

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Кафедра міжнародних економічних відносин

РЕФЕРАТ
кваліфікаційної роботи
на здобуття освітнього ступеня бакалавра
зі спеціальності 292 Міжнародні економічні відносини
за освітньою програмою
«Міжнародні економічні відносини»

на тему: **«ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ
МІЖНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ В
СИСТЕМІ ГЛОБАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗВ'ЯЗКІВ»**

Виконавець:

студентка 4 курсу зф 13 групи ЦЗФН

Кравець Катерина Володимирівна _____
/підпис/

Науковий керівник:

к.е.н, доцент

Засць Микола Артемович _____
/підпис/

ОДЕСА – 2023

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність кваліфікаційної роботи. Здобувши політичну та економічну незалежність, Україна стала повноправним суб'єктом міжнародних економічних відносин: вона розширила коло країн-партнерів, налагодила економічні зв'язки з багатьма розвиненими державами і державами, що розвиваються, перебудувала відносини з колишніми партнерами, просунулася по шлях інтеграції у світовий ринок. Розвиток і модернізація транспортної інфраструктури є необхідною умовою сталого зростання економіки країни. Транспорт є міжгалузеву системою, яка перетворює економічні умови на подальше ринкове управління. Сприятливе географічне розташування обумовлює можливість використання території нашої держави як одного з ключових вузлів транспортного сполучення між країнами Європи та Азії, а також вихідного пункту вантажних перевезень. Саме тому актуалізуються питання дослідження вітчизняного транзитного потенціалу та факторів, що стримують розвиток міжнародних вантажних перевезень. Окрім того, війна в Україні пригнічує торгівлю та логістику України та Чорноморського регіону. Пошук альтернативних торговельних шляхів для українських товарів стрімко підвищив вимоги до сухопутної та морської транспортної інфраструктури та послуг.

Комплексний підхід до формування та оцінки розвитку транспортного потенціалу країни в сучасних умовах розвитку світової економіки досліджено в роботах багатьох вчених: Ареф'єва О.В., Бабина О.Є., Бондар В.В., Брагінського В.В., Дідик В.Г., Комчатних О. В. та Редько Н.О., Чечет А.М. та ін. У працях описано роль транспортної системи, взаємозв'язок між транспортною системою та інтенсивним регіональним розвитком, визначається сутність транзитного потенціалу та групи факторів, що впливають на транспортно-транзитний потенціал. Але зараз постало питання розвитку та модернізації транспортного потенціалу України в контексті його повоєнного відновлення та розвитку. Вищевикладене обумовило вибір теми кваліфікаційної роботи, її мету, предмет, об'єкт та завдання

Мета і завдання кваліфікаційної роботи бакалавра. Метою дослідження є на основі аналізу динаміки та проблем формування транспортного потенціалу України розглянути шляхи його удосконаленого розвитку у повоєнний час.

Для досягнення поставленої мети були визначені наступні **завдання**:

- дослідити поняття та особливості формування міжнародного транспортного потенціалу країни;
- узагальнити чинники, що впливають на формування та використання міжнародного транспортного потенціалу країн;
- дослідити підходи до оцінки міжнародного транспортного потенціалу країни;
- провести аналіз показників міжнародного транспорту України;
- проаналізувати чинники розвитку та використання міжнародного транспортного потенціалу України;
- проаналізувати проблеми використання міжнародного транспортного потенціалу України в контексті повномасштабних воєнних дій;
- запропонувати перспективні напрямки та заходи відновлення та розвитку міжнародного транспортного потенціалу України в системі глобальних транспортних зв'язків.

Об'єктом дослідження є міжнародний транспортний потенціал України.

Предметом дослідження є теоретичні основи та практичні рішення щодо перспектив підвищення міжнародного транспортного потенціалу України.

Методи дослідження. Методологічну основу кваліфікаційної роботи бакалавра складають теоретичні положення економічної науки в галузі дослідження міжнародної транспортної системи та потенціалу. Під час підготовки роботи було використано наступні загальнонаукові та спеціальні методи дослідження: синтез та узагальнення, порівняльний, статистичний аналіз, табличні та графічні методи. Робота виконана з використанням офісного пакету MS Office: Microsoft Word та Microsoft Excel.

