

ПЕРСПЕКТИВИ ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ
ТРАНСПОРТНИМИ ПОСЛУГАМИ УКРАЇНИ

PROSPECTS AND PROBLEMS OF UKRAINE'S INTERNATIONAL TRADE IN
TRANSPORT SERVICES DEVELOPMENT



Муленко Володимир Миколайович, аспірант кафедри економіки, Національний транспортний університет, Україна, 01010, м. Київ, вул. М.Омельяновича-Павленка, 1.,

<https://orcid.org/0000-0003-0950-6449>

Анотація. Стаття присвячена дослідженню загроз та можливостей розвитку міжнародної торгівлі транспортними послугами України. Метою роботи є виявлення на основі аналізу стану та структури міжнародної торгівлі транспортними послугами України перспектив та проблем розвитку транспортного сектору країни в нових економічних та геополітичних реаліях. Дослідження здійснювалось з використанням методів економічного, системного, історичного та графічного аналізу.

В результаті аналізу встановлено, що ефективність використання наявного в Україні транспортного та транзитного потенціалу на сьогодні є низькою. В структурі експорту транспортних послуг тривалий час домінував трубопровідний транспорт, частка якого почала скорочуватись лише в останні роки під впливом зовнішніх факторів. Визначено, що повномасштабна війна на території України створила ряд додаткових загроз для реалізації транспортного потенціалу країни. Найбільшою проблемою транспортного сектору сьогодні є фізичне знищення рухомого складу транспортних підприємств та руйнування транспортної інфраструктури. Держава на сьогодні вже вживає заходів для збереження функціонування інфраструктури транспорту, проводить заходи відновлення, залучає бізнес до процесів відбудови. Однак, уряду необхідно більш активно підтримувати транспортні компанії в питанні оновлення їх парку транспортних засобів, шляхом сприяння використанню лізингу, часткового покриття державою витрат на закупівлю транспортних засобів тощо. Враховуючи значну роль трубопровідного транспорту в структурі експорту, скорочення транзиту газу через українську газотранспортну систему створює загрозу втрати країною її статусу транзитера. Нейтралізації цієї проблеми вимагає від держави активізації дипломатичної діяльності з метою долучення України до транзиту енергоносіїв до Європи з альтернативних джерел. Крім того, доцільним є дослідження технічних можливостей та економічної доцільності переорієнтації української газотранспортної системи на транспортування біометану чи водню.

Окрім названих проблем, виявлено можливості розвитку сектору міжнародної торгівлі транспортними послугами, які виникли на сьогоднішній день. Встановлено, що долучення України до міжнародних ініціатив, вступ до регіональних альянсів та підписання угод в сфері транспорту з ЄС дозволить підтримувати функціонування транспортного сектору країни під час війни; створить передумови для швидкого післявоєнного відновлення, активнішого залучення України до європейської транспортної мережі, подальшого активного розвитку транспортного сектору та більш повної реалізації наявного у країни транзитного потенціалу.

Ключові слова: міжнародна торгівля, транспортні послуги, експорт, транзитний потенціал, транспортний сектор.

Вступ. Сектор транспортних послуг з моменту здобуття Україною незалежності відігравав значну роль в її економічному розвитку. Вигідне економіко-географічне положення країни дозволило їй стати великим транспортним мостом між країнами Європи, Азії та Близького Сходу. Наявність тисячі кілометрів доріг, залізничних колій, численних морських та річкових портів, аеропортів, розгалужених газо- та нафтотранспортних систем перетворили Україну на великий транспортний хаб Східної Європи. Однак, починаючи з 2014 року, під впливом численних геополітичних та економічних факторів, ефективність функціонування транспортного сектору, а також значення України як транзитера, почали знижуватися. Повномасштабна війна, яка розпочалася в 2022 році, призвела до істотного зменшення обсягів перевезень українською територією, а також фактично поставила під загрозу статус України як транзитної держави. В зв'язку з цим виникає необхідність дослідження загроз та можливостей розвитку української сфери торгівлі міжнародними транспортними послугами в нових економічних та політичних реаліях.

Аналіз останніх досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми. Дослідженню проблематики та перспектив розвитку міжнародної торгівлі транспортними послугами України присвячено широке коло наукових праць таких авторів, як І. Амеліна, А. Брайковська, Р. Веприцький, С. Гончаров, М. Григора, О. Зоріна, Т. Камінська, К. Назаренко, А. О कोरोков, М. Постан та інші. Однак, економічна ситуація, в якій на сьогодні опинилась Україна, створює необхідність проведення комплексного дослідження стану міжнародної торгівлі транспортними послугами з метою виявлення нових викликів та можливостей для розвитку транспортного сектору.

Мета статті – виявлення на основі аналізу стану та структури міжнародної торгівлі транспортними послугами України перспектив та проблем розвитку транспортного сектору країни в нових економічних та геополітичних реаліях.

