпатська, Одеська. Попри це рівень спеціалізації Одеської області залишився на високому рівні ($L=1,597$).

Своєю чергою в 2013-2021 рр. Донецька, Харківська області, м. Київ характеризувались низьким рівнем спеціалізації у наданні транспортних послуг. Також помітним є різке зниження рівня спеціалізації Луганської

області після 2013 р. Так, у 2013 р. коефіцієнт локалізації становив 1,129, а у 2014 р. – 0,387. Попри те, що рівень спеціалізації почав згодом відновлюватись, Луганська область за досліджуваний період так і не відновила довоєнний (до 2014 року) високий рівень спеціалізації у торгівлі транспортними послугами.

Для глибшого розуміння стану внутрішньої торгівлі транспортними послугами в Україні проаналізували роль видів транспорту в перевезенні вантажів та пасажирів. В 2013-2023 рр. найбільшу роль у перевезенні вантажів відігравав автомобільний транспорт, яким було перевезено 69-75% вантажу. Причому помітною є тенденція зростання цієї частки, зокрема під час війни, коли її значення досягло 77%. Друге місце посідав залізничний транспорт, яким перевозили 17-24% вантажу. Помітною є тенденція зниження частки вантажу, перевезених даним видом транспорту за період 2022-2023 рр. Третє місце очолював трубопровідний транспорт, яким транспортувалось 5-7% вантажу. Незначний обсяг перевозився іншими видами транспорту - морським, річковим та авіаційним (див. табл. 2.2).

Таблиця 2.2

Частка окремих видів транспорту в перевезенні вантажів, %

Види транспорту	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
залізничний	24	24	24	22	22	20	20	19	21	17	17
морський	0	0	0	0	0,14	0	0	0	0	0	0
річковий	0	0	0	0	0,23	0	0	0	0	0	0
автомобільний	69	70	69	71	71	73	73	75	74	77	77
авіаційний	0	0	0	0	0,005	0	0	0	0	к/с	к/с
трубопровідний	7	6	7	7	7	7	7	6	5	к/с	к/с

Джерело: побудовано автором на основі [25, 26]

Причиною зростання ролі автомобільного транспорту в перевезенні вантажів і одночасне зниження частки залізничного і трубопровідного є те, що зараз у зв'язку з окупацією значною частиною території та розширенням зони бойових дій можливості для експлуатації трубопровідного і залізничного

транспорту звузились, адже цей вид транспорту відрізняється меншою маневреністю та більшою залежністю від інфраструктури. Своєю чергою використання автомобільного транспорту стало більш поширеним через його гнучкість в контексті перебудови логістичних маршрутів.

Структура перевезення пасажирів, на відміну від структури перевезення вантажів відрізняється більшою диверсифікованістю. Найбільше перевезень пасажирів за досліджуваний період здійснювалось автомобільним транспортом (автобусами) – 51-39%. При цьому, на відміну від структури перевезення вантажів, спостерігаємо тенденцію зменшення ролі автомобільного транспорту в перевезенні пасажирів. Діаграма на рис. 2.1 дозволяє зробити висновок, що питома вага перевезень автотранспортом в 2023 році суттєво знизилась порівняно відносно 2013 р. – на 12 п.с. Водночас зросла частка для тролейбусного – на 7 п.с., трамвайного – на 5 п.с. та метрополітенівського транспорту – на 3 п.с. Частка перевезень пасажирів залізничним транспортом за 2013-2023 була найменшою, а протягом 2020-2023 років становила лише 3%, що говорить про зменшення ролі даного виду транспорту відносно 2013 р., коли його частка сягала 6%.

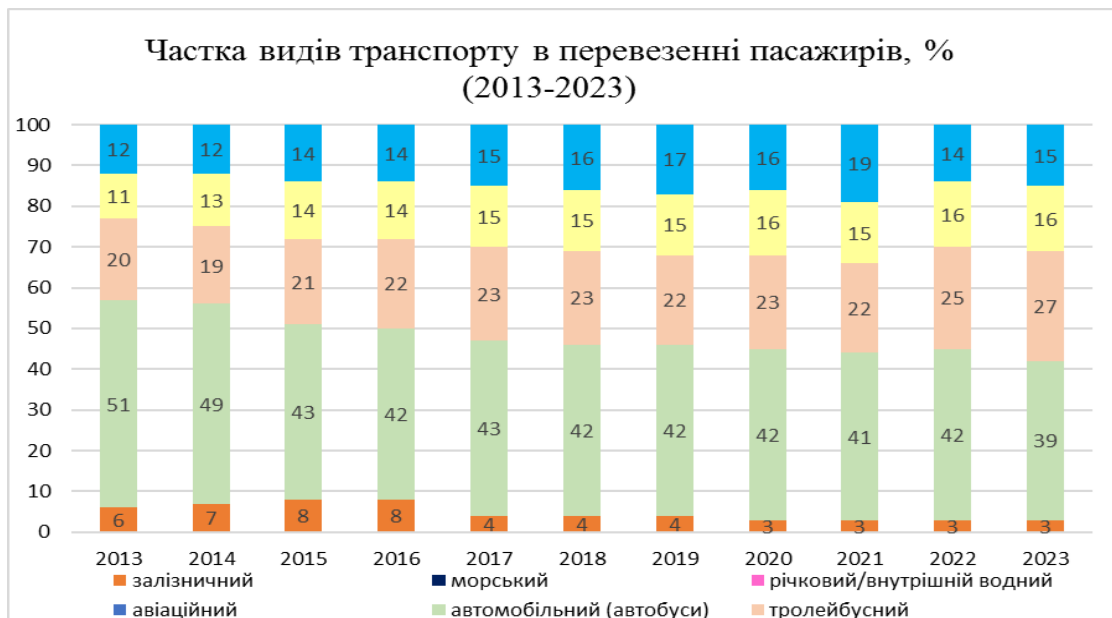


Рис. 2.1. Питома вага різних видів транспорту у перевезенні пасажирів в Україні

Джерело: побудовано автором на основі [25, 26]

Як бачимо, найменшою популярністю у перевезенні користувався морський, авіаційний та річковий транспорт. Розрахований індекс Рябцева для структури перевезення пасажирів для транспорту $I_{\text{Рябцева}} = 0,141$ дозволяє зробити висновок, що структурам 2013 і 2023 р. притаманний низький рівень відмінностей.

Вищезазначена інформація дозволяє стверджувати, що обсяг реалізації послуг підприємствами, які ведуть діяльність в сфері транспорту, переважно мав тенденцію до зростання, що є позитивним фактором. Регіонами спеціалізації в реалізації транспортних послуг є Кіровоградська, Миколаївська та Одеська області, в останні роки зросла роль західних регіонів. У перевезенні вантажів та пасажирів найбільшу роль відігравав автомобільний транспорт. Однак у воєнний час обсяги перевезених ним вантажів збільшились, а пасажирів – зменшились. Для вантажів істотну роль відігравав також залізничний і трубопровідний транспорт, а для пасажирів – залізничний та різні види міського транспорту. Натомість незначна кількість вантажу й пасажирів припадала на морський та авіаційний транспорт.

2.2. Аналіз зовнішньої торгівлі України транспортними послугами

У міжнародній торгівлі транспортними послугами Україна є конкурентоспроможною, що підтверджується розрахованим нами індексом виявлених порівняльних переваг.



Рис. 2.2. Індекс виявлених порівняльних переваг в торгівлі України транспортними послугами (2013-2023)

Джерело: побудовано автором на основі [27-30]

Графік на рис. 2.2 наочно демонструє, що за досліджуваний період значення $RCA > 1$, що є доказом її конкурентоспроможності в сфері надання транспортних послуг відносно інших країн. Найбільше значення індексу порівняльних переваг Україна мала в 2019 році – 3,49, найменше – в 2022 році (1,53). Конкурентоспроможність України в даній сфері в 2023 році зменшилась відносно 2013 р., але при цьому зросла порівняно з двома попередніми роками – 2021-2022 р. Зменшення значення індексу було, ймовірно, наслідком негативного впливу пандемії та війни на логістику.

Україна в період 2013-2023 рр. в зовнішній торгівлі транспортними послугами мала лише додатне сальдо завдяки перевищенню обсягів експорту імпортом. Ця ситуація, на наше переконання, сприяє вирівнюванню платіжного балансу, який має переважно від'ємне сальдо за іншими статтями експорту та імпорту. Присутній, однак, і негативний момент: розмір торговельного сальдо в останні роки почав зменшуватися, що не сприяє покращенню стану і так розхитаної економіки.



Рис. 2.3. Динаміка основних показників зовнішньої торгівлі України транспортними послугами (2013-2023)

Джерело: побудовано автором на основі [27-29]

За досліджуваний період характерним було чергування періодів зростання й спадання для обсягу експорту транспортних послуг. Найдовшим періодом скорочення експорту стали 2020-2022 рр., яке ми пов'язуємо із негативним впливом пандемії та війни на логістику. Найбільший приріст в експорті спостерігався у 2019 році – на суму 3258,5 млн. дол. або на 55,69% відносно 2018 року. Найбільше скорочення обсягу експортованих послуг відбулось у 2020 р. – на 45,24% або 4121,5 млн. дол. відносно 2019 р.

Аналізуючи динаміку експорту відносно базового року (2013), прийшли до наступних висновків. В 2014-2018, 2020-2023 рр. його обсяг був меншим, ніж у 2013 році. Загалом, у 2023 році попри нарощення обсягів експорту відносно 2022 року на 7,42%, його значення становило лише 39,88% обсягу 2013 року. Отже, відносно базового періоду відбулось значне скорочення експорту.