Інформаційна база дослідження. При написанні кваліфікаційної роботи використано наукову та монографічну літературу, статистичні та інформаційні Інтернет-джерела, офіційна інформація Державної служби статистики України та Міністерства економіки України, Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України, Європейської комісії, міжнародних організацій в галузі транспорту.

Структура та обсяг роботи. Кваліфікаційна робота бакалавра складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел (50 найменувань). Загальний обсяг роботи становить 89 сторінок. Основний зміст викладено на 85 сторінках. Робота містить 19 таблиць, 32 рисунки.

Публікації та апробація результатів дослідження. За результатами виконання кваліфікаційної роботи бакалавра опубліковано тези:

- Kravets K., Analysis of the development of the global transportation system. Електронна збірка студентських наукових робіт Факультету міжнародної економіки ОНЕУ «МИНУЛЕ, СЬОГОДЕННЯ, МАЙБУТНЄ». Одеса. 2023, обсяг 0,2 авт. арк.

- Кравець К.В., Заєць М.А. Глобальні тренди, що впливають на формування та використання міжнародного транспортного потенціалу країн. Збірка наукових робіт кафедри МЕВ Одеського національного економічного університету «World economy and International economic relation» Одеса. 2023 (у друці).

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У першому розділі **«ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ МІЖНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ КРАЇНИ В СИСТЕМІ ГЛОБАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗВ'ЯЗКІВ»** було досліджено теоретичні основи розвитку міжнародного транспортного потенціалу країни, надано поняття міжнародного транспортного потенціалу, узагальнено фактори його формування та підходи до аналізу та оцінки.

У другому розділі **«АНАЛІЗ МІЖНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ В СИСТЕМІ ГЛОБАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗВ'ЯЗКІВ»** був проаналізований міжнародний транспортний потенціал України, надано аналіз стану та динаміки розвитку показників за окремими видами транспорту, експорту та імпорту транспортних послуг. Узагальнено чинники, що впливають на

транспортний потенціал України. Визначено вплив війни на транспортно-логістичну систему країни.

У третьому розділі **«ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМКИ ТА ЗАХОДИ ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ В СИСТЕМІ ГЛОБАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗВ'ЯЗКІВ»** запропоновані напрями розвитку транспортного потенціалу України у повоєнний період, зокрема за рахунок впровадження державно-приватного партнерства, допомоги від міжнародних фондів та організацій, впровадження моделі управління розвитком транспортного потенціалу.

ВИСНОВКИ

Таким чином, визначимо транспортний потенціал країни як сукупність транспортних ресурсів (засобів, систем та інфраструктури), а також організаційних механізмів та процесів їх використання, що визначають можливості транспортного сектора економіки з погляду логістичної діяльності. Міжнародний транспортно-логістичний потенціал – це сукупність всіх можливостей, коштів, умов необхідні ведення міжнародної транспортно-логістичної діяльності (деякі автори використовують як синоніми чи близьких термінів – транзитний транспортно-логістичний потенціал, трансграничний транспортно-логістичний потенціал).

Проаналізовано найважливіші глобальні тренди у сучасній міжнародній транспортній логістиці, які безпосередньо впливають на напрями та перспективи розвитку транспортно-логістичного потенціалу країни. Перший та головний тренд сучасності – цифрова трансформація у логістиці. Еволюція логістики найтісніше пов'язані з використанням цифрових технологій. Організація логістики інтернет-торгівлі – другий важливий тренд. Покупки через інтернет та очікування швидкої та безкоштовної доставки товару чинить новий тиск на логістику: Інтернет торгівля або e-commerce зростає зі швидкістю 20 % на рік. Третій тренд у сучасній транспортній логістики – контейнеризація, тобто. постійне зростання обсягів перевезень вантажів у контейнерах. Основні контейнерні перевезення концентруються у трикутнику Азія – ЄС – Північна Америка. Більшість контейнерних перевезень здійснюється морським шляхом (близько 1,8 млрд. т). Четвертий тренд – монополізація транспортно-логістичних компаній з допомогою концентрації власності, зокрема, злиттів і поглинань. Процес злиття та поглинання став домінуючим на ринку транспортно-логістичних послуг за останні роки. Внаслідок цього з'явилися транспортно-логістичні гіганти, які надають клієнту географічну диверсифікацію логістичних послуг. П'ятий тренд – зростання вимог до якісних показників міжнародної транспортної логістики та кастомізація виробництва. Глобалізація світової економіки призвела до значного посилення конкуренції. Мультиmodalні транспортно-логістичні центри (МТЛЦ) – шостий світовий тренд. Відбувається інтеграція до МТЛЦ товарних, інформаційних, фінансових потоків та різних видів транспорту (залізничний, автомобільний). Ефективне управління з МТЛЦ товарними потоками за допомогою цифрових технологій забезпечує максимальний синергетичний ефект на основі координації різних видів транспорту. Сьомий тренд –