Виклад основного матеріалу. На сьогодні наявний в Україні транспортний та транзитний потенціал не використовується в повному обсязі. Згідно даних Платіжного балансу, міжнародна торгівля транспортними послугами за останні 5 років не демонструвала стабільних тенденцій. В період 2017-2019 років спостерігалось поступове зростання обсягів експорту транспортних послуг України – за даний період експорт зріс на 331 млн дол. США (на 5,59%). Починаючи з 2020 року експорт транспортних послуг почав активно скорочуватися, що пов'язано зі зменшенням обсягів перевезень на фоні впроваджених коронавірусних обмежень. За період 2019-2021 років обсяг експорту транспортних послуг скоротився на 23,88% (1493 млн дол. США). Загалом, за останні 5 років сукупний експорт послуг транспорту України скоротився на 19,62% (на 1162 млн дол. США). Імпорт транспортних послуг також демонстрував коливання обсягів в період 2017-2021 років. Ріст імпорту аналогічно експорту відбувався в період 2017-2019 років – за даний період імпорт зріс на 19,3% (на 407 млн дол. США). В 2020 році відбулось суттєве скорочення імпорту транспортних послуг, яке було викликане карантинними обмеженнями, впровадженими на фоні пандемії COVID-19. В 2020 році імпорт скоротився на 23,69% (на 596 млн дол. США) у порівнянні з попереднім роком. На відміну від експорту, імпорт транспортних послуг в 2021 році почав зростати і збільшився на 914 млн дол. США (на 47,6%) у порівнянні з минулим роком. Імпорт в 2021 році у порівнянні з 2017 роком зріс на 34,38% (або на 725 млн дол. США). Варто зазначити, що сальдо міжнародної торгівлі послугами за досліджуваний період зберігало позитивне значення, однак демонструвало активне зниження починаючи з 2019 року: якщо в 2017 році позитивне сальдо становили 3813 млн дол. США, в 2019 році – 3737 млн дол. США, то в 2021 році сальдо було на рівні 1926 млн дол. США (в порівнянні з 2017 роком значення сальдо скоротилось майже на 50%) (рисунок 1).

В 2022 році очікується подальше значне скорочення обсягів експорту транспортних послуг в зв'язку з військовими діями на території України, блокуванням її морських портів, руйнуванням аеропортів та вокзалів, знищенням рухомого складу, закриттям повітряного простору над територією країни та пошкодженням доріг і колій. Імпорт транспортних послуг в 2022 році, ймовірно, продемонструє незначне скорочення, що буде обумовлено активним використанням іноземних транспортних перевізників для забезпечення логістики гуманітарних вантажів та здійснення комерційних транспортних перевезень.

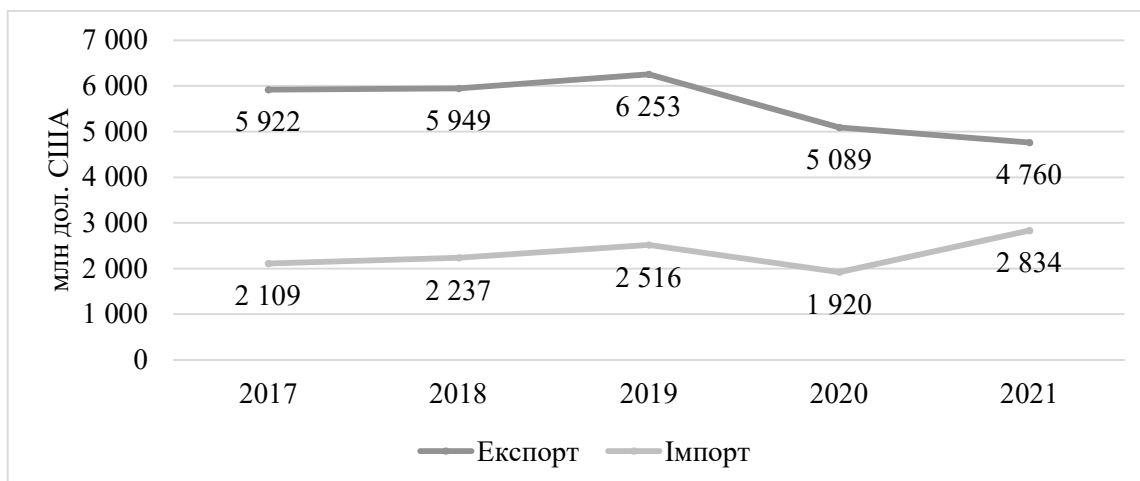


Рисунок 1 - Динаміка міжнародної торгівлі транспортними послугами України, 2017-2021 роки
 [Розроблено на основі джерела 1]

Figure 1 - Dynamics of international trade in transport services of Ukraine, 2017-2021
 [Developed on the basis of source 1]

