

**ДИНАМІКА ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СФЕРИ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ
ТРАНСПОРТНИМИ ПОСЛУГАМИ УКРАЇНИ**

Павлюк В.І., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, orcid.org/0000-0001-8301-8385

Муленко В.М., Національний транспортний університет, Київ, Україна, zetghost@gmail.com, orcid.org/0000-0003-0950-6449

**DYNAMICS AND PROSPECTS DEVELOPMENT OF UKRAINE'S
TRANSPORT SERVICES INTERNATIONAL TRADE**

Pavliuk V.I., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, orcid.org/0000-0001-8301-8385

Mulenko V.M., National Transport University, Kyiv, Ukraine, zetghost@gmail.com, orcid.org/0000-0003-0950-6449

**ДИНАМИКА И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СФЕРЫ МЕЖДУНАРОДНОЙ
ТОРГОВЛИ ТРАНСПОРТНЫМИ УСЛУГАМИ УКРАИНЫ**

Павлюк В.И., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, orcid.org/0000-0001-8301-8385

Муленко В.Н., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, zetghost@gmail.com, orcid.org/0000-0003-0950-6449

Постановка проблеми. Швидкий розвиток світового господарства в епоху постіндустріального розвитку призвів до істотного поглиблення відносин між країнами, посиленням їх економічної залежності і взаємодії. Процеси глобалізації та інтернаціоналізації найвідчутніше вплинули на розвиток транспортних систем і мереж, що пов'язано із специфікою транспорту, як ланки господарського процесу та його роллю “судинної системи” країн і регіонів. Сьогодні транспортний сектор – сфера національної економіки, котра демонструє динамічний розвиток. Тому забезпечення сталого розвитку міжнародної торгівлі транспортними послугами стає необхідною умовою забезпечення економічного розвитку країни та зростання світової економіки в цілому. Розвиток сфери торгівлі транспортними послугами особливо актуальний для України, котра наразі перебуває в складному економічному положенні. Україна має значний транспортний і транзитний потенціал. Забезпечення ефективного функціонування та розвитку сектору транспортних послуг дозволить зміцнити позиції держави на міжнародних ринках, повною мірою використати потенціал країни в даній сфері та отримати абсолютні та відносні переваги в глобальному поділі праці.

Аналіз останніх досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми. Дослідженню питання стану, проблематики та перспектив розвитку міжнародної торгівлі транспортними послугами, в тому числі і послугами транзиту, присвячено широке коло наукових праць таких авторів, як І. Амеліна, А. Брайковська, В. Буркун, Р. Веприцький, Л. Ковальська, А. Іваненко, К. Михайличенко, А. Огороков, К. Петренко, М. Постан та ін.

Метою даної статті є аналіз динаміки розвитку торгівлі транспортними послугами України, визначення проблематики її здійснення та перспективи розвитку в умовах глобалізаційних процесів.

Виклад основного матеріалу. Одразу з набуттям незалежності Україна почала розвиток власного транспортного потенціалу та процес становлення як транзитної держави. Вигідне географічне положення України на перетині осей Схід – Захід та Північ – Південь, а також наявність транспортної інфраструктури створили необхідні передумови для розвитку сектору транспортних послуг [1]. Сьогодні транспортний сектор України є значним сегментом національної економіки. Україна володіє 21,7 тис. км залізниць, 169,7 тис. км автомобільних доріг, майже 2,7 тис. км внутрішніх водних шляхів, 19 морських та 10 річкових портів, 187 аеропортів [2]. Територією України проходять 36,7 тис. км газо гонів та 4,5 тис. км нафто гонів [3]. Економіко-географічне положення України створює передумови для активного розвитку зовнішньої торгівлі транспортними послугами як з країнами Європи, так і з іншими країнами світу. Геостратегічне положення між

країнами Європи, Азії та Близького Сходу дозволяє їй бути вигідним транзитним мостом для перевезень товарів та пасажирів. Це створило сприятливі умови для розвитку торгівлі транспортними послугами та збільшення їх частки у зовнішній торгівлі України.