Аналогічно експорту попереми́нне зростання й спадання було характерне для імпорту транспортних послуг. Найбільший обсяг приросту спостерігався у 2021 році – на 67,54% відносно 2020 року, а найбільше скорочення – у 2022 р.

на суму 737,3 млн. дол порівняно з 2021, що, на нашу думку, пов'язане з погіршенням загального стану зовнішньої торгівлі.

Обрахувавши абсолютний приріст, темпи зростання й приріст базисного типу для імпорту, прийшли до наступних висновків. Щорічно, крім 2021 р., імпорт скорочувався відносно 2013 року. В 2023 році вартість імпорту була на 40,93% менша, ніж у базовому році.

Як уже було зазначено вище, значення торговельного сальдо протягом 2013-2023 завжди було додатним. Воно набуло найбільшого значення у 2019 році (+7550,8 млн. дол.), а найменшого – в 2022 (+1922,9 млн. дол.). Помітним стало різке зростання його значення в 2019 році відносно 2018 року, після чого сальдо щорічно почало знижуватись. В 2023 році зовнішньоторговельне сальдо хоч і зросло на 13,63% відносно 2022 року, його значення складало лише 34,72% значення в 2013 році.

Згідно зі статистичними даними, в географічній структурі експорту Україною транспортних послуг протягом 2014-2021 рр. серед провідних партнерів завжди фігурували російська Федерація, Сполучене Королівство Великої Британії й Північної Ірландії, Швейцарія, Німеччина та Об'єднані Арабські Емірати. Як видно з рис. 2.4, існує значний розрив у їх питомих частках. Так, питома вага росії коливалася в діапазоні 66,1-30,6%, в той час як на інших провідних партнерів припадало не більше 7,05%. Описане свідчить про недостатню диверсифікованість географічної структури експорту.



Рис. 2.4. Питома вага провідних партнерів України у географічній структурі експорту протягом 2014-2021 рр.

Джерело: побудовано на основі [31]

Аналізуючи діаграму на рис. 2.4, бачимо, що російська федерація за досліджуваний період була провідним імпортером для України в сфері транспортних послуг. Більше того, навіть попри початок воєнних дій між росією та Україною в 2014 році, обсяг експорту транспортних послуг у відсотковому відношенні переважно зростав протягом 2014-2019 рр. Але згодом відбулось його скорочення. В результаті питома вага росії в 2021 році становила 30,6%, що на 18,2 п.с. менше відносно 2020 року і на 13,8 п.с. менше порівняно з 2014 роком. Навіть попри скорочення експорту росія зберегла позиції головного імпортера даного виду послуг. На наш погляд, причиною цього є те, Україна та росія - сусідні країни, які активно вели торгівлю між собою.

Питома вага Сполученого Королівства, як провідного імпортера, за досліджуваний період зменшилася. Так, в 2021 році його частка в 2,4 рази менша, ніж у 2014 році. Зворотна тенденція характерна для Швейцарії, Німеччини та Об'єднаних Арабських Еміратів, оскільки їх питома вага збільшилась. Зокрема, частка експорту до ОАЕ збільшилась в 2 рази. В

сукупності зі зменшенням ролі росії як торговельного партнера збільшення питомої ваги інших країн свідчить про те, що географічна структура експорту транспортних послуг стала більш диверсифікованою. Дана ситуація є позитивною тенденцією, оскільки чим нижча концентрація експорту, тим більш розпорошені ризики по країнах, що у випадку настання форс-мажорних обставин дає більше можливостей для швидкої адаптації до нових викликів.

Географічна структура імпорту транспортних послуг Україною, на відміну від структури експорту, в 2014-2021 рр. мала відносно вищий рівень диверсифікованості – відповідно, відрізнялась меншою залежністю від одного торговельного партнера. Діаграма на рис. 2.4. наочно демонструє, що провідними постачальниками транспортних послуг протягом досліджуваного періоду біли рф, Сполучене Королівство, Білорусь та Польща.

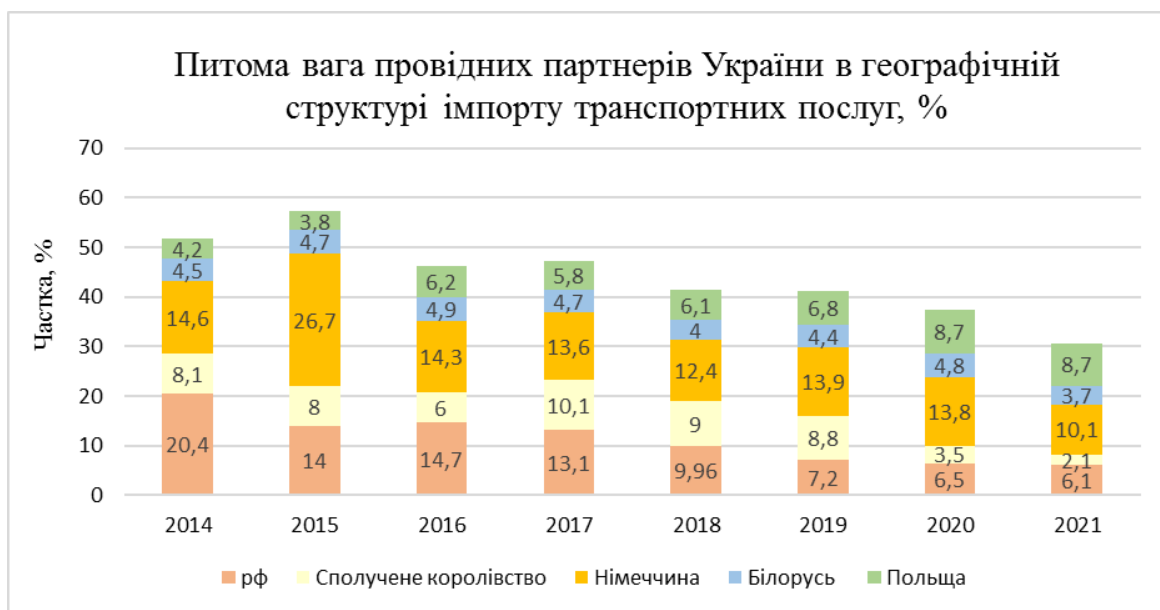


Рис. 2.5. Динаміка зміни значення часток провідних постачальників транспортних послуг для України (2014-2021)

Джерело: побудовано на основі [31]

Роль російської федерації як постачальника була значно меншою, ніж в якості покупця транспортних послуг. Так, в 2014 році 20,4% транспортних послуг було імпортовано з України, а в подальших роках частка росії постійно знижувалась. Так, в 2021 році вона становила лише 6,1%, що на 14,3 п.с. менше, ніж у 2014 р. Тенденція зменшення частки була притаманна для Сполученого

Королівства й Білорусі. Так, динаміка зміни питомої ваги Сполученого Королівства була наступною: зростання протягом 2014-2017 рр., яке змінилось тенденцією спаду. В результаті питома вага даної країни в 2021 році становила лише 2,1%, що на 6 п.с. менше порівняно з 2014 роком. Частка Білорусі в імпорті транспортних послуг коливалась в межах 3,7-4,5%, і, як вже відомо, за досліджуваний період її значення знизилось.

Своєю чергою роль Польщі в якості постачальника за період 2014-2021 рр. збільшилась, на що вказує зростання їх часток в географічній структурі. Так, частка Польщі в 2021 р. відносно 2020 р. не змінилась, але була більшою в 2,1 рази відносно 2014 р.

Більш складна тенденція була притаманна Німеччині. Так, найбільша питома вага для неї була в 2015 р. й становила 26,7%. В решті періодів вона коливалась в межах 10,1-14,6%. Відносно 2020 та 2014 р. частка Німеччини зменшилась. Тим не менш в 2015 році та в 2017-2021 рр. питома вага даної країни була більшою, ніж в росії. Це свідчить про те, що в останні роки росія поступилась місцем провідного постачальника Німеччині.

Слід відзначити, що в деякі періоди провідним постачальником транспортних послуг для України була Словаччина й Туреччина. Так, в 2015 р. питома вага Словаччини становила 8%, в 2016 р. – 9,8% 2017 р. – 8,1%, 2018 – 6,9%. Натомість частка Туреччини досягла значення 7,2% в 2016 р., 7,7% в 2017, 6,5% в 2018 р., 8,1% в 2019 р., 12,2% в 2020 році та 11,7% в 2021 році.

Для формування більш точної картини щодо географічної структури торгівлі транспортними послугами нами було розраховано індекс Герфіндаля-Хіршмана в 2014-2021 рр. За досліджуваний період його значення коливалося в межах 0,11 – 0,442. В 2014-2019 рр. відбулось зниження рівня диверсифікації географічної структури транспортними послугами. Так, якщо в 2014 р. індекс дорівнював 0,212, то у 2019 р. – 0,442. На щастя, для 2020-2021 рр. характерним було підвищення рівня диверсифікації. Так, в 2020 році ННІ = 0,252, а в 2021 році – 0,113. На основі розрахованих значень робимо висновки, що в більшості періодів географічна структура експорту відрізнялась низьким рівнем

диверсифікації. Але загалом ситуація покращилась: якщо в 2014 році географічна структура експорту відрізнялась помірною диверсифікацією, то наприкінці періоду – в 2021 році структура належала до категорії диверсифікованих.