Найбільшу частку в структурі експорту транспортних послуг за досліджуваний період займали послуги трубопровідного транспорту – частка цих послуг коливалась в межах 34-51%. Варто відмітити, що експорт послуг трубопровідного транспорту за період 2017-2021 років демонстрував здебільшого скорочення (незначний ріст спостерігався лише в 2019 році), що призвело до скорочення частки наданих послуг на 15% (з 50,5 до майже 35%). Другим за обсягами в структурі експорту був повітряний транспорт – частка даного транспорту знаходилась в межах 18-23%. Експорт послуг повітряного транспорту також демонстрував переважно ріст, лише в 2020 році на фоні коронавірусних обмежень відбулось скорочення на 43,45%, а частка експорту даним транспортом сягнула мінімуму за досліджуваний період. Третім в структурі експорту був морський транспорт (частка коливалась в межах 9-13%) – експорт даним транспортом скорочувався в 2017-2018 роках, а з 2019 року демонстрував стабільне зростання. Експорт залізничним транспортом здебільшого зменшувався (лише в 2021 році відбулось зростання на 13,8%), а доля цього транспорту в структурі експорту була в межах 7-10%. Частка послуг автомобільного транспорту в структурі експорту, а також обсяги експорту послуг цього транспорту, стабільно зростали (за досліджуваний період доля зросла з 4,63 до 8,7%, а обсяги експорту збільшилися на 140 млн дол. США). Обсяги експорту послуг інших видів транспорту також зростали за досліджуваний період, а їх частка в структурі експорту виросла з 4,4 до 8,1% (таблиця 1).

Таблиця 1 Динаміка структури експорту транспортних послуг України, 2017-2021 роки [Розроблено на основі джерела 1]

Table 1 Dynamics of the export structure of transport services of Ukraine, 2017-2021 [Developed on the basis of source 1]

Вид транспорту	2017		2018		2019		2020		2021	
	млн дол.	%	млн дол.	%	млн дол.	%	млн дол.	%	млн дол.	%
Морський	611	10,32	522	8,77	596	9,53	605	11,89	616	12,94
Повітряний	1092	18,44	1221	20,52	1420	22,71	803	15,78	1047	22
Залізничний	581	9,81	539	9,06	501	8,01	406	7,98	462	9,71
Автомобільний	274	4,63	304	5,11	338	5,41	338	6,64	414	8,7
Трубопровідний	2998	50,62	2960	49,76	2985	47,74	2443	48,01	1664	34,96
Інший	274	4,63	269	4,52	292	4,67	346	6,8	387	8,13

В 2022 році очікується значне скорочення експорту послуг всіх видів транспорту. В структурі експорту транспортних послуг в зв'язку з блокуванням морських портів України, фактично повним припиненням авіаперевезень та дуже обмеженим використанням газотранспортної системи очікується істотне скорочення часток трубопровідного, морського та повітряного транспортів. Ймовірним є

зростання частки залізничного та автомобільного транспортів, що обумовлено значним використанням даних наземних видів транспорту для забезпечення експорту української продукції, в першу чергу продовольства.

Основу імпорту транспортних послуг складали послуги морського, повітряного та залізничного транспорту. Частка морського транспорту в структурі імпорту протягом досліджуваного періоду демонструвала стійке зростання (вона зростає з 21% у 2017 році до майже 48% в 2021 році). Фізичні обсяги імпорту послуг морського транспорту за період 2017-2021 років зросли втричі. Повітряний транспорт домінував у структурі імпорту до 2019 року - його частка в цей період була на рівні 33-36% та демонструвала відносно незначне скорочення. Введені в 2020 році карантинні обмеження призвели до суттєвого скорочення обсягів авіап перевезень та значного спаду імпорту послуг повітряного транспорту (в 2020 році обсяги імпорту скоротилися більше ніж на половину, а частка цих послуг зменшилась майже на 15%). В 2021 році почалось відновлення авіап перевезень, внаслідок чого їх обсяги зросли більше ніж на 70%, а їх частка збільшилась до майже 23%. Імпорт послуг залізничного транспорту зростає в 2017-2018 роках (ріст на 7,5%), в 2018-2020 роках відбулось падіння обсягів імпорту цим транспортом (скорочення на 35%), яке змінилось деяким ростом в 2021 році (на майже 25%). Частка послуг залізничного транспорту демонструвала незначне зростання в 2017-2018 роках, яке змінилось стійким падінням що спостерігається і досі (частка даного транспорту в структурі імпорту скоротилась на 8,5%). Доля послуг автомобільного транспорту коливалась в межах 9-15% і не демонструвала стійких тенденцій. На послуги трубопровідного та іншого транспорту в 2021 році припадало менше ніж 5% в структурі імпорту (таблиця 2).