Однак, на сьогодні Україна повною мірою не використовує увесь наявний потенціал у сфері торгівлі транспортними послугами. Згідно даних Державної служби статистики міжнародна торгівля транспортними послугами України перебуває в кризовому стані, що пов'язано з економічною нестабільністю та негативним впливом зовнішніх факторів. В структурі загального експорту експорт транспортних послуг займав близько 10%, в структурі імпорту імпорт транспортних послуг становив лише 2% загального обсягу імпорту. За період 2013-2017 років не спостерігалось стійких тенденцій експорту транспортних послуг. До 2015 року спостерігалось стабільне та істотне щорічне скорочення обсягів експорту (в середньому на 18% в рік), що було викликане впливом низки негативних внутрішніх та зовнішніх факторів. Починаючи з 2016 року спостерігається незначний ріст обсягів експорту (в середньому на 5% на рік), що викликане незначним покращенням економічної ситуації, ростом обсягів вантажних перевезень і кількості наданих транспортних послуг. Аналогічно імпорт транспортних послуг демонстрував тенденцію до зменшення, лише в 2017 році продемонструвавши зростання. Стабільне падіння обсягів імпорту 2013-2016 років (в середньому на 16%) було обумовлено економічною кризою в Україні, спадом ділової активності, військовими діями на території України і як наслідок втратою контролю над частиною шляхів, загальним падінням рівня життя населення та його зубожінням, високою інфляцією. В 2017 році обсяги імпорту зросли на 22,6%, що зумовлено коливанням курсу національної валюти (рис. 1).

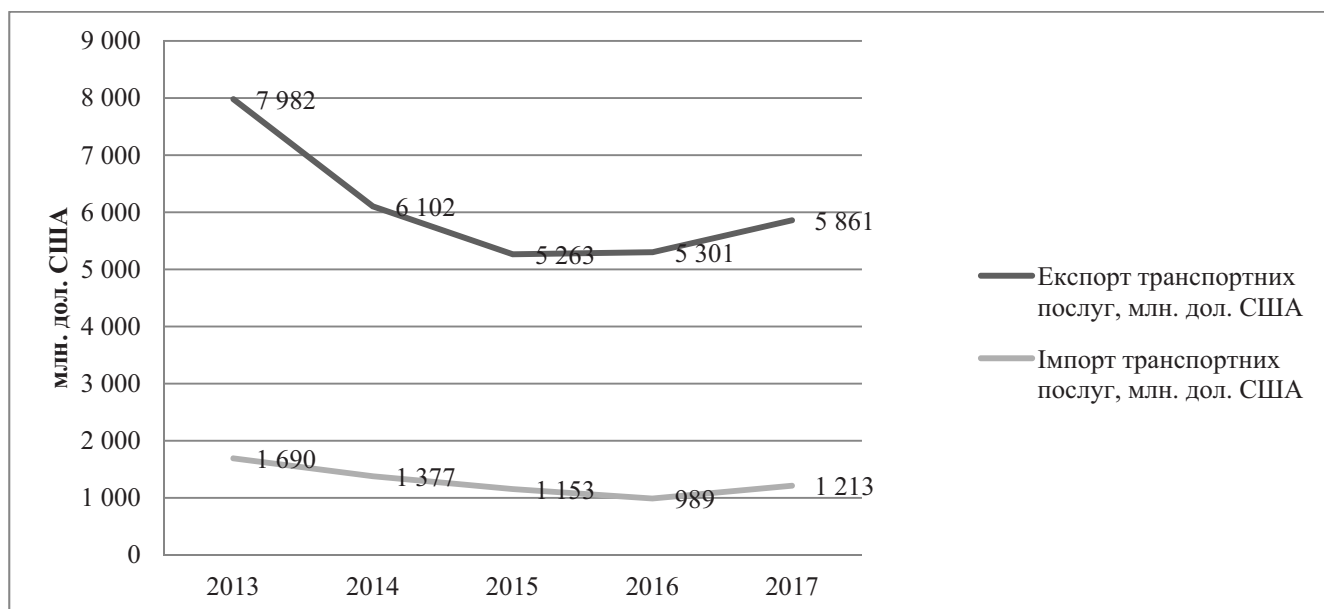


Рисунок 1 - Динаміка експорту та імпорту транспортних послуг за період 2013-2017 років, млн. дол. США [Розроблено на основі джерела 4]

Figure 1 - Dynamics of transport services export and import for the period of 2013-2017, million dollars [Developed on the basis of source 4]

Наявні тенденції зумовлені політичною та економічною нестабільністю, частими змінами в законодавчому та правовому полі щодо здійснення транспортних перевезень та процедури перетину кордонів, низькою якістю внутрішньої транспортної мережі, а також низкою негативних зовнішніх чинників та факторів. Знижуються обсяги перевезень не лише через тривалу фінансово-економічну кризу, військові дії на сході країни та економічну агресію Росії, але й внаслідок неефективної роботи підприємств транспортного сектору, які не можуть забезпечити належний рівень сервісу, швидкість перевезень, збереження вантажів, привабливі тарифні умови [5, с.87].