Конкуренентоспроможність України в наданні транспортних послуг іншим країнам в 2014 і 2021 рр. можна охарактеризувати наступним чином. В 2014 році індекс торговельної спеціалізації дорівнював одиниці відносно торгівлі переважно з країнами Африки та Азії: Замбії, Анголи, Західної Сахари, Камбоджі, Об'єднаних Арабських Еміратів, Гани тощо. Слід відзначити що TS дорівнював 1 у торгівлі з Ісландією та Філіппінами, 0,9 – з Норвегією, Ізраїлем, Хорватією, 0,8 – Грецією, США, В'єтнамом, Казахстаном, рф, Азербайджаном. Найнижчий рівень конкурентоспроможності України був відносно Аргентини, Кенії, Малі та Перу (TS = -1). В 2021 році індекс торговельної спеціалізації був рівний одиниці відносно Норвегії та Малайзії. Відносно високі порівняльні переваги в 2021 році Україна мала в торгівлі з росією та Австралією (TS = 0,9), Тайванем, Ісландією, ОАЕ та Індією (TS = 0,8). Найнижче значення індексу торговельної спеціалізації було відносно Туркменістану, Чорногорії й Албанії (-0,8 в 2021 році).

Для правильної інтерпретації слід врахувати факт, що у 2021 році для великої кількості країн дані були або конфіденційними, або з певних причин не фіксувались. Тому робити висновки стосовно змін відносних порівняльних переваг України стосовно регіонів ми не можемо. Однак точно можемо відзначити, що Україна має високі порівняльні переваги у торгівлі з Норвегією, Об'єднаними Арабськими Еміратами та російської федерації.

Необхідним для формування комплексного уявлення про торгівлю України транспортними послугами є аналіз товарної структури. В експортній структурі найбільшу частку в 2013-2023 рр. становив трубопровідний транспорт (див. додаток Б). На нашу думку, це обумовлено тим, що Україна є транзитною країною, через яку постачаються енергоносії в країни Європейського союзу. Іншими важливими складовими був морський,

повітряний та залізничний транспорт. При цьому спостерігаємо зменшення частки залізничного на 12,99 п.с. в 2023 відносно 2013 р. Найменша питома вага припадала на поштові й кур'єрські послуги транспорт – максимальне значення їх частки становило 1,46 в 2021 році.

Товарна структура імпорту транспортних послуг була більш диверсифікована, ніж експортна – більш рівномірний розподіл часток за видами транспорту. Найбільш вагоме значення мав повітряний транспорт. Друге місце посідав переважно залізничний, третє – автомобільний транспорт. Справедливим буде визнати, що частка повітряного й залізничного транспорту в 2023 році відносно 2013 року значно зменшилась. У випадку із повітряним на 23,38 п.с, а із залізничним – на 18,56 п.с. Натомість суттєво зросла частка морського – на 14,6 п.с. і автомобільного – на 16,87 п.с. відносно базового. За наявними даними імпорту транспортних послуг трубопровідним транспортом відіграв незначну роль в товарній структурі. І, як у випадку з експортною структурою, річковий транспорт не має вагому роль у торгівлі.

Точніші висновки щодо змін у товарній структурі торгівлі транспортними послугами дозволяють зробити зазначені в таблиці 2.3. показники. Як бачимо, в середньому структура експорту змінювалась незначно – в межах 0,8-4,5 п.п. Найбільші зміни спостерігались в 2020 році відносно 2019, найменші – в 2018 відносно 2017. Обраховані квадратичні коефіцієнти приводять нас до висновку, що протягом 2014-2016 та 2019-2021 рр. структурні зрушення були суттєвими, незначними вони були в 2017-2018 рр та 2023. Значення індексу Рябцева вказують на те, що відносно 2013 року рівень структурних відмінностей в 2014-2015 рр. був дуже низьким, в 2016-2018, 2020-2021 рр. низьким, в 2019 і 2023 році істотним, а в 2022 році році товарна структура мала високий рівень відмінностей відносно базового року.

Товарна структура імпорту транспортних послуг в середньому змінювалась в межах 1,1-6,8 п.п. Найбільше значення лінійного коефіцієнту було в 2020 році відносно 2019 р., а найменше – в 2019 році відносно 2018 (див. табл. 2.3).

Динаміка зміни показників структурних змін в товарній структурі
торгівлі України транспортними послугами

Показники для характеристики трансформації структурних змін в:	2014/ 2013	2015/ 2014	2016/ 2015	2017/ 2016	2018/ 2017	2019/ 2018	2020/ 2019	2021/ 2020	2022/ 2021	2023/ 2022
- експорті транспортних послуг										
Лінійний коефіцієнт, відсоткові пункти	1,7	2,3	2,4	1	0,8	4	4,5	3,3	4,3	0,85
Квадратичний коефіцієнт, %	2,32	3,16	3,26	1,29	1,1	6,02	6,67	5,62	5,3	0,9
Індекс Рябцева (відносно 2013 р.)	0,07	0,06	0,112	0,128	0,138	0,238	0,131	0,142	0,366	0,184
- імпорті транспортних послуг										
Лінійний коефіцієнт, відсоткові пункти	3,6	3,8	1,7	1,4	3,4	1,1	6,8	2,3	6,7	5,8
Квадратичний коефіцієнт, %	4,41	5,18	2,27	1,92	4,88	1,47	9,36	6	8	7,3
Індекс Рябцева (відносно 2013 р.)	0,104	0,157	0,138	0,14	0,196	0,227	1,033	0,317	0,479	0,409

Джерело: побудовано автором на основі [27-29]

В більшості періодів структурні зрушення були суттєвими, на що вказують обчислені квадратичні коефіцієнти. Так, в 2020 році його значення досягло 9,36%, що говорить про суттєвість зрушень відносно 2019 року. Незначні зміни відносно попередніх років спостерігались в 2016 та 2019 роках.

Рівень структурних відмінностей в структурі імпорту транспортних послуг був низьким в 2014 і 2016-2017 відносно 2013. Істотних відмінностей товарна структура зазнала в 2015, 2018, 2019 році. Обраховане значення для 2020 року вказує на те, що структура на той час була повністю протилежній тій, що була в 2013 році (слід врахувати похибку, яка могла скластись внаслідок відсутності даним по деяким видам транспорту). В 2021-2023 рр. структури відрізнялись на доволі високому рівні від структури базового року.

Базуючись на вищевикладених даних, робимо висновки, що Україна є конкурентоспроможною у торгівлі транспортними послугами на міжнародному ринку. Окрім того, експорт позитивно впливає на платіжний баланс завдяки тому, що країна більше експортує, ніж імпортує. У досліджуваному періоді простежувалась проблема недостатньої диверсифікованості географічної структури експорту та залежність від росії, однак в останні періоди ситуація покращилась. Велику роль в експорті даного виду послуг відіграє трубопровідний транспорт. Для структури імпорту транспортних послуг була характерна більша диверсифікованість і більш рівномірне розподілення часток між видами транспорту. Варто відзначити й те, що відносно 2013 року товарна структура експорту в 2021 році мала низький рівень відмінностей, а структура імпорту – високий. Тобто товарна структура імпорту зазнала більших змін, ніж експортна.

2.3. Проблеми та можливості України в сфері торгівлі транспортними послугами

Як вже було з'ясовано, Україна має високу конкурентоспроможність у сфері торгівлі транспортними послугами. Ймовірно, цьому сприяє географічне положення нашої країни на перетині важливих транспортних коридорів, можливість використання видів транспорту завдяки наявності залізничної інфраструктури та морських портів. Попри високі конкурентні позиції України на ринку транспортних послуг, її логістика оцінюється Світовим Банком на рівні трохи нижче середнього. Так, Світовий банк обчислює для кожної країни індекс ефективності логістики, оцінюючи його за шкалою 1-5 балів, де 1 є найнижчим, а 5 – найвищим балом. За результатами підрахунків, в 2012 р. індекс ефективності логістики України був оцінений у 2,85 балів. У 2014 році значення індексу було найбільшим за досліджуваний період: Україна отримала 2,98 балів. В 2023 році Україна набрала лише 2,7 балів, що є найменшим значенням в охопленому періоді [32].

На даний момент ефективність логістики зменшилась внаслідок неможливості реалізації Україною свого потенціалу повною мірою: неможливість використання звичних маршрутів та вигідних умов транспортування через воєнні дії, руйнування транспортної інфраструктури, дефіцит кадрів тощо.

Внаслідок війни використання повітряного транспорту є недоступним через небезпеку. Перевезення морем недоступне через блокаду морських портів у Бердянську, Маріуполі, Скадовську, Херсоні. Неможливість використання морського транспорту стало ударом для економіки, оскільки за допомогою нього здійснювалась торгівля основними експортними товарами – сільськогосподарською продукцією, продукцією чорної металургії, руд та шлаків [33, с.53]. Для нейтралізації негативного впливу блокади морських портів на торгівлю почали вивозити товари через річкові порти: Ренійський, Ізмаїльський та Усть-Дунайський. Тим не менш річкові порти не можуть повноцінно замінити морські, оскільки мають меншу пропускну спроможність та підходять лише для невеликих суден, що фізично обмежує вантажопотік [34].

Виходячи з даної ситуації, Україна вимушена збільшувати обсяги перевезення іншими видами транспорту – автомобільним і залізничним. Вони за швидкістю значно поступаються повітряному, однак в нинішніх умовах така альтернатива є найкращим рішенням.