зростання ринку агрологістики. У світовій торгівлі частка агропродукції становить близько 5,7 % і безперервно зростає через м'ясо-молочну революцію в азіатських країнах, населення яких на додаток до рису в раціон додає дедалі більше м'ясної та молочної продукції. Восьмий тренд – збільшення інвестицій у логістичні стартапи з боку венчурних фондів. Два останні роки характеризуються різким збільшенням венчурного капіталу в перспективні логістичні стартапи, точніше нові технології складування та роботизації складських операцій, електротранспорту, безпілотників та цифрові рішення. Дев'ятий світовий тренд – екологічна логістика. Логістична галузь відповідає за вплив на довкілля. З кожним роком підвищуються екологічні вимоги до логістичних систем. Десятий світовий тренд – логістичне освоєння Шовкового шляху.

Транспортно-логістичний потенціал може бути оцінений кількісними та якісними показниками. Відомі методи оцінки логістичного потенціалу або транспортно-транзитного потенціалу страждають на однобічність і неповноту характеристики всіх процесів, що відбуваються у сфері транспорту та логістики. Здебільшого автори пропонують оцінити окремі аспекти з допомогою таких показників, як ВВП, частка галузі загалом ВВП тощо. Найбільшого інтересу, як база дослідження на сучасному етапі, заслуговують логістичні моделі країн – лідерів рейтингу індексу LPI (Logistics Performance Index). Цей показник дозволяє визначити основні відмінності між країнами, що підлягають аналізу.

Україна має цілком вигідне транспортно-географічне становище, яке виражене у центральному розташуванні в Європі, положення на перехресті коротших шляхів зі Східної Європи та Азії в Центральну і Західну Європу, крім того, через країну йдуть шляхи зі Скандинавії і Балтійського регіону у Східне Середземномор'я і Чорноморський регіон. Нові можливості для використання зручного транспортно-географічного положення країни з'явилися через формування європейських і євразійських транспортних коридорів (МТК). Вони з'єднують країни Західної Європи із країнами Східної Європи, а Закавказзя, Центральну Азію, Близький Схід з Європою. Важливою рисою географічного становища країни є вихід на до Чорного й Азовського морів.

Взагалі в Україні вантажоперевезення здійснюються такими видами транспорту, як: залізничний; автомобільний; водний; трубопровідний; авіаційний. Відзначаємо пік рентабельності для водного транспорту у 2020 році, підвищення рентабельності автомобільного та трубопровідного транспорту у 2021 році, суттєві коливання рентабельності авіаційного транспорту країни. Два роки перед війною взагалі склалися для транспортної галузі досить вдало – всі види транспорту продемонстрували зростання показників рентабельності. Відмічено, що з 2016 року спостерігається зростання обсягів реалізації послуг підприємствами транспорту. Зростання у 2021 році у порівнянні з 2016 склало 2,17 рази. Можна констатувати, що піковим роком для експорту став 2019 рік. Але у 2021 році у порівнянні з 2016 експорт склав всього 0,88, тобто впав на 18%. Найбільше падіння у трубопровідного та залізничного транспорту. Зробимо висновок, що у 2021 році спостерігалось суттєве підвищення імпорту послуг. В цілому в 2021 році у порівнянні з 2016 вони зросли у 1,8 рази, перш за все через імпорт послуг морського транспорту та послуг кур'єрської та поштової служби. Відзначимо, що і у 2016, і у 2021 році найбільшу частку займав

автомобільний транспорт, причому вона зросла на 4,72 відсотки. Частка авіаційного, морського та річкового транспорту залишається незначною. Як бачимо, у 2021 році у порівнянні з 2016 зросла частка вантажообігу залізничного транспорту та автомобільного, між тим відбулось падіння вантажообігу інших видів транспорту, особливо та трубопровідного та морського. Загальний вантажообіг також характеризується падінням починаючи з 2018 року. Показник пасажирських перевезень у 2021 році за всіма видами транспорту також демонструє падіння, яке спостерігається з 2016 року.