Виходячи із даних рис. 2 в структурі експорту транспортних послуг переважає трубопровідний транспорт. Його частка в структурі експорту знаходиться на рівні 51,4%. Подібне домінування в структурі транспортних послуг обумовлене тим, що основна частина вантажних перевезень Україною здійснюється саме трубопровідним транспортом. Значними в даному році були надходження від експорту послуг повітряного (18,7%), залізничного (10%) і морського (10,5%) транспорту. Це зумовлено значними обсягами пасажирських перевезень, що здійснюються авіатранспортом та

залізничним транспортом, а також істотними обсягами перевезення вантажів залізничним транспортом. Виходячи із структурного аналізу експорту транспортних послуг можна стверджувати, що обсяги експорту транспортних послуг у 2013-2017 роках значною мірою були зумовлені коливаннями обсягів експорту послуг трубопровідного транспорту. Ускладнення відносин з Росією і, як наслідок, скорочення обсягів транспортування газу трубопровідним транспортом чинили значний негативний вплив на обсяги експортованих транспортних послуг. Налагодження реверсу газу з країн Європейського Союзу та Молдови в останні роки позитивно вплинуло на стан торгівлі транспортними послугами та дозволило забезпечити її зростання.

Згідно даних рис. 2 найбільше Україною імпортувалися послуги повітряного (37,3%), залізничного (24,5%), морського (18,4%) та автомобільного (10,9%) транспорту. Подібні обсяги зумовлені тим, що здебільшого Україною для вантажоперевезень та пасажироперевезень використовуються дані види транспорту. Значна частка імпорту саме послуг повітряного транспорту пов'язана з поглибленням в останні роки співпраці з Європейським Союзом та активізацією економічної діяльності України. Активізація співробітництва України та ЄС зумовило також зміну обсягів імпорту послуг залізничного транспорту, оскільки українські колії не адаптовані до європейських стандартів.

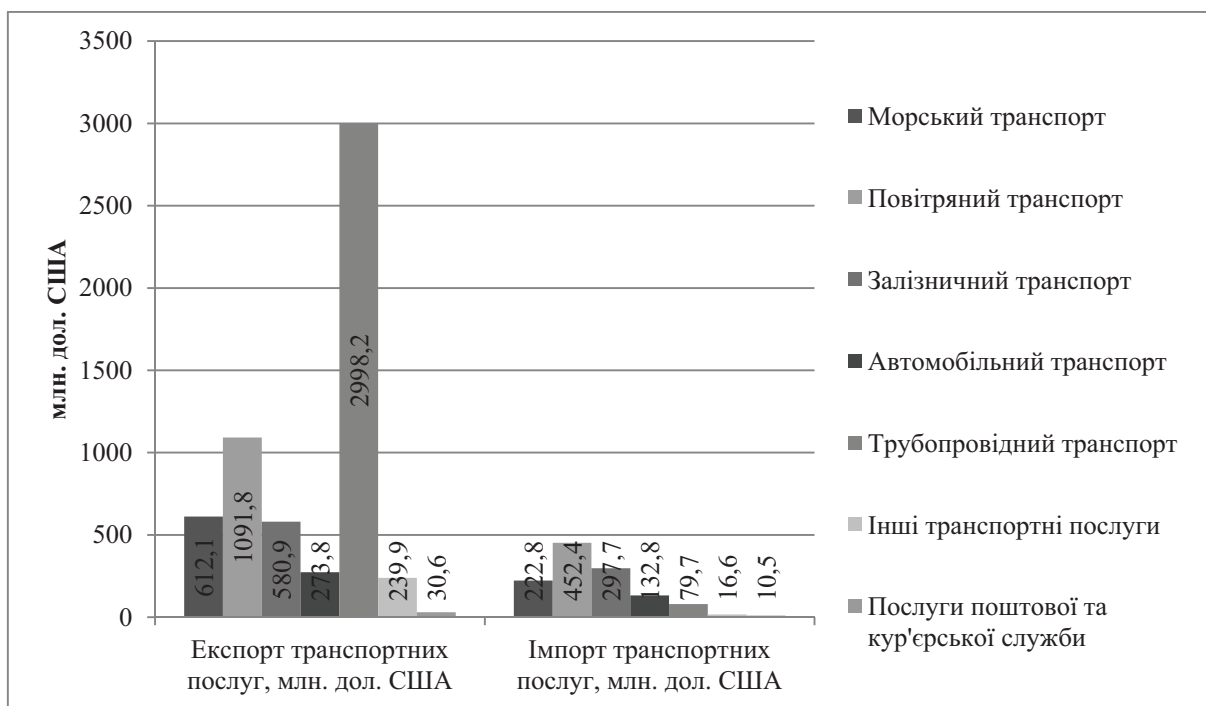


Рисунок 2 – Структура експорту та імпорту транспортних послуг у 2017 році
[Розроблено на основі джерела 4]