Таблиця 2 – Динаміка структури імпорту транспортних послуг України, 2017-2021 роки [Розроблено на основі джерела 1]

Table 2 – Dynamics of the import structure of transport services of Ukraine, 2017-2021 [Developed on the basis of source 1]

Вид транспорту	2017		2018		2019		2020		2021	
	млн дол.	%	млн дол.	%	млн дол.	%	млн дол.	%	млн дол.	%
Морський	443	21,01	577	25,79	826	32,83	838	43,65	1360	47,99
Повітряний	743	35,23	775	34,64	854	33,94	374	19,48	644	22,72
Залізничний	495	23,47	532	23,78	470	18,68	345	17,97	429	15,14
Автомобільний	256	12,14	202	9,03	231	9,18	275	14,32	274	9,67
Трубопровідний	80	3,79	79	3,53	60	2,38	0	0,00	1	0,04
Інший	82	3,89	54	2,41	56	2,23	60	3,13	70	2,47

В 2022 очікується істотне скорочення часток імпорту послуг повітряного та морського транспорту, в зв'язку з раніше згадуваними блокуванням портів та закриттям повітряного простору України. Доля імпорту послуг залізничного та автомобільного транспорту може дещо зрости або залишитися на рівні 2021 року, що буде обумовлено використанням саме цих видів транспорту для доставки гуманітарних та інших вантажів до України. Частка трубопровідного транспорту, ймовірно, залишатиметься мізерною.

Дані аналізу свідчать про кризові явища в експорті транспортних послуг України, які виникли на фоні геополітичних та економічних викликів, а також пандемії коронавірусу. Війна на території України створює ряд нових загроз для транспортного сектору країни в цілому та міжнародної торгівлі транспортними послугами. Знищення транспортної інфраструктури та рухомого складу, неможливість здійснення перевезень через територію країни, масова переорієнтація товарних потоків в обхід України через проблеми безпеки – це лише деякі з проблем що ставлять під загрозу статус країни як транзитера. Водночас, варто відмітити, що нові геополітичні реалії створюють певні можливості для розвитку транспортного сектору країни. Введення санкцій проти Росії та Білорусі змусило численні компанії шукати маршрути в обхід підсанкційних територій і Україна може виступати перспективним альтернативним транспортним маршрутом транспортування товарів з Азії до Європи. Крім того, на сьогодні відбувається активний пошук нових економічних контактів між країнами Європи та країнами Перської Затоки і українська територія може стати транзитним мостом для забезпечення ефективного товарообігу між регіонами.

Найбільшою проблемою функціонування транспортного сектору сьогодні є фактичне знищення рухомого складу та парку транспортних засобів підприємств всіх видів транспорту, а також руйнування транспортної інфраструктури. За даними Київської школи економіки, станом на 13 липня було пошкоджено чи знищено 105,2 тис. легкових авто та 17,3 тис. одиниць іншого пасажирського транспорту; захоплено, зруйновано чи пошкоджено 23,9 тис. км доріг, пошкоджено 18 аеропортів [2]. Станом на 8 червня повідомлялось про знищення чи пошкодження більше 300 мостів, 6 тис. кілометрів колій та 40 залізничних мостів [3]. Знищення транспортної інфраструктури ускладнює логістику всіх видів транспорту та фактично унеможлиблює надання транспортних послуг на території України. Тому відновлення інфраструктури на сьогодні є першочерговим завданням для підтримки сектору торгівлі транспортними послугами. За даними Міністерства інфраструктури України за останні 3 місяці було відкрито рух 43 тимчасовими переправами, 13 залізничними мостами і переправами, розчищено понад тисячу кілометрів доріг [4]. Міністерством інфраструктури також визначені основні стратегічні проекти відбудови інфраструктури України: відбудова та нове будівництво 51,2 тис. км автодоріг, будівництво понад 1,4 тис. мостів (із урахуванням стандартів НАТО), закупівля, ремонт і модернізація понад 7 тис. одиниць залізничного рухомого складу, реконструкція/будівництво 5 нових аеропортів, модернізація 3 портів на Дунаї [4].

До відновлення інфраструктури сьогодні активно залучається бізнес. За даними Міністерства інфраструктури, бізнес інвестує 90 млн доларів у будівництво нових терміналів в річкових портах. Окрім цього, більше 30 мільйонів планується проінвестувати на спорудження нових залізничних терміналів. Крім того, Міністерством презентовано ключові інфраструктурні проекти для залучення коштів приватного бізнесу: розвиток залізничної інфраструктури для нарощування обсягів українського експорту; збільшення пропускної спроможності автомобільних пунктів пропуску на західних кордонах; будівництво та ремонт доріг, які ведуть до кордонів; розвиток українських дунайських портів («Ізмаїл», «Рені» та «Усть-Дунайськ») [5].

Однак, держава досить опосередковано долучається до процесу відновлення рухомого складу, зосереджуючись переважно на залізничному транспорті. В зв'язку з цим на сьогодні необхідно створити програму підтримки відновлення транспортного парку підприємств автомобільного, повітряного та морського транспорту. Програма повинна включати, зокрема, часткове покриття державою вартості транспортних засобів при їх закупівлі за кордоном, зниження митних ставок на ввезення необхідних транспортних засобів, створення державних замовлень на українських підприємствах-виробниках з подальшим переданням виготовленого транспорту у користування транспортними підприємствами на пільгових умовах, стимуляція використання лізингових операцій для оновлення рухомого складу тощо. Фінансування даної програми здійснюватиметься за рахунок фінансової підтримки країн-партнерів України та коштом державного бюджету.