Вигідне географічне положення України зумовлює проходження її територією чотирьох з десяти європейських міжнародних транспортних коридорів (МТК). За результатами досліджень англійського інституту «Рендел» щодо коефіцієнта транзитності, Україна посідає 1-ше місце в Європі, але ступінь використання її транспортної інфраструктури ще досить низький. За результатами оцінки експертів Всесвітнього економічного форуму, Україна довгий час займала відносно непогані позиції за показником якості інфраструктури. Однак в останні роки, коли проводилось дослідження, за рівнем розвитку інфраструктури в цілому Україна дещо втратила позиції, опустившись в рейтингу з 68 (у 2015 р.) до 78 (у 2018 р) місце. Найбільш позитивно на стан позиції країни за показником «Транспортна інфраструктура» вплинуло зростання рейтингу за такими параметрами, як «якість доріг» (зростання в рейтингу склало 9 позицій), «якість портової інфраструктури» (14 позицій) та «якість інфраструктури повітряного транспорту» (7 позицій). Між тим слід відмітити, що за складовою «якість залізничної інфраструктури», за якою раніше Україна входила до 30 найкращих країн світу, відмічено різку втрату позиції в глобальному рейтингу конкурентоспроможності.

За підсумками 2022 року морський транспорт забезпечив 54% експортних перевезень України від загального обсягу експорту. Загалом минулого року Україна експортувала майже 99,8 млн т товарів. Обсяг експортних вантажів, перевезених морським транспортом, становив 53,86 млн т. На другому місці – залізниця (33,73 млн т, 33,5% від загального експорту), на третьому – автомобільний транспорт (12 млн т, 12%). Вартість українського експорту за підсумками минулого року становила майже \$44,2 млрд. Понад 30 млн тонн імпортованих товарів за минулий рік було доставлено в Україну загалом, з них майже 11 млн тонн – вантажівками. Обсяг імпорту найбільш стрімко збільшувався з березня до травня. У цей час галузі вдалось повернутись до обсягу міжнародних автомобільних вантажних перевезень, який Україна мала до повномасштабного вторгнення Росії. Від травня до останнього дня року обсяг імпортованих товарів, які були ввезені в країну автотранспортом постійно і поступово збільшувався. На другому місці за обсягом завезеного в країну імпорту залізниця (9,89 млн тонн), а на третьому морський транспорт (7,16 млн тонн). Загалом слід зазначити, що попри великий шок, який українська транспортна система пережила, вона впоралася з викликом та змогла забезпечити транспортування необхідних товарів до та з України. Зараз потрібно закріплювати та розвивати успіх, знаходити альтернативні шляхи доставляння товарів, працювати з сусідами, щоб збільшити спроможність спільного кордону пропускати вантажі.

Вже у найближчому майбутньому Україна має брати активну участь у глобальному ланцюгу доданої вартості. А це неможливо без відновлення на якісно

новому рівні транспортного потенціалу. Виробничий сектор, своєю чергою, також потребує якісної логістичної інфраструктури.

Вважаємо, що співпраця державного та приватного партнера у інфраструктурних проектах, яка буде налагоджена після закінчення війни в країні, є виграшною для всіх сторін. Таким чином, основні наслідки впровадження інструментів державно-приватного партнерства в транспортному секторі України виражаються у збільшенні доходів та покращення інвестиційного клімату, скороченні витрат та їх оптимізація, позитивному ефекті для економіки в цілому. Впровадження ДПП є найперспективнішим способом залучення приватних інвестицій у модернізацію інфраструктури України, державно-приватне партнерство є найкращою альтернативою приватизації для залучення приватних інвестицій у стратегічні інфраструктурні об'єкти. Вагомими факторами, безперечно, стануть інвестиційний клімат, який сформується в Україні, політична та макроекономічна ситуація, бо вони впливатимуть на довіру до держави та реалізацію проектів.