Figure 2 - The transport services export and import structure in 2017 [Developed on the basis of source 4]

Згідно даних таблиці 1 основними торговельними партнерами України в галузі експорту транспортних послуг були країни СНД. В структурі експорту частка даних країн складає більше 50% і демонструє стабільне зростання. Значним імпортером українських транспортних послуг на сьогодні також є країни Європи, частка яких в структурі експорту становить близько 25% і демонструє щорічне скорочення. Частка країн Азії за досліджуваний період була на рівні 12%, країн Америки – 6%. В структурі експорту частки країн Африки та Австралії були незначними (1 та 0,5% відповідно). Подібна географічна структура та тенденції зміни географічної структури пов'язані з тісними економічними зв'язками України та країн СНД та географічною близькістю до даних країн. Скорочення частки країн Європи зумовлено нестабільними темпами росту обсягів експорту, а також переважним використанням у торговельних відносинах України з даними країнами європейських транспортних послуг.

Відповідно до таблиці 1 Україна імпортувала найбільше транспортних послуг із країн Європи. Їх частка в структурі імпорту була на рівні 56-62%. Це пов'язано з поглибленням торговельних зв'язків України та країн ЄС. Значною в географічній структурі була також частка країн СНД (вона була на рівні 22%), що викликано значними торговельними відносинами з даними країнами. Частка

країн Азії в структурі імпорту в даному періоді демонструвала стабільне зростання і збільшилась із 11% у 2015 році до 13% у 2017 році. Це викликано збільшенням обсягів перевезень морським транспортом та активним використанням Україною азійського транспорту, котрий є більш дешевим. Найменшими в структурі імпорту були долі країн Америки (2-3%), Африки (близько 0,5%) та Австралії (менше 0,1%).

Таблиця 1 – Географічна структура торгівлі транспортними послугами України за період 2015-2017 років, тис. дол. США [Розроблено на основі джерела 4]

Table 1 - Geographical structure of Ukraine's transport services trade for the period 2015-2017, thousand dollars [Developed on the basis of source 4]

	2015		2016		2017	
	Експорт	Імпорт	Експорт	Імпорт	Експорт	Імпорт
СНД	2721016,89	259105,32	2968929,85	236892,67	3331802,53	259284,81
Європа	1373124,5	722847,16	1282733,12	577187,24	1414083,67	689716,11
Азія	653099,07	128852,06	626877,94	143971,41	712678,67	231017,37
Африка	76677,24	2927,37	54647,7	2311,03	72836,36	6843,06
Америка	400370,36	39343,19	333031,8	28680,98	303902,82	25953,4
Австралія та Океанія	37735,65	251,9	33619,55	215,59	25567,01	238,87

Отримані дані свідчать про неповноту використання транспортного потенціалу України та часткову втрату Україною своїх позицій на світовому ринку. Подібні негативні тенденції зумовлені низькою якістю внутрішньої транспортної мережі України, застарілим рухомим складом, відставанням в темпах розбудови української частини системи міжнародних транспортних коридорів, низьким рівнем розвитку інфраструктури державного кордону та низькою пропускною спроможністю прикордонних пунктів пропуску, частими змінами в законодавчому та правовому полі щодо здійснення транспортних перевезень та процедури перетину кордонів, недостатньо гнучкою тарифною політикою, а також зростанням міждержавної конкуренції за транспортні та транзитні потоки [6].

Подолання вказаних вище проблем потребує розроблення урядом довготривалої стратегії розвитку сектору торгівлі транспортними послугами. На сьогодні в Україні для покращення роботи транспортного сектору діє Національна транспортна стратегія до 2030 року (далі - Стратегія). Стратегія передбачає виконання завдань за чотирма основними векторами.

Напрямок «Конкурентоспроможна та ефективна транспортна система» передбачає створення в Україні ефективно функціонуючого та конкурентного транспортного комплексу, шляхом внесення необхідних змін до законодавчої бази, відновлення транспортної інфраструктури та заохочення діяльності підприємств транспорту. Основними завданнями за цим напрямком є:

- удосконалення системи збору, аналізу та використання статистичних даних;
- забезпечення розвитку транспортної інфраструктури відповідно до стандартів ЄС;
- підвищення ефективності внутрішніх логістичних операцій вантажного транспорту через усунення існуючих перешкод та вдосконалення відповідної інфраструктури;
- забезпечення розвитку пріоритетної мережі автомобільних шляхів;
- створення конкурентного середовища та сприятливого бізнес-клімату на ринку надання транспортних послуг;
- забезпечення створення рівних та прозорих умов (на ринку) надання транспортних послуг;
- забезпечення розвитку залізничного, автомобільного, водного та повітряного транспорту;
- впровадження прозорих та ефективних тарифних моделей, перехід до ринкової практики встановлення тарифів на перевезення [7].