Однією з найбільших загроз для сфери транспортних послуг України є можливість втрати транзиту газу та нафти до Європу, який був джерелом значних фінансових надходжень до бюджету країни. За даними «Оператора газотранспортної системи України» (ОГТСУ) станом на червень обсяги транзиту газу українською ГТС скоротились втричі у порівнянні з попереднім роком [6]. Крім того, курс країн Європейського Союзу на відмову від російських енергоносіїв призведе до повної зупинки транзиту через Україну. За прогнозами ОГТСУ в перспективі 3-5 років Європа повністю відмовиться від російського газу і фактично потреби в транзиті через Україну вже не буде [7]. Вже сьогодні ОГТСУ шукає можливі шляхи компенсації втрати транзиту та альтернативні застосування для української ГТС. Одним з перспективних напрямків використання ГТС є транспортування та експорт біометану. Україна має значний потенціал виробництва біометану завдяки розвиненому агропромислому комплексу. Вже сьогодні держава та ОГТСУ активно готують законодавчу базу та здійснюють технічну підготовку ГТС до транспортування біометану.

Україна може також долучитися до транзиту газу до країн Європи з нових джерел. На сьогодні відбуваються активні переговори щодо постачання газу між країнами ЄС та країнами Каспійського моря та Перської затоки. Україна може активізувати свою дипломатичну діяльність та долучитися до переговорного процесу, запропонувавши власну ГТС для забезпечення необхідних обсягів постачання газу до Європи. Крім того, доцільним може бути повернення до переговорів щодо будівництва газогону Білий потік, який був запропонований в 2006 році. Реалізація даного проекту дозволить Україні

отримати джерело додаткових фінансових надходжень та зберегти функціонування ГТС, а країнам-експортерам газу – диверсифікувати маршрути постачання газу до Європи.

Перспективним також є долучення України до ініціативи European Hydrogen Backbone (ЕНВ) та технічна переорієнтація ГТС на транспортування водню. В квітні 2022 року було підписано меморандум про взаєморозуміння між ОГСТУ та ЕНВ [8]. Однак переорієнтація ГТС на транспортування водню є технічно складною та вимагатиме значних фінансових витрат. Разом з тим, враховуючи курс країн Європи на безвуглецеву енергетику, переорієнтація ГТС є економічно доцільною та дозволить ГТС України залишитися значним джерелом фінансових надходжень в майбутньому.

Транзит нафти територією України у порівнянні з транзитом газу залишається відносно незначним. Однією з причин низького рівня залучення до транспортування нафти була технічна недосконалість української НТС та українських НПЗ. Враховуючи курс європейських країн на відмову від російської нафти та втрату білоруськими НПЗ ринків збуту через санкції, на сьогодні в Україні з'явилися можливості для активного залучення до транзиту нафти та виробництва нафтопродуктів. Крім значних дипломатичних зусиль, долучення української НПЗ до транзиту нафти вимагатиме проведення модернізації НТС, в тому числі і з впровадженням послідовного транспортування різних сортів нафти; підтримки функціонування системи нафтопроводів шляхом виконання робіт з діагностики та ремонту для забезпечення надійної і безпечної експлуатації; впровадження енергозберігаючих технологій для зниження експлуатаційних витрат. В ширшому контексті відмови від російської нафти в рамках ЄС, може отримати перспективу ще один незакінчений у минулі десятиріччя проект – будова нафтопроводу Одеса-Броди до польського Плоцька [9]. Крім того, розвиток української НТС вимагатиме забезпечення рівних умов доступу до системи для потенційних клієнтів та впровадження конкурентоспроможних тарифів при постачанні нафти на українські НПЗ та її транзит територією України.

Крім зазначених проблем, сфера міжнародної торгівлі послугами на сьогодні отримала ряд можливостей, що дозволять значно пришвидшити її відновлення та розвиток у коротко- та середньостроковій перспективі. 29 червня між Україною та ЄС було підписано Угоду про вантажні перевезення автомобільним транспортом – Угоду про транспортний безвіз. За умовами Угоди на період її дії здійснюється скасування вимоги про отримання дозволу на вантажоперевезення, яке здійснюється в країні ЄС та/або з перетином кордонів країни ЄС (транзитом). Угода також скасувала вимоги наявності виключно міжнародного водійського посвідчення. Крім того, Найближчим часом Україна планує приєднатися до Конвенції про спільний транзит (NCTS), що «розміє» митні кордони при транзиті між Україною та ЄС. Також очікується приєднання України до Угоди про оцінку відповідності та прийнятність промислової продукції (АССА) (промисловий безвіз), що врегулює взаємне визнання Україною та ЄС сертифікатів відповідності на промислову продукцію [10]. В комплексі, приєднання до всіх цих угод дасть наступні переваги Україні при експорті української продукції: преференційна ставка мита (0% для всіх українських товарів); відсутність необхідності отримання дозволу на перевезення; оформлення митного режиму експорту прямо на підприємстві; оформлення єдиної транзитної декларації Т1 в єдиному режимі транзиту; відсутність необхідності проведення додаткових оцінок відповідності та отримання сертифікатів відповідності. Все це створить нові можливості для нарощування експорту українським підприємствам, а також стимулюватиме розвиток ринку транспортних послуг та інфраструктури транспорту.