Однак перед сферою залізничного і автомобільного транспорту постав ряд викликів. Так, залізнична інфраструктура України характеризується обмеженою пропускнуною спроможністю і невідповідністю між залізничними коліями України та країн ЄС [35, с. 4]. Через це доводиться змінювати колії в процесі транспортування, що негативно впливає на обсяги і терміни поставок. Як наслідок, виникає ризик псування вантажу й невиконання контрактів. Очевидно, що даний стан справ демотивує до співпраці з українськими контрагентами [34]. З метою покращення ситуації із залізничним транспортом використовують сухі порти – порт компанії «Імтрех» на Рівненщині і

«Західний контейнерний термінал» у Тернополі, в яких здійснюється розвантажно-перевантажувальні роботи та зберігання товару перед експортом залізничним транспортом [35, с.5].

Аналогічно залізничному, для сфери автомобільного транспорту притаманна обмежена пропускна спроможність, через що утворюються великі черги. Також актуальним постало питання про спрощення доступу до ринку ЄС. Так, останнім часом Україна стикається із періодичним закриттям польських кордонів, що перешкоджає руху товарів, зброї та гуманітарної допомоги, що є критично важливим для захисту від російської агресії та надання допомоги постраждалим від війни.

Ринок праці України зіткнувся з проблемою нестачі водіїв, що зумовлено двома причинами. Першою причиною є те, що багато працівників цієї сфери мобілізовані або перебувають на окупованих територіях. По-друге, багато чоловіків, намагаючись уникнути мобілізації, не бажають офіційно працевлаштовуватися. З метою подолання дефіциту кадрів держава знизила рівень вимог до водіїв. Так, у воєнний період водіям, які мають права класу В, дозволили керувати вантажівками класу С і С1. Також вони можуть перетинати кордон за умови наявності спеціальних документів [35, с. 6].

Не менш важливою є проблема внутрішнього характеру, пов'язана із громадським транспортом. Так, в Україні існує проблема подорожчання тарифів на користування громадським транспортом, рухомий склад якого іноді навіть небезпечний для експлуатації. Не менш важливим є питання дотримання графіка водіями маршрутного таксі, які часто їм нехтують. По-третє, необхідним є впровадження електронної плати, оскільки наразі роль готівки в обороті зменшується.

Для визначення переліку проблем, які стоять на заваді розвитку транспортних послуг та засобів їх вирішення або нейтралізації нами був проведений SWOT-аналіз торгівлі транспортними послугами України. Для кожного фактору визначається вагомість впливу (R_i) та оцінюється в межах 1-5

балів, де 1 бал найменший рівень прояву, а 5 – найвищий рівень прояву. Як видно з таблиці 2.4, сильні сторони за підсумковою оцінкою переважають над слабкими (4,175 проти 3,35).

Таблиця 2.4

Сильні та слабкі сторони України в сфері транспортних послуг

<i>Сильні сторони (S)</i>	<i>V_i</i>	<i>R_i</i>	<i>W_i</i>	<i>Слабкі сторони (W)</i>	<i>V_i</i>	<i>R_i</i>	<i>W_i</i>
1. Географічне положення України	4	0,15	0,6	1. Географічне положення України	4	0,2	0,8
2. Високий рівень конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг	3,5	0,2	0,7	2. Недостатній обсяг інвестицій, залучених в галузь	3	0,15	0,45
3. Перевищення обсягу експорту транспортних послуг над імпортом	5	0,15	0,75	3. Велика частка застарілого або небезпечного для використання рухомого складу	3,5	0,15	0,525
4. Тісні взаємозв'язки з країнами ЄС та Азії	4	0,25	1	4. Високий рівень залежності від експорту до росії	2,5	0,15	0,375
5. Можливість використання залізничного, річкового, автомобільного транспорту	4,5	0,25	1, 125	5. Високий рівень залежності від торгівлі трубопровідним транспортом	3	0,25	0,75
				6. Нерозвиненість електронної оплати в сфері громадського транспорту	4,5	0,1	0,45
Підсумкова оцінка		1	4,175	Підсумкова оцінка		1	3,35

Джерело: побудовано автором

Окремо варто звернути увагу на суперечливість оцінки географічного положення України. Так, у мирний час воно було перевагою. Проте наразі воно може бути слабкою стороною, оскільки через окупацію та ведення бойових дій транзитність країни перестає мати значення і навіть може демотивувати контрагентів мати справу з Україною.

Оцінюючи вагомість та рівень прояву можливостей і загроз, бачимо, що за підсумковою оцінкою можливості незначно переважають загрози (див. табл. 2.5). В основному, можливості стосуються поглиблення зовнішньоекономічних зв'язків з країнами ЄС, що означає необхідність зміцнювати власний імідж на політичній арені. Своєю чергою всі загрози, на жаль, пов'язані з наслідками війни. І на жаль, на них не завжди можна вплинути.

Можливості та загрози для розвитку сфери торгівлі транспортними
послугами в Україні

<i>Можливості (O)</i>	<i>V_i</i>	<i>R_i</i>	<i>W_i</i>	<i>Загрози (T)</i>	<i>V_i</i>	<i>R_i</i>	<i>W_i</i>
1. Кандидатство України на членство в ЄС	3	0,2	0,6	1. Ведення воєнних дій на території України	3,5	0,3	1,05
2. Активна співпраця України з розвиненими країнами	3,5	0,3	1,05	2. Інвестування ЄС може зашкодити національним інтересам України	2,5	0,2	0,5
3. Надходження інвестицій від країн Євросоюзу	2,5	0,15	0,375	3. Фізичне руйнування транспортної інфраструктури	3	0,25	0,75
4. Відбудова України з урахуванням нових технологічних стандартів	2	0,1	0,2	4. Скорочення людського потенціалу	3	0,15	0,45
5. Зниження вимог до водіїв під час воєнного стану	3	0,1	0,3	5. Небажання контрагентів співпрацювати з Україною через високий ризик невиконання контрактів	1	0,1	0,1
6. Розвиток діджиталізації	3,5	0,05	0,175				
7. Розвиток сухих і річкових портів	2,5	0,1	0,25				
Підсумкова оцінка		1	2,95	Підсумкова оцінка			2,85

Джерело: побудовано автором

За результатами проведеного SWOT-аналізу, дійшли до висновків про перевищення за підсумковим значенням сильних сторін над слабкими, а можливостей – над загрозами. Ми переконані, що наразі слід використовувати сформовані до війни сильні сторони та нинішні можливості для посилення слабких сторін і нейтралізації зовнішніх загроз. Проблеми можуть бути нейтралізовані за рахунок наступних переваг: високих конкурентних позицій України у даній сфері, позитивне торговельне сальдо за транспортними послугами, тісній співпраці з країнами ЄС та Азії, активне використання автомобільного, залізничного й річкового транспорту. Крім того, покращенню ситуації може сприяти статус кандидата на членство в ЄС, що не лише мотивує адаптуватись до європейських стандартів, а надає доступ до додаткових фінансових ресурсів. Разом з тим, перспектива надходження інвестицій з країн Євросоюзу, розвиток залізничної інфраструктури і річкового транспорту, пожвавлення процесу діджиталізації сприятиме посиленню позицій України на міжнародному ринку транспортних послуг.

Висновки до розділу 2

Внутрішня торгівля України транспортними послугами, попри війну активно ведеться підприємствами. Для багатьох регіонів України коефіцієнт локалізації вище одиниці, що свідчить про їх високий рівень спеціалізації. Найвищий рівень спеціалізації притаманний Миколаївській, Одеській та Кіровоградській області, в чому велику роль зіграло, ймовірно, їх географічне розташування. Кіровоградська область - центральний регіон, Одеська та Миколаївська - прикордонні, з виходом до моря.

В сфері міжнародних транспортних послуг Україна виступає радше експортером, ніж імпортером, і дані позиції Україна змогла втримати навіть попри війну та зменшення ефективності логістики. Останнім часом відбувалась переорієнтація торгівлі України - вона зменшила обсяги торгівлі з росією і почала тісніше співпрацювати з країнами ЄС. Для товарної структури торгівлі характерні дві особливості. Перша - лєвова доля експорту припадає на трубопровідний транспорт. Друга - в торгівлі все більшого значення набуває автомобільний транспорт.

На ринку транспортних послуг Україна має багато переваг. Серед них найсуперечливішою є географічне положення та тісний взаємозв'язок з країнами Європи та Азії. З теоретичної точки зору вони є перевагою. З іншого боку під час війни дані факти зіграли з Україною злий жарт: по-перше через транзитність розташування вона є стратегічно цікавою для росії. По-друге, її вигідність як партнера постала під питанням, оскільки виконання ролі сполучної ланки між Європою та Азією є проблематичною. Ми вважаємо, що перешкодою для розвитку торгівлі транспортними послугами виступає саме війна та її наслідки.

РОЗДІЛ 3 ВПЛИВ ТОРГІВЛІ ТРАНСПОРТНИМИ ПОСЛУГАМИ НА ЕКОНОМІКУ УКРАЇНИ

3.1. Вплив показників торгівлі транспортними послугами на ВВП

Щоб оцінити вплив торгівлі транспортними послугами на економіку України, провели множинний регресійний аналіз, використовуючи комп'ютерну програму Statistica 7.0.

В результаті було з'ясовано, що на ВВП України впливає зміна обсягів експорту транспортних послуг, рівень конкурентоспроможності (характеризується індексом RCA) і обсяг реалізованих транспортних послуг.