Напрямок «Інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти» спрямований на забезпечення впровадження новітніх технологій в транспортному секторі, стимулювання інноваційної діяльності та новаторства на транспорті, а також реалізацію масштабних транспортних проектів в Україні, таких як проект українського аналога Гіперлупу. Реалізація напрямку передбачається шляхом виконання наступних завдань:

- запровадження механізму стимулювання поетапної модернізації та розвитку транспортної інфраструктури, оновлення транспортних засобів для потреб галузі;
- запровадження дієвого механізму оподаткування для залучення приватного капіталу;

- розроблення та виконання програми оновлення залізничного рухомого складу;
- удосконалення законодавства з метою розвитку морських торговельних портів, перехід до європейської моделі управління “порт-лендлорд”;
- удосконалення процедури валютного регулювання для підприємств цивільної авіації з метою зменшення собівартості їх послуг та підвищення конкурентоспроможності на міжнародних ринках авіаперевезень;
- удосконалення законодавства та економічного механізму сприяння локалізації кращих інноваційних технологій будівництва транспортної інфраструктури, виробництва та оновлення рухомого складу на базі вітчизняних підприємств;
- підтримка та практичне впровадження результатів досліджень у транспортній галузі [7].

Напрямок «Безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт» передбачається зниження смертності та травматизму в наслідок транспортних аварій та дорожньо-транспортних пригод, зменшення шкідливих викидів у повітря та забруднення водойм і навколишнього середовища внаслідок діяльності транспорту, поширення використання альтернативних видів палива та електродвигунів та інші. Досягнення вказаних цілей буде здійснюватися шляхом реалізації наступних завдань:

- удосконалення державної системи управління безпекою на транспорті відповідно до міжнародних стандартів;
- приведення нормативно-правових актів у сфері безпеки у відповідність з регламентами та директивами ЄС стосовно врахування вимог щодо безпечної експлуатації інфраструктури та рухомого складу;
- впровадження СМАРТ-тахографів на вантажних автомобілях та автобусах;
- захист від актів несанкціонованого втручання у діяльність транспорту;
- підвищення рівня безпеки дорожнього руху;
- підвищення рівня екологічної безпеки на транспорті;
- підвищення рівня безпеки перевезень [7].

Напрямок «Безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція» повинен забезпечити безперешкодне здійснення пасажирських перевезень в межах України, підвищити мобільність населення шляхом поліпшення сполучення між регіонами. Даний напрямок передбачає вирішення наступних завдань:

- забезпечення мобільності та функціонування сучасного пасажирського транспорту;
- забезпечення ефективного державного нагляду (контролю) за якістю надання транспортних послуг з перевезення пасажирів;
- протидія нелегальним перевезенням, створення умов для виходу перевізників з “тіні” та забезпечення легалізації доходів автомобільних перевізників;
- удосконалення структури та механізму управління вузькоколійними залізницями;
- впровадження контрактної форми взаємовідносин перевізників з місцевими органами виконавчої влади щодо замовлення соціальних зобов’язань та суспільно важливих послуг з перевезень пасажирів;
- лібералізація та дерегуляція ринку пасажирських автомобільних перевезень;
- підвищення якості пасажирських перевезень відповідно до законодавства ЄС;
- запровадження системи моніторингу дотримання прав пасажирів та критеріїв оцінювання якості послуг пасажирських перевезень;
- стимулювання розвитку транспортних перевезень пасажирів між регіонами країни, зокрема шляхом відміни податку на додану вартість, державного збору з пасажирів [7].

Планується, що реалізація Стратегії сприятиме підвищенню ефективності внутрішніх вантажоперевезень, завдяки вдосконаленню відповідної інфраструктури та об’єднання її з міжнародною і Транс’європейською транспортною мережею. В результаті реалізації планується досягти створення десяти автобанів і мережі сучасних автошляхів по всій країні, 50 аеропортів із 350 напрямками польотів, повністю електричного громадського транспорту і неолайнерів замість маршруток, 100% оновлення рухомого складу на залізниці і євроколії по ключових напрямках. Українські морські порти увійдуть у ТОП-100 найбільших контейнерних портів світу з 30% часткою вантажопотоку у Чорноморському басейні. 50 млн. тон вантажів будуть перевозитися Дніпром та іншими річками. Обсяг інвестицій у транспортну сферу України становитиме 60 млрд. дол. США. Україною пройдуть 5 з 11 глобальних гілок надшвидкісного наземного транспорту Hyperloop і три з них через Київ. Вони з’єднають країни Азії, Європи та Північної Америки [8].