Значні можливості перед українським транспортним сектором відкриває долучення України до міжнародних ініціатив та альянсів. В лютому 2022 році було утворено альянс між Україною, Польщею та Великобританією. Незважаючи на те, що даний союз є військовим об'єднанням, його створення сприятиме поглибленню економічних зв'язків та стимулюватиме розвиток транспортного сполучення між країнами-членами. Окрім оборонного альянсу, Україна в червні 2022 року долучилась до Ініціативи трьох морів (ІТМ) на правах партнера-учасника. Було окреслено кілька пріоритетних сфер, у яких Україна може тісно працювати з державами-учасниками ІТМ: логістика (зокрема реалізація трансєвропейського коридору Via Carpathia); енергетика (експорт електрики з України); інфраструктура та діджиталізація (розширення пунктів пропуску на кордонах України, підтримка інфраструктурних проектів у сфері діджиталізації, посилення регіональних цифрових зв'язків) [11]. Крім того, ІТМ може відіграти значну роль у відновленні зруйнованої інфраструктури України та забезпеченні експорту української продукції під час війни.

Певні можливості на сьогодні з'явилися і щодо розвитку трубопровідного транспорту України. Враховуючи загрозу втрати країною транзиту енергоносіїв та визначальну роль України в забезпеченні продовольчої безпеки світу, перспективним видається застосування трубопровідного транспорту для здійснення безперервного експорту окремих видів сільськогосподарської продукції. Крім вже анонсованого створення трубопроводу для транспортування рослинної олії з України до Польщі, доцільним буде вивчення технічної можливості та економічної доцільності побудови системи пневматичних труб для транспортування насипної продукції (в першу чергу українського збіжжя) до країн Європи, Північної Африки та Азії. Реалізація подібного проекту дозволить забезпечити стабільний та швидкий експорт українського зерна, підвищити безпеку транспортування та зменшити залежність експорту сільськогосподарської продукції від доступності морських перевезень.

Висновки. В останні роки відбувається суттєве скорочення ролі України на світових ринках перевезень та втрата країною її позицій як транзитера, що зумовлено впливом низки економічних та геополітичних чинників. Повномасштабне вторгнення на територію України створило ряд нових загроз як для сектору транспортних послуг, так і для економіки України в цілому.

Однією з найбільших проблем функціонування сфери транспортних послуг є знищення рухомого складу та руйнування транспортної інфраструктури. Подолання цієї загрози вимагає активного залучення держави та приватного бізнесу до процесів відбудови та оновлення парку транспортних засобів підприємств. Враховуючи значну роль трубопровідного транспорту в експорті транспортних послуг України, скорочення транзиту газу є істотним фактором ризику для економічного розвитку країни. Для нейтралізації даної проблеми державі необхідно проводити активну дипломатичну діяльність з метою залучення української газотранспортної системи до транзиту енергоносіїв з альтернативних джерел, а також здійснити технологічну переорієнтацію ГТС на транспортування біометану чи водню.

Крім загроз, нові реалії створили можливості для подальшого розвитку транспортного сектору України. Підписання між Україною та ЄС Угоди про вантажні перевезення автомобільним транспортом, створення альянсу між Україною, Польщею та Великобританією, долучення України до ІТР – все це відіграватиме значну роль у підтримці функціонування ринку транспортних перевезень у часи війни та створить передумови для відновлення транспортного сектору у повоєнний період.

Адекватне реагування на нові загрози та повноцінне використання всіх можливостей, що виникли в нових економічних реаліях, дозволить країні значно зменшити негативний вплив війни на сектор міжнародної торгівлі транспортними послугами, забезпечити умови для відбудови транспортної інфраструктури, зберегти статус країни як транзитера, а також створити передумови для подальшого розвитку і зростання сфери транспортних послуг та економіки України в цілому.

Перспективні напрямки подальших досліджень: оцінка вартості відновлення транспортної інфраструктури України та розробка проекту її відбудови; дослідження економічної доцільності та ефекту від переорієнтування української ГТС на транспортування водню/біометану; прогнозування напрямків та тенденцій розвитку українського транспортного сектору після підписання «транспортного безвізу» та приєднання України до ІТР.

Перелік посилань

1. Динаміка платіжного балансу України. URL: https://bank.gov.ua/files/ES/BOP_u.pdf (дата звернення 01.09.2022).
2. Загальна сума прямих задокументованих збитків становить \$95.5 млрд, мінімальні потреби у відновленні зруйнованих активів — \$165.1 млрд / KSE – Kyiv School of Economics. URL: <https://kse.ua/ua/about-the-school/news/zagalna-suma-pryamih-zadokumentovanih-zbitkiv-stanovit-95-5-mlrd-minimalni-potrebi-u-vidnovlenni-zruynovanih-aktiviv-165-1-mlrd/> (дата звернення 01.09.2022).
3. В Україні запустили “карту руйнувань”: на ній вже 1 500 зруйнованих об’єктів / Київ.media. URL: <https://kyiv.media/news/v-ukrayini-zapustyly-kartu-rujnuvan-na-nij-vzhe-1-500-zrujnovanyh-obyektiv> (дата звернення 01.09.2022).
4. Ukraine Recovery Conference: Олександр Кубраков презентував план «виживання» інфраструктури України / Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33593.html> (дата звернення 01.08.2022).