Як показує регресійна модель у таблиці 3.1. експорт та обсяг реалізованих транспортних мають сильний взаємозв'язок із ВВП, що підтверджується високим значення коефіцієнта кореляції – 0,954.

Таблиця 3.1

Модель взаємозв'язку експорту й обсягу реалізованих транспортних послуг із

		Regression Summary for Dependent Variable: ВВП (Рисунок 3.1) R= ,95365293 R ² = ,90945392 Adjusted R ² = ,88681740 F(2,8)=40,176 p<.00007 Std.Error of estimate: ,08974					
N=11		Beta	Std.Err. of Beta	B	Std.Err. of B	t(8)	p-level
Intercept				2,807221	1,351661	2,07687	0,071462
Експорт трансп. послуг		-0,539870	0,115087	-0,430457	0,091763	-4,69098	0,001560
Обсяг реалізов. трансп. послуг		1,018554	0,115087	1,348713	0,152392	8,85030	0,000021

ВВП України

Джерело: побудовано на основі [22-24, 27-29, 36]

Згідно з побудованою моделлю 90,95% зміни ВВП залежить від обсягу реалізованих транспортних послуг Україною та їх експорту, а 9,05% – припадає на інші фактори.

Коефіцієнт обсягу реалізованих транспортних послуг ($\beta = 1,349$) свідчить, що між даними величинами існує прямопропорційний зв'язок – чим більше реалізовано транспортних послуг, тим більше ВВП. Своєю чергою між ВВП та експортом транспортних послуг існує обернено пропорційна залежність, про що свідчить від'ємне значення β ($\beta = -0,43$).

На основі даної моделі виведемо рівняння взаємозв'язку між даними величинами:

$$\text{GDP} = 2,807 - 0,43 \times E_{\text{transp.s.}} + 1,349 \times Q_{\text{transp.s.}}, \quad (3.1)$$

де GDP – ВВП України

$E_{\text{transp.s.}}$ – обсяги експорту транспортних послуг

$Q_{\text{transp.s.}}$ – обсяг реалізованих транспортних послуг

Згідно з даною формулою при відсутності змін за іншими показниками:

1. ВВП зменшується на 0,43% при збільшенні обсягу експорту транспортних послуг на 1%.

2. ВВП збільшується на 1,349% при зростанні реалізації транспортних послуг на 1%.

В процесі проведення аналізу була побудована ще одна модель, яка описує взаємозалежність між обсягом реалізованих транспортних послуг та індексом порівняльних переваг у наданні цих послуг та ВВП (RCA). Дана модель має дещо меншу помилку при постійній величині, ніж попередня (p-value = 0,066) – тобто вона має дещо вищу достовірність показаних результатів. Як видно з таблиці 3.2, експорт транспортних послуг та RCA мають сильний взаємозв'язок із формуванням ВВП (R=0,953). Але він є менш міцним, ніж в моделі, яка характеризує вплив експорту та обсягу реалізованих транспортних послуг на ВВП.

Таблиця 3.2

Модель впливу реалізованих транспортних послуг та індексу виявлених порівняльних переваг на ВВП

		Regression Summary for Dependent Variable: ВВП (Рисунок 3.1)					
		R= ,95269798 R²= ,90763344 Adjusted R²= ,88454180					
		F(2,8)=39,306 p<,00007 Std.Error of estimate: ,09064					
N=11		Beta	Std.Err. of Beta	B	Std.Err. of B	t(8)	p-level
	Intercept			2,911864	1,369515	2,12620	0,066183
	Обсяг реалізов. трансп. послуг	0,754359	0,108187	0,998881	0,143256	6,97272	0,000116
	RCA	-0,500638	0,108187	-0,515565	0,111413	-4,62751	0,001694

Джерело: побудовано на основі [27-29, 36]

Згідно з цією моделлю 90,76% зміни ВВП обгрунтовано зміною значень обсягу реалізації транспортних послуг та індексу виявлених порівняльних переваг у їх наданні, а 9,24% пояснюється іншими факторами.

Складемо рівняння взаємозалежності для моделі за даними з табл. 3.2:

$$GDP = 2,911 + 0,999 \times Q_{\text{transp.s.}} - 0,516 \times RCA, \quad (3.2)$$

де GDP – ВВП

$Q_{\text{transp.s.}}$ – обсяг реалізованих транспортних послуг

RCA – індекс виявлених порівняльних переваг у наданні транспортних послуг

Згідно з даною формулою при відсутності змін за іншими показниками:

1. ВВП зростає на 0,999% при збільшенні обсягу реалізованих транспортних послуг на 1%.
2. ВВП зменшується на 0,516% при зростанні RCA на 1%.

Як і в формулі 3.1, в формулі 3.2. обсяг реалізованих транспортних послуг і ВВП мають прямопропорційну залежність – якщо зростатиме обсяг реалізації транспортних послуг, зростатиме й ВВП. Цьому взаємозв'язку є логічне пояснення: ВВП формується на основі вартості вироблених товарів і послуг в економіці. Відповідно, обсяг реалізованих транспортних послуг є складовою, яка формує ВВП.

Цікавішим з точки зору розгляду є питання стосовно негативного впливу нарощування експорту транспортних послуг і зростання індексу виявлених порівняльних переваг на ВВП. Ми вважаємо, що основною причиною негативного впливу експорту на ВВП є тіньовий сектор у сфері міжнародних перевезень. Внаслідок того, що не всі транспортні операції обліковуються, обсяг кінцевих послуг зменшується. Зокрема цьому сприяють такі схеми: неофіційні перевезення пасажирів через кордон, використання готівкової форми оплати, відсутність реєстрації й ліцензії й водія. Ці схеми стали ще більш неконтрольованими внаслідок окупації деякої частини територій, де попит на виїзд до України, рф, інших країн збільшився. Також розвитку

експорту заважає монопольне становище «Укрзалізниці» у сфері залізничних перевезень, що дозволяє їй використовувати свою владу для отримання вигод: за хабарі надавати доступ до найбільш вигідних транзитних маршрутів за нижчими тарифами, проведення непрозорих тендерних процедур тощо. В сфері морського транспорту не сприяє збільшенню ВВП схема використання посередницьких операцій без доданої вартості, коли формально експорт збільшується, а фактично кошти виводяться за кордон. Тобто ніякого внеску до ВВП вони не приносять [37, с. 52-62].

Факт негативного впливу зростання конкурентоспроможності в сфері транспортних послуг на ВВП обґрунтовується тим, що для контрагентів деякою мірою тінізації економіки вигідна (можливість зменшити митні й податкові платежі, виведення коштів, надання послуг за заниженими цінами) – збільшуються для нього вигоди і спрощується оформлення операцій, що і може мотивувати до співпраці. З іншого боку, внаслідок тінізації, як було зазначено вище, Україна недоотримує кошти до бюджету – конкурентоспроможність зростає, а ВВП від цього вигоди не отримує.

Розглядаючи вплив зміни товарної структури торгівлі транспортними послугами на ВВП, з'ясували, що впливовим фактором виступає індекс Рябцева імпорту транспортних послуг. Для цих величин характерний помірний лінійний взаємозв'язок – коефіцієнт кореляції становить 0,642. Згідно з моделлю у таблиці 3.3 формування ВВП на 41,2% пояснюється зміною значення RCA, а 58,9% – іншими факторами.

Regression Summary for Dependent Variable: ВВП (Рис. 3.2)						
R= ,64185597 R ² = ,41197908 Adjusted R ² = ,33847647						
F(1,8)=5,6050 p<,04542 Std.Error of estimate: ,21569						
	Beta	Std.Err. of Beta	B	Std.Err. of B	t(8)	p-level
N=10						
Intercept			12,16075	0,157435	77,24299	0,000000
Індекс Рябцева імп	0,641856	0,271114	0,24132	0,101932	2,36748	0,045425

Модель впливу індексу Рябцева імпорту транспортних послуг на ВВП

Джерело: побудовано на основі [27-29, 36]

Зростання індексу Рябцева імпорту транспортних послуг позитивно впливає на ВВП. Оскільки він розрахований відносно 2013 року, то можна зробити висновок, що чим більше відрізняється структура поточного року від 2013, тим краще це для економіки країни. Формула, яка б точніше описала взаємозалежність двох величин:

$$GDP = 12,161 + 0,241 \times I_{Ryabtsev}^{imp}, \quad (3.3)$$

де GDP – ВВП

$I_{Ryabtsev}^{imp}$ – індекс Рябцева імпорту транспортних послуг

Отже, ВВП збільшується на 1%, якщо індекс Рябцева збільшується на 0,241%.

Базуючись на трьох вище описаних моделях, усвідомлюємо, що на формування ВВП суттєво впливає експорт і обсяг реалізованих транспортних послуг, індекс виявлених порівняльних переваг України в даній сфері та Рябцева імпорту. З них найменш міцний зв'язок спостерігається між індексом Рябцева імпорту транспортних послуг та ВВП. Решта факторів відрізняються сильним впливом. Нарощення обсягу реалізованих транспортних послуг позитивно впливає на ВВП, що підтвердилось двома моделями, де фігурувала ця незалежна змінна. Позитивно впливає й зміна товарної структури транспортних послуг відносно 2013 року. Нетиповим є факт негативного впливу нарощення експорту транспортних послуг і зростання

конкурентоспроможності в цій сфері, що пояснюється тінізацією частини цієї сфери.