Однак Стратегія спрямована на розвиток транспортного комплексу в цілому, лише частково охоплюючи питання забезпечення міжнародної торгівлі транспортними послугами. Крім того, стратегія не передбачає заходів вдосконалення функціонування трубопровідного транспорту, послуги якого є основою експорту транспортних послуг України. В зв'язку з цим виникає необхідність доповнення стратегії або створення окремої стратегії розвитку торгівлі транспортними послугами.

Виходячи із реалій функціонування та наявних проблем у сфері міжнародної торгівлі транспортними послугами України, стратегія розвитку сектору транспортних послуг має включати заходи, спрямовані на формування стійкого та сприятливого для розвитку торгівлі транспортними послугами законодавства; створення умов для залучення інвесторів та розвитку торгівлі транспортними послугами; вдосконалення, оновлення та розвиток транспортної інфраструктури; стимулювання оновлення рухомого складу усіх видів транспорту; створення позитивного іміджу та забезпечення безпеки функціонування транспорту в Україні; залучення України до міжнародних ініціатив зі створення транспортних коридорів через територію країни; використання новітніх технологій для створення конкурентних переваг українських послуг; розвиток людського потенціалу тощо.

Реалізація зазначених заходів потребуватиме значних державних вкладень та залучення інвестиційних ресурсів. Міністерству інфраструктури України необхідно буде реалізувати низку масштабних інвестиційних проєктів, серед яких проєкт автоматизації портової інфраструктури, проєкт оновлення дорожнього господарства, проєкт створення пунктів дорожнього сервісу, проєкт реконструкції злітно-посадкових смуг та модернізації інфраструктури аеропорту, проєкт розвитку припортової та прикордонної інфраструктури, проєкт створення мультимодальних логістичних комплексів, проєкт оновлення рухомого складу залізниць і гармонізації українських та європейських колійних систем тощо. Крім того, необхідно створити та забезпечити реалізацію нової ефективної тарифної політики, активізувати участь України у регіональних проєктах розвитку транспорту, в тому числі в проєктах розвитку річки Дніпро.

Враховуючи значну роль транзитних послуг у міжнародній торгівлі транспортними послугами, Міністерству енергетики та вугільної промисловості України необхідно здійснити ряд проєктів, спрямованих на модернізації українських газотранспортної та нафтотранспортної систем. Забезпечити можливість рівного доступу наявних і потенційних постачальників та споживачів до газотранспортної та нафтотранспортної інфраструктури, переглянути тарифну систему для забезпечення конкурентоздатності українських транспортних систем, здійснити реформи для оптимізації кількості та структури персоналу обслуговування систем. Міністерству необхідно активно проводити переговори з питань приєднання України до створення нових газових та нафтових шляхів в обхід території Росії, здійснювати пошук можливостей диверсифікації поставок газу та нафти тощо.

Висновки. Реалізація наявного транспортного потенціалу та підвищення конкурентних позицій України на світовому ринку транспортних послуг в сучасних умовах функціонування транспортного сектору України потребує вдосконалення українського транспортного законодавства, впровадження інновацій на транспорті, оновлення та модернізації рухомого складу та інфраструктури, пришвидшення розбудови української частини вже існуючих та приєднання України до створення нових транспортних коридорів, удосконалення функціонування української ГТС та НТС, приєднання та ініціації регіональних проєктів розвитку транспорту.

Проте дані заходи потребують значного фінансування та активної участі держави, що обумовлює необхідність створення повноцінної окремої стратегії розвитку торгівлі транспортними послугами України, яка б передбачала конкретні цілі та поетапні кроки влади, з широким та дієвим залученням бізнесу, фахівців, науковців та громадськості для пошуку внутрішніх та зовнішніх інвесторів галузі. Це дозволить нашій державі та вітчизняному транспортному сектору в найближчій перспективі зайняти достойне місце в сучасній системі глобального поділу праці та підняти рівень життя українського народу.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Михайличенко К.М. Відновлення транзитного потенціалу в контексті підвищення конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг : аналітична записка / К.М. Михайличенко, Є.В. Белашов [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1844/>.
2. Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua>.

3. Міністерство енергетики та вугільної промисловості України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://mpe.kmu.gov.ua>.
4. Державна служба статистики України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
5. Михайличенко К.М. Транспортна стратегія у національних інтересах України / К.М. Михайличенко // Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. - 2017. - № 2. - С. 82–94.
6. Джулай С.В. Транзитний потенціал України: сучасний стан та проблеми використання [Електронний ресурс] / С.В. Джулай, С.С. Шаповал – Режим доступу: <http://nauka.kushnir.mk.ua/?p=2406>.
7. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p>.
8. Омелян В.В. Транспортна стратегія Drive Ukraine 2030: квиток у нову реальність [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/columns/2018/06/26/638169/>.