5. Бізнес уже інвестує у розвиток української інфраструктури – Олександр Кубраков / Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33596.html> (дата звернення 01.09.2022).

6. Транзит газу через Україну впав до мінімуму за останні 30 років – Оператор ГТС. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3520062-obemi-tranzritu-gazu-cerez-ukrainu-dosagli-minimumu-za-ostanni-30-rokiv-operator-gts.html> (дата звернення 01.09.2022).

7. Газотранспортній системі потрібна масштабна оптимізація — гендиректор ТОВ «Оператор ГТС України» / Ukraine media centre. URL: <https://mediacenter.org.ua/uk/na-gazotransportnu-sistemu-chekae-masshtabna-optimizatsiya-gendirektor-tov-operator-gts-ukrayini/> (дата звернення 01.09.2022).

8. Залежність від російського викопного палива має припинитися якомога швидше, – Франс Тіммеранс, віцепрезидент Єврокомісії. URL: <https://tsoua.com/news/zalezhnist-vid-rosijskogo-vukornogo-palyva-maе-pryupnyutsya-yakomoga-shvydshe-frans-timmerans-viceprezydent-uevrokomisiyi/> (дата звернення 01.09.2022).

9. Україна 2022. Як не втратити свій шанс стати сильною державою / Українськи інститут майбутнього. URL: <https://uifuture.org/publications/ukrayina-2022-yak-ne-vtratytu-svij-shans-staty-sylnoyu-derzhavoyu/> (дата звернення 01.09.2022).

10. Павленко І. «Транспортний безвіз»: відповіді на найпоширеніші запитання українського експортера. URL: https://biz.ligazakon.net/analytcs/212314_transportniy-bezvz-vdpovd-na-nauposhirenshe-zapitannya-ukranskogo-eksportera (дата звернення 01.09.2022).

11. Що таке Тримор'я і чому Україна прагне приєднатися до цього об'єднання 12 країн ЄС / Новое время НВ. URL: <https://nv.ua/ukr/world/geopolitics/trimor-ya-shcho-ce-ta-yaki-krajini-do-nogo-vhodyat-ukrayina-stala-partnerom-iniciativi-troh-moriv-50251323.html> (дата звернення 01.09.2022).

PROSPECTS AND PROBLEMS OF UKRAINE'S INTERNATIONAL TRADE IN TRANSPORT SERVICES DEVELOPMENT

Mulenko Volodymyr M., post-graduate student of the Economics Department, National Transport University, Ukraine, 01010, Kyiv, street M. Omelyanovich-Pavlenko, 1, <https://orcid.org/0000-0003-0950-6449>.

Abstract. The article is focused on the study of threats and opportunities for the development of Ukraine's international trade in transport services. The purpose of the study is to identify, based on the analysis of the state and structure of Ukraine's international trade in transport services, the prospects and problems of the country's transport sector development in the new economic and geopolitical realities. Methods of study – methods of economic, system, historical and graphical analysis.

As the result of the analysis, it was established that the efficiency of transport and transit potential available in Ukraine usage today is low. For a long time, pipeline transport dominated in export of transport services structure and share of this transport began to decrease only in recent years under the influence of external factors. It was determined that the full-scale war on the territory of Ukraine created a number of additional threats to the realization of the country's transport potential. The biggest problem of the transport sector today is the physical destruction of the rolling stock of transport enterprises and the destruction of the transport infrastructure. Today, the government is already taking measures to preserve the functioning of the transport infrastructure, carrying out restoration measures, and involves business in the reconstruction process. However, the government needs to support transport companies more actively in updating their fleet of vehicles, by promoting the use of leasing or partially covering vehicle purchase costs. Given the significant role of pipeline transport in the export structure, the reduction of gas transit through the Ukrainian gas transport system creates a threat of country losing its transit status. Neutralization of this problem requires the government to intensify diplomatic activity with the aim of involving Ukraine in the transit of energy carriers to Europe from alternative sources. In addition, it is advisable to study the technical possibilities and economic feasibility of reorienting the Ukrainian gas transportation system to the transportation of biomethane or hydrogen.

In addition to the mentioned problems, opportunities for the development of the international trade in transport services, which have arisen to date, have been identified. It has been established that Ukraine's involvement in international initiatives, joining regional alliances and signing agreements in the field of

transport with the EU will allow maintaining the functioning of the country's transport sector during the war; create prerequisites for rapid post-war recovery, more active involvement of Ukraine in the European transport network, further active development of the transport sector and more complete realization of the country's existing transit potential.