3.2. Вплив торгівлі транспортними послугами на зовнішню торгівлю України та обсяг реалізованої промислової продукції

Як показало дослідження, на загальний експорт товарів й послуг сильно впливає зміна обсягу реалізованих транспортних послуг та значення індексу Герфіндаля-Хіршмана (ННІ), тобто географічна диверсифікація експорту транспортних послуг. Дане твердження доведено великим значенням коефіцієнта кореляції (0,953). Вплив ВВП пояснюється на 90,88% вище зазначеними незалежними величинами, а 9,12% – в інших чинниках (див. табл. 3.4)

Таблиця 3.4

Модель взаємозалежності показників зовнішньої торгівлі транспортними послугами на загальний експорт України

Regression Summary for Dependent Variable: Заг. експ (Рис. 3.4)						
R= ,95332762 R ² = ,90883355 Adjusted R ² = ,87236697						
F(2,5)=24,922 p<,00251 Std.Error of estimate: ,06541						
	Beta	Std.Err. of Beta	B	Std.Err. of B	t(5)	p-level
N=8						
Intercept			4,168669	1,136159	3,66909	0,014457
Обсяг реаліз. тр. послуг	0,789430	0,138625	0,696415	0,122292	5,69470	0,002329
ННІ	-0,384894	0,138625	-0,180681	0,065075	-2,77651	0,039063

Джерело: побудовано на основі [27-29, 38]

Як видно з досліджуваної моделі, зростання обсягу реалізованих транспортних послуг позитивно впливає на експорт України ($\beta = 0,696$), а значення ННІ – негативно ($\beta = -0,181$).

Обсяг реалізації транспортних послуг частково є складовою загального експорту. Окрім того, його нарощування може свідчити про збільшення товарних потоків, чим і можна аргументувати прямопропорційний вплив обсягу реалізації на експорт.

Як відомо, чим більше значення індексу Герфіндаля-Хіршмана, тим менш диверсифікованою є географічна структура експорту транспортних послуг.

Очевидно, що зменшення рівня диверсифікації породжує ряд ризиків для експортера, через що загальний експорт зазнає негативних наслідків.

Виведемо формулу лінійного взаємозв'язку даних величин:

$$E_{\text{general}} = 4,169 + 0,696 \times Q_{\text{transp.s.}} - 0,181 \times \text{ННІ}, \quad (3.4)$$

де E_{general} – обсяги експорту всіх товарів та послуг

$Q_{\text{transp.s.}}$ – обсяг реалізованих транспортних послуг

ННІ – індекс Герфіндаля-Хіршмана України в сфері транспортних послуг

Як видно з формули 3.4, ВВП зростає на 0,696% при нарощування обсягу реалізації транспортних послуг на 1% і зменшується на 0,181% за умови зменшення значення ННІ на 1%.

Значний вплив на загальний імпорт товарів та послуг Україною здійснюють імпорт та обсяг реалізованих транспортних послуг. Коефіцієнт кореляції між цими трьома величинами становить 0,98 – це є доказом їх тісного лінійного взаємозв'язку. В результаті проведення множинного регресійного аналізу з'ясували, що зміна загального імпорту України на 96,1% обумовлена зміною обсягу реалізації та імпорту транспортних послуг, і лише на 3,9% – інших факторів (див. табл. 3.5).

Таблиця 3.5

Модель впливу зміни показників торгівлі транспортними послугами на

Regression Summary for Dependent Variable: Заг імпорт (Рис. 3.4)						
R= ,98031342 R ² = ,96101441 Adjusted R ² = ,94542017						
F(2,5)=61,626 p<,00030 Std.Error of estimate: ,04231						
N=8	Beta	Std.Err. of Beta	B	Std.Err. of B	t(5)	p-level
Intercept			3,180249	0,735819	4,322052	0,007556
Обсяг реаліз. тр. послуг	0,542091	0,118152	0,473035	0,103101	4,588085	0,005904
Імпорт трансп. послуг	0,532503	0,118152	0,479279	0,106343	4,506931	0,006359

загальний імпорт України

Джерело: побудовано на основі [27-29, 38]

Значення коефіцієнтів β для обох змінних є додатними, що означає їх прямопропорційний вплив на загальні обсяги імпорту Україною. Описати

взаємозв'язок між показниками торгівлі транспортними послугами та обсягом імпорту всіх товарів і послуг можна за допомогою наступної формули:

$$I_{\text{general}} = 3,18 + 0,473 \times Q_{\text{transp.s.}} + 0,479 \times I_{\text{transp.s.}} \quad (3.5)$$

де I_{general} – обсяги загального імпорту товарів та послуг Україною

$Q_{\text{transp.s.}}$ – обсяг реалізованих транспортних послуг

$I_{\text{transp.s.}}$ – вартість імпорту транспортних послуг

Якщо обсяги реалізації транспортних послуг збільшились на 1%, загальний імпорт зросте на 0,473%. Нарощування на 1% імпорту транспортних послуг призводить до зростання загального імпорту на 0,479%.

Ми вважаємо, що позитивний вплив зростання обсягів реалізованих та імпорту даних послуг на загальний обсяг імпорту обґрунтовано тим, що надання транспортних послуг сприяє інтенсифікації зовнішньої торгівлі, продовженню виробничого ланцюга, що створює передумови для нарощування імпорту. Щодо імпорту транспортних послуг, вони є складовою загального імпорту, тому й не дивно, що зростання даного виду послуг зумовлює зростання загальних обсягів імпорту Україною.

Обсяги реалізації промислової продукції (товарів та послуг) сильно залежать від обсягу реалізованих транспортних послуг та індексу Герфіндаля-Хіршмана, оскільки коефіцієнт між цими змінними становить 0,986. Зміна обсягів реалізації на 97,15% обґрунтована змінами обсягу реалізованих транспортних послуг та значеннями, а 2,85% припадає на решту чинників. Як і в моделі у табл. 3.4, в моделі у табл. 3.6 обсяг реалізованих транспортних послуг має прямопропорційний вплив, а рівень диверсифікації структури – обернено пропорційний на обсяги реалізованої промислової продукції.

Модель впливу показників торгівлі транспортними послугами на обсяг реалізованої промислової продукції України

Regression Summary for Dependent Variable: Обсяги реаліз пром прод (Рис. 3.4)							
R= ,98563518 R ² = ,97147672 Adjusted R ² = ,96006740							
F(2,5)=85,148 p<,00014 Std.Error of estimate: ,04717							
N=8	Beta	Std.Err. of Beta	B	Std.Err. of B	t(5)	p-level	
Intercept			2,652202	0,819288	3,23720	0,023021	
Обсяг реаліз. тр. послуг	0,803374	0,077540	0,913666	0,088185	10,36079	0,000144	
ННІ	-0,417490	0,077540	-0,252657	0,046926	-5,38420	0,002980	

Джерело: побудовано на основі [27-29, 39]

Як видно зі значень β , нарощування обсягів реалізованих транспортних послуг на 1% зумовлює зростання обсягів реалізованої промислової продукції на 0,914%. Такий вплив пояснюється тим, що, по-перше, транспортні послуги сприяють прискоренню товароруху і часто є ключовим чинником в організації виробництва товарів чи надання послуг.

Зростання значення індексу ННІ на 1% (або зменшення рівня диверсифікації географічної структури експорту транспортних послуг) призводить до зменшення обсягів реалізованої промислової продукції на 0,253%. Як відомо, надто високий рівень питомої ваги одного-двох торговельних партнерів означає залежність від них, що в подальшому може мати дуже негативні наслідки.

Формула, яка б описала вплив показників торгівлі транспортними послугами на обсяг реалізованої промислової продукції України має наступний вигляд:

$$Q_{\text{ind.pr.}} = 2,652 + 0,914 \times Q_{\text{transp.s.}} - 0,253 \times \text{ННІ}, \quad (3.6)$$

де $Q_{\text{ind.pr.}}$ – обсяги реалізованої промислової продукції

$Q_{\text{transp.s.}}$ – обсяг реалізованих транспортних послуг

ННІ – індекс Герфіндаля-Хіршмана України в сфері транспортних послуг

Досліджені в даному підпункті моделі стверджують про прямопропорційний вплив обсягу реалізованих транспортних послуг як на зовнішню торгівлю України, так і обсяг реалізованої промислової продукції.

Отже, для нарощування зовнішньої торгівлі та реалізації промислової продукції (товарів та послуг) важливим є розвиток транспортних послуг і використання можливостей логістики. Нарощування імпорту транспортних послуг позитивно впливає на загальний імпорт через те, що вона є компонентом даного макроекономічного показника і через те, що сприяє організації виробничого процесу.

Зниження рівня диверсифікації структури експорту є загрозою для обсягів загального експорту й промислової продукції через потрапляння держави в залежне становище від торговельних партнерів.

Висновки до розділу 3

На ВВП України позитивний вплив має нарощування обсягу реалізованих транспортних послуг та індекс Рябцева імпорту. Це приводить нас до висновку, що розвиток транспортних послуг є сприяючим фактором для зростання суми реалізованих товарів і послуг, оскільки вони самі по собі є послугами, які враховуються у ВВП, а також є основою виробничого процесу між контрагентами в різних регіонах та країнах. Зміна відмінностей структури відносно 2013 року сприяє збільшенню ВВП, що означає недосконалість товарної структури в базовому році.

Негативний вплив нарощування експорту транспортних послуг та зростання конкурентоспроможності України в цій сфері на ВВП є індикатором проблем. Україна має високі позиції на даному ринку, однак внаслідок тінізації економіки і корупції «успіхи» не завжди реально відображаються у ВВП – на наш, погляд це і є основним перешкоджаючим фактором у зростанні ВВП.