REFERENCES

1. Mykhailychenko K. Restoration of transit potential in the context of increasing Ukraine's competitiveness in the international transport services market: analytical note / K. Mikhailichenko, Ye. Belashov [Electronic resource]. Access: <http://www.niss.gov.ua/articles/1844/>.
2. Ministry of Infrastructure of Ukraine [Electronic resource]. Access: <https://mtu.gov.ua>.
3. Ministry of Energy and Coal Industry of Ukraine [Electronic resource]. Access: <http://mpe.kmu.gov.ua>.
4. State Statistics Service of Ukraine [Electronic resource]. Access: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
5. Mikhailichenko K. Transport strategy in the national interests of Ukraine / K. Mikhailychenko // Foreign Trade: Economics, Finance, Law. - 2017. - No. 2. - P. 82-94.
6. Dzhulay S. Transit potential of Ukraine: the current state and problems of use/ S. Dzhulay, S. Shapoval [Electronic resource]. Access: <http://nauka.kushnir.mk.ua/?p=2406>.
7. National transport strategy of Ukraine 2030 [Electronic resource]. Access: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p>.
8. Omelyan V. Transport Strategy Drive Ukraine 2030: A Ticket to a New Reality [Electronic Resource]. - Access: <https://www.epravda.com.ua/columns/2018/06/26/638169/>.

РЕФЕРАТ

Павлюк В.І. Динаміка та перспективи розвитку сфери міжнародної торгівлі транспортними послугами України / В.І. Павлюк, В.М. Муленко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. –К. : НТУ, 2019. – Вип. 2 (44).

У статті досліджено стан міжнародної торгівлі транспортними послугами України, розглянуто проблеми та перспективи розвитку.

Об'єкт дослідження – процес розвитку торгівлі транспортними послугами України на сучасному етапі.

Мета роботи – аналіз динаміки міжнародної торгівлі транспортними послугами України, визначення наявних в даній сфері проблем та перспектив подальшого розвитку в умовах глобалізації.

Метод дослідження - методи економічного, системного, табличного та графічного аналізу.

На сучасному етапі економічного розвитку забезпечення зростання сектору міжнародної торгівлі транспортними послугами для України є особливо важливим питанням, від якого значною мірою залежить подальший розвиток нашої держави. Однак на сьогодні потенціал України в даній галузі не використовується в повному обсязі, що обумовлено низкою внутрішніх проблем і негативним впливом зовнішніх факторів. Для подолання наявних недоліків функціонування транспортного сектору на сьогодні в Україні діє Національна транспортна стратегія до 2030 року, проте вона лише частково охоплює питання міжнародної торгівлі транспортними послугами.

З метою вдосконалення функціонування сфери міжнародної торгівлі транспортними послугами необхідним є розроблення окремої стратегії розвитку, котра буде врахувати об'єктивні умови функціонування української економіки, реалії та тенденції розвитку світового ринку транспортних послуг. Виходячи із об'єктивних умов функціонування транспортного сектору, стратегія має включати заходи, спрямовані на формування сприятливого для розвитку торгівлі транспортними послугами законодавства, розвиток транспортної інфраструктури, ініціацію створення нових транспортних коридорів через територію України, використання новітніх технологій, реформування ГТС і НТС та диверсифікацію джерел поставок нафти та газу. Реалізація

створеної стратегії дасть змогу Україні збільшити експорт транспортних послуг, створити нові конкурентні переваги транспортного сектору України, забезпечити стабільний розвиток та економічне зростання, а також зміцнити позиції України на світовому ринку.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТРАНСПОРТНІ ПОСЛУГИ, МІЖНАРОДНА ТОРГІВЛЯ, ТРАНСПОРТНИЙ СЕКТОР, ТРАНСПОРТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ, СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ.

ABSTRACT

Pavlyuk V.I., Mulenko V.M. Dynamics and prospects development of Ukraine's transport services international trade. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2019. – Issue 2 (44).

This article provides analyses of Ukraine's transport services international trade state, examines the problems and prospects of development.

The object of the research is Ukraine's transport services trade development process on the modern stage.

The purpose of the work is to analyze the dynamics of Ukraine's transport services international trade, to determine the problems and prospects of this area's further development in the globalization context.

The method of investigation - methods of economic, system, table and graphical analysis.

At the present stage of economic development ensuring the growth of Ukraine's transport services international trade sector is a particularly important issue on which further development of our state depends largely. However Ukraine's potential in this area is not fully used nowadays, due to a number of internal problems and the negative influence of external factors. National Transport Strategy 2030 currently exist to overcome the present drawbacks in the functioning of Ukraine's transport sector, but it only partially covers the issue of international trade in transport services.