Keywords: international trade, transport services, export, transit potential, transport sector.

References

1. Dynamika platizhnoho balansu Ukrayiny (Dynamics of Ukraine's balance of payments). URL: https://bank.gov.ua/files/ES/BOP_y.pdf (Last accessed: 01.09.2022) [in Ukrainian].
2. Zahalna suma pryamykh zadokumentovanykh zbytkiv stanovyv \$95.5 mlrd, minimalni potreby u vidnovlenni zruynovanykh aktyviv — \$165.1 mlrd (The total amount of direct documented losses is \$95.5 billion, the minimum needs for the restoration of destroyed assets are \$165.1 billion). URL: <https://kse.ua/ua/about-the-school/news/zagalna-suma-pryamih-zadokumentovanih-zbitkiv-stanovit-95-5-mlrd-minimalni-potrebi-u-vidnovlenni-zruynovanih-aktiviv-165-1-mlrd/> (Last accessed: 01.09.2022) [in Ukrainian].
3. V Ukrayini zapustyly "kartu ruynuvan": na niy vzhe 1 500 zruynovanykh obyektiv (In Ukraine, a "destruction map" was launched: it already shows 1,500 destroyed objects). URL: <https://kyiv.media/news/v-ukrayini-zapustyly-kartu-ruynuvan-na-niy-vzhe-1-500-zruynovanykh-obyektiv> (Last accessed: 01.09.2022) [in Ukrainian].
4. Ukraine Recovery Conference: Oleksandr Kubrakov prezentuvav plan «vyzhyvannya» infrastruktury Ukrayiny (Ukraine Recovery Conference: Oleksandr Kubrakov presented the plan for the "survival" of Ukraine's infrastructure). URL: <https://mtu.gov.ua/news/33593.html> (Last accessed: 01.09.2022) [in Ukrainian].
5. Biznes uzhe investuye u rozvytok ukrayinskoyi infrastruktury – Oleksandr Kubrakov (Business is already investing in the development of Ukrainian infrastructure - Oleksandr Kubrakov). URL: <https://mtu.gov.ua/news/33596.html> (Last accessed: 01.09.2022) [in Ukrainian].
6. Tranzyt hazu cherez Ukrayinu vpav do minimumu za ostanni 30 rokiv – Operator HTS (Gas transit through Ukraine has fallen to a minimum in the last 30 years - "Operator of Ukraine's gas transportation system"). URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3520062-obemi-tranzitu-gazu-cerez-ukrainu-dosagli-minimumu-za-ostanni-30-rokiv-operator-gts.html> (Last accessed: 01.09.2022) [in Ukrainian].
7. Hazotransportniy systemi potribna masshtabna optymizatsiya — hendyktor TOV «Operator HTS Ukrayiny» (The gas transportation system needs large-scale optimization — general director of LLC "Operator of Ukraine's gas transportation system"). URL: <https://mediacenter.org.ua/uk/na-gazotransportnu-sistemu-chekaye-masshtabna-optimizatsiya-gendyktor-tov-operator-gts-ukrayini/> (Last accessed: 01.09.2022) [in Ukrainian].
8. Zalezhnist vid rosiyskoho vykopnogo palyva maye prypynytsya yakomoha shvydshe, – Frans Timmerans, vitseprezydent Yevrokomisiyi (Dependence on Russian fossil fuels must end as soon as possible - Frans Timmerans, Vice President of the European Commission). URL: <https://tsoua.com/news/zalezhnist-vid-rosiyskogo-vykopnogo-palyva-maye-prypynytsya-yakomoga-shvydshe-frans-timmerans-vitseprezydent-yevrokomisiyi/> (Last accessed: 01.09.2022) [in Ukrainian].
9. Ukrayina 2022. Yak ne vtratyty sviy shans staty sylnoyu derzhavoyu (Ukraine 2022. How not to lose your chance to become a strong state). URL: <https://uifuture.org/publications/ukrayina-2022-yak-ne-vtratyty-svij-shans-staty-sylnoyu-derzhavoyu/> (Last accessed: 01.09.2022) [in Ukrainian].
10. Pavlenko, I. (2022) "Transportnyy bezviz": vidpovidi na nayposhyrenishi zapytannya ukrayins'koho eksportera ("Transport visa-free": answers to the most common questions of the Ukrainian exporter). URL: https://biz.ligazakon.net/analytics/212314_transportnyy-bezvz-vidpovd-na-nayposhirensh-zapitannya-ukrainskogo-eksportera (Last accessed: 01.09.2022) [in Ukrainian].
11. Shcho take Trymorya i chomu Ukrayina prahne pryednatysya do tsoho obyednannya 12 krayin YeS (What is The Three Seas Initiative and why Ukraine wants to join this association of 12 EU countries). URL: <https://nv.ua/ukr/world/geopolitics/trimor-ya-shcho-ce-ta-yaki-krajini-do-nogo-vhodyat-ukrajina-stala-partnerom-iniciativi-troh-moriv-50251323.html> (Last accessed: 01.09.2022) [in Ukrainian].