Зростання обсягів зовнішньої торгівлі та реалізованої продукції промисловості прямо пропорційно залежать від обсягу реалізації транспортних послуг, що вкотре підтверджує важливість їх розвитку, вдосконалення логістичної системи і транспортної інфраструктури для розвитку усіх секторів економіки.

Для того, щоб макроекономічні показники України покращувались важливо зосередити увагу на зростанні диверсифікованості географічної структури транспортних послуг, що підтвердилось досліджуваними моделями.

ВИСНОВКИ

Торгівля транспортними послугами в масштабах світової економіки має важливе значення. Як відомо, логістика в нинішніх умовах міжнародної спеціалізації та поділу праці, обмеженості ресурсів відіграє надзвичайно важливу роль у виробничих процесах та реалізації продукції та послуг. Для реалізації переваг логістики у товарообігу необхідним є надання транспортних послуг, оскільки без участі людей в цьому процесі рухомий склад та інфраструктура самі по собі ніякої цінності не несуть.

При виборі видів транспортних послуг важливо дотримуватись компромісу між їх вартістю, рівнем очікуваної безпеки, швидкості, вантажо- й пасажиромісткості. Універсальної «формули» в даному випадку немає, все залежить від конкретної ситуації зовнішньоекономічного суб'єкта.

Для повноти аналізу транспортних послуг важливо досліджувати не лише динаміку їх обсягів експорту-імпорту-сальдо, а й досліджувати показники, які відбивають їх конкурентоспроможність, особливості товарної і географічної структури. Як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринку транспортних послуг Україна має відносно непогане становище. Навіть попри війну вона утримує власні конкурентні позиції.

Найбільший обсяг перевезених вантажів і пасажирів здійснюється саме автомобільним транспортом, що може пояснюватись його швидкістю та гнучкістю до змін і низьким рівнем залежності від побудови інфраструктури.

В міжнародній торгівлі транспортними послугами Україна виступає радше експортером, ніж імпортером, навіть попри перепони, спричинені війною. За кордон більшість транспортних послуг в 2013-2021 рр. надходило до РФ, що є джерелом ризику. Проте в економіці все базується на тому, щоб якомога менше прикладати зусиль та ресурсів і отримати більше. Оскільки між Росією та Україною були тісні зовнішні зв'язки до війни, то висока залежність України від експорту туди транспортних послуг була неминучою. В імпорті транспортних послуг Росія не мала такого значення, натомість більшу роль

відіграла Білорусь, Туреччина та країни ЄС. В цілому в сфері транспортних послуг Україна взаємодіє в основному з країнами ЄС, колишнього СНД та Азії - ймовірно, через розташування на перетині між цими регіонами. Зокрема про важливість України як транзитної країни для торгівлі рф з країною ЄС енергоносіями свідчить висока частка трубопровідного транспорту в експорті транспортних послуг.

Більшість слабких сторін України в сфері транспортних послуг виникли через воєнні дії. Сподівання на покращення ситуації в основному пов'язані із "допомогою" розвинених країн та тісної співпраці з ними, що, з нашої точки зору, не дуже хороший індикатор. Не є нормальним, те, що для забезпечення розвитку транспортної сфери необхідно розраховувати на інші країни.

Зростанню макроекономічних показників країни (ВВП, загальний експорт та імпорт товарів та послуг, обсяг реалізованої промислової продукції) сприяє нарощення реалізації транспортних послуг, що доводить їх важливість для економіки. В результаті аналізу впливу показників торгівлі на економіку України, було виявлено, що «вічні проблеми» у вигляді тінізації економіки, поширення корупції перешкоджають Україні використанню свого потенціалу для зростання власної економіки, попри те, що сприяють задоволенню інтересів окремих осіб. Також неодноразово в дослідженнях повторювалась тенденція негативного впливу надмірної концентрації географічної структури експорту на економічні показники – робимо висновок, що державна політика при виборі партнерів не лише враховувати короткострокові інтереси, а й мати альтернативу в разі небажаного розвитку подій.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. UNITED NATIONS OF CONFERENCE AND DEVELOPMENT. TRADE IN SERVICES: Annual Bulletin 2023. 2024. No 3. 15 p. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/statinf2024d4_en.pdf.
2. Багатонаціональні підприємства та глобальна економіка: монографія/Рогач О. І. та ін.; за ред. О. І. Рогача. КНУ ім. Т.Г. Шевченка. – Київ: Центр учбової літератури, 2020. 368 с. URL: <http://dspace.tneu.edu.ua/handle/316497/37137>.
3. Ayoub Y. Estimating the Effect of the Internet on International Trade in Services. *Journal of Business Theory and Practice*. 2018. Vol. 6, No 1. P. 65-82. URL: <https://core.ac.uk/reader/2680848364>.
4. The General Agreement on Trade in Services (GATS): objectives, coverage and disciplines. *World Trade Organization*. URL: https://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/gatsqa_e.htm.
5. World Trade Organization. Trade in services. 2015. URL: https://www.wto.org/english/thewto_e/20y_e/services_brochure2015_e.pdf.
6. International trade in services, geographical breakdown (BPM6) (bop_its6). *Eurostat*. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/bop_its6_esms.htm.
7. Nayyar G., Davies E. Services-Led Growth: Better Prospects after the Pandemic? *World Bank Group*. 2023. 45 p. URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099820203272339879/pdf/IDU00fd3d9af0140b044210aa5a0aebfaf2f92ba.pdf>.
8. Drake-Brockman J., Stephenson S. Implications for 21st Century Trade and Development of the Emergence of Services Value Chains. *International Centre for Trade and Sustainable Development*. 2012. URL: <https://g20tirn.org/wp-content/uploads/2020/04/implications-for-21st-century-trade-and-development-of-the-emergence-of-services-value-chains.pdf>.
9. Міжнародні економічні та суспільні відносини: стан, проблеми, перспективи розвитку: монографія /за ред. Л.М. Савчук, М.В.Корнєєва.

Дніпро: Пороги, 2021. 488с. URL:
<https://ekmair.ukma.edu.ua/handle/123456789/23474>.

10. Department of Economic and Social Affairs: Statistics Division. Manual on Statistics of International Trade in Services 2010 (MSITS 2010). 2012. URL:
https://unstats.un.org/unsd/publication/seriesm/seriesm_86rev1e.pdf.

11. Зовнішньоекономічна діяльність підприємств: навч. посібник / Козак Ю.Г., Логвінова Н.С. та ін.; за ред. Ю.Г. Козака, Н.С. Логвінової, М.А. Зайця. – Київ: Освіта України, 2012. 272 с. URL:
<http://dspace.opu.ua/jspui/bitstream/123456789/9474/1/Зовнішньоекономічна%20діяльність%20підприємств.pdf>.

12. Ерфан С., Лабєцька М. Дослідження впливу глобальних технологій на розвиток світового ринку транспортних послуг. *Економіка та суспільство*. 2023. Вип. 56. URL:
<https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/2977/2895>.

13. Djajasinga N. (2022). The Role of Transportation Facilities and Infrastructure for Community Economic Growth. 1st Virtual Workshop on Writing Scientific Article for International Publication Indexed SCOPUS. 2022. P. 345-350. URL:
https://www.researchgate.net/publication/358478505_The_Role_of_Transportation_Facilities_and_Infrastructure_for_Community_Economic_Growth

14. Матвєєва А.В., Панченко В.В. Міжнародна торгівля у сфері транспортних послуг: особливості правового регулювання. *Актуальні проблеми права: теорія і практика*. 2023. Вип. 1 (45). URL:
<https://journals.snu.edu.ua/index.php/app/article/view/635/605>.

15. Rudra R., Bagchi T. Effect of transportation infrastructure on economic growth in India: The VECM approach. *Research in Transportation Economics*. 2013. Vol. 38(1). p. 139-148. URL:
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0739885912000534?via%3Dihub>

16. Федько Я.В. Статистика: навч.-метод. посібник для студ. ден. та заоч. форм навч. за напрямками «Туризм» та «Товарознавство й торгівельне підприємництво»; ДЗ «ЛНУ імені Тараса Шевченка». – Луганськ : Вид-во ДЗ «ЛНУ імені Тараса Шевченка», 2014. 148 с. URL: <https://dspace.luguniv.edu.ua/xmlui/bitstream/handle/123456789/917/Fedko%20Statustuka.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

17. Романова Т. В. Інтегральні показники оцінювання структурних зрушень в економіці. *Економіка і регіон*. 2016. Вип. 6 (61). С. 20-27. URL: <https://reposit.nupp.edu.ua/bitstream/PolNTU/1972/1/Романова.pdf>.

18. Крамарев Г. В., Шликова В. О., Леванда О. М. Аналіз динаміки та структури зовнішньоторговельної діяльності України. *Бізнесінформ*. 2019. №1. С. 79-91. URL: https://www.researchgate.net/publication/336770546_Analiz_dinamiki_ta_strukturi_zovnisnotorgovelnoi_dialnosti_Ukraini.

19. Миценко І.М., Бабець І.Г. Стратегічні пріоритети підвищення ефективності зовнішньої торгівлі України в умовах глобальних викликів: монографія. Кропивницький: ЦНТУ, Поліграф-Сервіс, 2023. 350 с. URL: <https://dspace.kntu.kr.ua/server/api/core/bitstreams/92b01f56-40d2-4f54-8aaa-247acfc3824c/content>.