It is necessary to develop a separate strategy that takes into account the objective conditions of functioning of the Ukrainian economy, the realities and trends of the world market of transport services development in order to improve the functioning of international trade in transport services. The strategy should include measures aimed at the development of conducive for transport services trade development legislation, the development of transport infrastructure, the initiation of new transport corridors through the territory of Ukraine creation, the use of advanced technologies, the reforming of the Gas Transmission System and Oil Transmission System and the diversification of oil and gas supplies sources. Realization of the created strategy will allow Ukraine to increase export of transport services, create new competitive advantages of Ukraine's transport sector, ensure stable development and economic growth, and also strengthen Ukraine's position on the world market.

KEYWORDS: TRANSPORT SERVICES, INTERNATIONAL TRADE, TRANSPORT SECTOR, TRANSPORTATION POTENTIAL, STRATEGY OF DEVELOPMENT.

РЕФЕРАТ

Павлюк В.И. Динамика и перспективы развития сферы международной торговли транспортными услугами Украины / В.И. Павлюк, В.Н. Муленко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2019. – Вып.2 (44).

В статье исследовано состояние международной торговли транспортными услугами Украины, рассмотрены проблемы и перспективы развития.

Объект исследования - процесс развития торговли транспортными услугами Украины на современном этапе.

Цель работы - анализ динамики международной торговли транспортными услугами Украины, определения имеющихся в данной сфере проблем и перспектив дальнейшего развития в условиях глобализации.

Метод исследования - методы экономического, системного, табличного и графического анализа.

На современном этапе экономического развития обеспечение роста сектора международной торговли транспортными услугами для Украины является особенно важным вопросом, от которого в значительной степени зависит дальнейшее развитие нашего государства. Однако на сегодня потенциал Украины в данной отрасли не используется в полном объеме, что обусловлено рядом внутренних проблем и негативным влиянием внешних факторов. Для преодоления имеющихся недостатков функционирования транспортного сектора на сегодня в Украине действует

Национальная транспортная стратегия до 2030 года, однако она лишь частично охватывает вопросы международной торговли транспортными услугами.

С целью совершенствования функционирования сферы международной торговли транспортными услугами необходимо разработать отдельную стратегию развития, которая будет учитывать объективные условия функционирования украинской экономики, реалии и тенденции развития мирового рынка транспортных услуг. Исходя из объективных условий функционирования транспортного сектора, стратегия должна включать меры, направленные на формирование благоприятного для развития торговли транспортными услугами законодательства, развитие транспортной инфраструктуры, инициацию создания новых транспортных коридоров через территорию Украины, использование новейших технологий, реформирования ГТС и НТС и диверсификации источников поставок нефти и газа. Реализация созданной стратегии позволит Украине увеличить экспорт транспортных услуг, создать новые конкурентные преимущества транспортного сектора Украины, обеспечить стабильное развитие и экономический рост, а также укрепить позиции Украины на мировом рынке.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ, МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВЛЯ, ТРАНСПОРТНЫЙ СЕКТОР, ТРАНСПОРТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ, СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ.

АВТОРИ:

Павлюк Василь Іванович, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри економіки, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. +380442803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 313, orcid.org/0000-0001-8301-8385.

Муленко Володимир Миколайович, Національний транспортний університет, e-mail: zetghost@gmail.com, тел. +380957424256, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, orcid.org/0000-0003-0950-6449.

AUTHOR:

Pavliuk Vasyl I., Ph.D., National Transport University, associate professor, department of Economics, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, tel. +380442803016, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str. 1, of. 313, orcid.org/0000-0001-8301-8385.

Mulenko Volodymyr M., National Transport University, e-mail: zetghost@gmail.com, tel. +380957424256, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str. 1, orcid.org/0000-0003-0950-6449.

АВТОРЫ:

Павлюк Василий Иванович, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры экономики, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. +380442803016, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 313, orcid.org/0000-0001-8301-8385.

Муленко Владимир Николаевич, Национальный транспортный университет, e-mail: zetghost@gmail.com, тел. +380957424256, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1, orcid.org/0000-0003-0950-6449.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Гурнак В.М., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри транспортного права та логістики, Київ, Україна.

Бондаренко Є.В., доктор економічних наук, професор, президент Української академії інвестицій в науку і будівництво, Київ, Україна.

REVIEWER:

Gurnak V.M., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, department of Transport Law and Logistic, Kyiv, Ukraine.

Bondarenko Ye.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, President of Ukrainian Academy of Investment in Science and Construction, Kyiv, Ukraine.