Україна має сприятливі перспективи для посилення позицій як транзитної держави. Транзитність країни може стати ще важливішим чинником її економічного розвитку, зміцнення геоекономічних та геополітичних позицій на світовій арені. У світлі останніх подій питання удосконалення стратегії розвитку транзитного потенціалу України різко актуалізувалися. Континентальний ринок транспортно-транзитних послуг та його регіональні сегменти активно трансформуються. Це призводить до ускладнення проблем реалізації транзитного потенціалу, що потребує доповнення деяких важливих позицій транспортної стратегії. Насамперед модернізація має торкнутися інфраструктури системи міжнародних транспортних коридорів, що проходять територією України. Тому вона може бути здійснена в рамках міжнародних проектів та програм із залученням інвестиційних та інших ресурсів з міжнародного простору. Як уже зазначалося, модернізація транзитного потенціалу має бути забезпечена адміністративно та політично (на перетині транспортної та зовнішньоекономічної політики).

До плану відновлення вже підключились світові партнери України 10 лютого 2023 року підписано Грантову угоду між Україною та Міжнародним банком реконструкції і розвиток (МБРР) за проектом Відновлення основної логістичної інфраструктури та підключення до мережі (RELINC). Перші 50 мільйонів доларів грантових коштів будуть спрямовані на забезпечення критичних потреб Державного агентства з відновлення та розвитку інфраструктури України та ДП «Укрзалізниця». Загальна вартість проекту становить майже 600 мільйонів доларів США, з яких 500 мільйонів доларів США надасть МБРР, а решта коштів – за рахунок донорських грантів, які будуть надані через Трастовий фонд допомоги, відновлення та реконструкції та реформування України. фонд (URTF) та інші трастові фонди.

АНОТАЦІЯ

Кравець К.В., «ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ В СИСТЕМІ ГЛОБАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗВ'ЯЗКІВ».

Кваліфікаційна робота на здобуття освітнього ступеня бакалавра зі спеціальності 292 «Міжнародні економічні відносини» за освітньою програмою

«Міжнародні економічні відносини». - Одеський національний економічний університет. - Одеса, 2023 р.

Кваліфікаційна робота складається з трьох розділів. Об'єктом дослідження є міжнародний транспортний потенціал України.

У роботі розглянуто теоретичні основи розвитку міжнародного транспортного потенціалу країни, надано поняття міжнародного транспортного потенціалу, узагальнено фактори його формування та підходи до аналізу та оцінки.

Проаналізовано міжнародний транспортний потенціал України, надано аналіз стану та динаміки розвитку показників за окремими видами транспорту, експорту та імпорту транспортних послуг. Узагальнено чинники, що впливають на транспортний потенціал України. Визначено вплив війни на транспортно-логістичну систему країни.

Запропоновано напрями розвитку транспортного потенціалу України у повоєнний період, зокрема за рахунок впровадження державно-приватного партнерства, допомоги від міжнародних фондів та організацій, впровадження моделі управління розвитком транспортного потенціалу.

Ключові слова: транспортний потенціал, логістичний потенціал, експорт послуг, імпорт послуг, міжнародний транспорт, географічне положення, міжнародні транспортні коридори.

ANNOTATION

Kravets K.V., "PROBLEMS AND PROSPECTS OF THE DEVELOPMENT OF THE INTERNATIONAL TRANSPORT POTENTIAL OF UKRAINE IN THE SYSTEM OF GLOBAL TRANSPORT COMMUNICATIONS."

Qualification work for obtaining a bachelor's degree in the specialty 292 "International Economic Relations" under the educational program "International Economic Relations". - Odesa National University of Economics. - Odesa, 2023

The qualification work consists of three sections. The object of the study is the international transport potential of Ukraine.

The paper examines the theoretical foundations of the development of the country's international transport potential, provides the concept of international transport potential, summarizes the factors of its formation and approaches to analysis and evaluation.

The international transport potential of Ukraine is analyzed, an analysis of the state and dynamics of the development of indicators for various types of transport, e-sport and import of transport services is provided. Factors affecting the transport potential of Ukraine are summarized. The impact of the war on the transport and logistics system of the country is determined.

Directions for the development of the transport potential of Ukraine in the post-war period are proposed, in particular due to the implementation of public-private partnerships, assistance from international funds and organizations, the implementation of a management model for the development of transport potential

Keywords: transport potential, logistics potential, export of services, import of services, international transport, geographical location, international transport corridors.