20. Москалик Р. Торговельна політика : навч. посібник (електронне видання); ЛНУ імені Івана Франка. – Львів: ЛНУ імені Івана Франка, 2024. 61 с. URL: <https://intrel.lnu.edu.ua/wp-content/uploads/2016/09/Torhovelna-polityka-navch-posibnyk.pdf>.

21. Revealed Comparative Advantage. *UNCTAD*. URL: <https://unctadstat.unctad.org/EN/RcaRadar.html>.

22. Державна служба статистики України. Регіони України: статист. збірник України, ч. 2 / за ред. І.М. Жук. – Київ: Державна служба статистики України, 2015. 681 с. URL: https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2015/zb/12/zb_reg2_pdf.zip

23. Статистична інформація. Економічна статистика. Послуги. Статистичний бюлетень «Діяльність підприємств сфери послуг»: архів. *Державна служба статистики України*. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/Arhiv_u/08/Arch_psp_bl.htm
24. Статистична інформація. Економічна статистика. Послуги. *Державна служба статистики України*. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/ekon/posl_u.htm
25. Державна служба статистики України. Транспорт і зв'язок України 2017: статист. збірник. Київ: Державна служба статистики України, 2018. 168 с. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2018/zb/08/zb_tr2017pdf.pdf
26. Державна служба статистики України. Транспорт України 2023: статист. збірник. Київ: Державна служба статистики України, 2024. 94 с. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2024/zb/10/zb_Trans_23.pdf
27. Статистична інформація. Економічна статистика. Зовнішньоекономічна діяльність. Динаміка зовнішньої торгівлі послугами за видами (2000-2021). *Державна служба статистики України*. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/zed.htm
28. Статистична інформація. Економічна статистика. Зовнішньоекономічна діяльність. Структура зовнішньої торгівлі послугами за видами: архів за 2022 рік. *Державна служба статистики України*. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2023/zd/ztp_kv/arh_ztp_kv2022_u.html
29. Статистична інформація. Економічна статистика. Зовнішньоекономічна діяльність. Структура зовнішньої торгівлі послугами за видами: архів за 2023 рік. *Державна служба статистики України*. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2023/zd/ztp_kv/arh_ztp_kv2023_u.html
30. WTO Stats. *World Trade Organization*. URL: <https://stats.wto.org/?idSavedQuery=885f4d2c-3ad4-4483-9d84-87f0bf09645c>
31. Статистична інформація. Економічна статистика. Зовнішньоекономічна діяльність. Річні обсяги зовнішньої торгівлі послугами України з країнами світу (за видами послуг). *Державна служба статистики*

України.

URL:

ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/zd/roztp_ks_vp/arh_roztp_ks_vd_u.htm

32. International LPI. *The World Bank*. URL:

<https://lpi.worldbank.org/international/global>

33. Проект Плану відновлення України: матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури». Липень, 2022. URL:

<https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf>

34. Берестенко В. Як логістика адаптувалася до війни. *Економічна правда*. URL: <https://epravda.com.ua/columns/2023/07/24/702529/>

35. Гринів Н. Т., Равліковська А. А. Перебудова логістики в умовах воєнного стану в Україні. *Академічні Візії*. Вип. 13. 2022. URL:

<https://doi.org/10.5281/zenodo.7411975>

36. Валовий внутрішній продукт (ВВП) в Україні 2025. *Мінфін*. URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/economy/gdp/>

37. Тінізація сектору комерційних послуг: національний та регіональний вимір: наукова доповідь / за ред. М.І. Мельник. – Львів: ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долишнього НАН України», 2021. 149 с.

URL: <https://ird.gov.ua/irdp/p20200044.pdf>

38. Експорт та імпорт України. *Мінфін*. URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/economy/gdp/eximp/>

39. Статистична інформація. Економічна статистика. Промисловість. Обсяг реалізованої промислової продукції за видами діяльності (річна інформація). *Державна служба статистики України*. URL:

https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2013/pr/orp_rik/arh_orp_rik_u.html

ДОДАТКИ

Додаток А

Коефіцієнт локалізації регіонів України в реалізації транспортних послуг
(2013-2021)¹

Регіони	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Вінницька	0,972	1,130	0,770	0,761	0,748	0,832	0,934	0,712	0,802
Волинська	1,128	1,121	0,976	0,813	0,946	1,021	1,175	1,131	1,091
Дніпропетровська	1,033	0,861	0,798	0,893	0,919	0,991	1,161	1,073	1,004
Донецька	0,784	0,440	0,508	0,640	0,514	0,603	0,660	0,545	0,772
Житомирська	0,627	0,748	0,655	0,794	0,742	1,028	1,180	0,677	0,552
Закарпатська	1,102	1,147	0,991	0,992	1,132	1,240	1,542	1,508	1,706
Запорізька	0,831	0,909	0,796	0,754	0,709	0,682	0,780	0,689	0,719
Івано-Франківська	0,915	1,104	0,936	1,029	1,060	0,977	1,225	1,590	1,822
Київська	1,227	1,129	1,179	1,216	1,245	1,286	1,440	1,422	1,330
Кіровоградська	1,969	1,955	1,601	1,570	1,494	1,579	1,781	1,762	1,868
Луганська	1,129	0,387	0,289	0,414	0,381	0,390	0,880	0,916	0,749
Львівська	1,217	1,026	0,883	1,025	0,752	0,780	0,847	0,865	0,948
Миколаївська	1,747	1,829	1,677	1,541	1,525	1,604	1,842	1,695	1,743
Одеська	1,569	1,731	1,542	1,445	1,400	1,421	1,587	1,620	1,597
Полтавська	1,268	0,914	0,858	1,018	1,166	1,290	0,905	0,965	1,262
Рівненська	1,450	1,294	1,071	0,994	1,117	0,949	1,501	1,553	1,612
Сумська	1,259	1,073	0,862	0,772	0,900	0,902	1,348	1,196	1,143
Тернопільська	0,901	1,306	0,858	0,885	1,143	1,290	1,376	1,677	1,865
Харківська	0,542	0,496	0,423	0,415	0,463	0,474	0,650	0,582	0,512
Херсонська	1,249	1,265	1,048	1,024	1,019	1,019	1,363	1,210	1,145
Хмельницька	0,990	0,964	0,834	0,850	0,883	0,872	1,100	0,927	0,921
Черкаська	1,214	1,300	1,154	1,170	1,161	1,200	1,350	1,142	1,265
Чернівецька	0,835	0,753	0,555	0,474	0,548	0,594	0,788	0,751	0,761
Чернігівська	0,875	0,947	0,822	0,878	0,948	1,049	1,096	0,965	0,796
м. Київ	0,546	0,573	0,682	0,628	0,646	0,639	0,702	0,660	0,674

1 – Крим з 2014 року окупований російською федерацією, через що в даній таблиці значення для нього відсутні.

Джерело: побудовано автором на основі [22-24]

Додаток Б

Товарна структура зовнішньої торгівлі України транспортними послугами
(2013-2021 рр.)

Питома вага видів транспортних послуг в експорті України (2013-2023), %											
Види транспортних послуг	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
- морського транспорту	12,81	13,94	13,98	12,48	10,44	8,94	6,54	12,15	13,24	8,6	8,5
- річкового транспорту	0,51	0,76	0,85	к/с	к/с	к/с	к/с	0,52	0,78	1,6	0,6
- повітряного транспорту	16,28	17,56	16,22	16,66	18,63	20,88	15,58	16,08	22,44	12,6	12,1
- залізничного транспорту	19,19	18,01	14,27	10,59	9,91	9,21	5,51	8,12	9,92	4,9	6,2
- автомобільного транспорту	5,50	7,53	4,73	4,49	4,67	5,20	3,72	6,81	8,87	13,7	14,9
- трубопровідного транспорту	41,71	36,18	42,90	49,63	51,15	50,57	64,81	48,98	35,73	к/с	48,5
- інші допоміжні та додаткові транспортні послуги	3,45	5,41	6,49	4,96	4,09	3,99	2,85	6,42	7,55	6,8	7,8
- послуги поштової та кур'єрської служби	0,56	0,55	к/с	0,59	0,52	0,61	0,59	0,93	1,46	к/с	1,4
Питома вага видів транспортних послуг в імпорті України (2013-2023), %											
Види транспортних послуг	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
- морського транспорту	11,11	17,70	16,62	14,27	18,36	15,22	17,56	29,21	33,62	40,1	25,7
- річкового транспорту	0,01	к/с	0,05	0,04	к/с	к/с	0,03	к/с	к/с	к/с	к/с
- повітряного транспорту	37,18	31,31	40,48	36,13	37,29	47,50	48,61	30,15	31,88	16,5	13,8
- залізничного транспорту	37,06	31,33	24,88	26,27	24,54	19,32	16,85	18,60	15,20	11,2	18,5
- автомобільного транспорту	11,53	13,79	7,96	11,61	10,95	9,76	10,07	16,64	13,31	21,5	28,4
- трубопровідного транспорту	0,21	к/с	8,51	8,82	к/с	к/с	3,83	к/с	к/с	к/с	к/с
- інші допоміжні та додаткові транспортні послуги	1,98	1,14	0,98	2,11	1,37	1,60	1,86	2,60	2,73	7,9	11
- послуги поштової та кур'єрської служби	0,91	0,83	0,50	0,75	0,87	1,17	1,19	2,66	3,17	2,3	1,8

Джерело: побудовано на основі [27-29]