

УДК 339.56  
UDC 339.56

ОСОБЛИВОСТІ СУЧАСНОГО СТАНУ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ  
ТРАНСПОРТНИМИ ПОСЛУГАМИ УКРАЇНИ

Зюзіна В.П., Національний транспортний університет, Київ, Україна  
Заплітна Т.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ,  
Україна  
Малько Д.О., Національний транспортний університет, Київ, Україна

FEATURES OF THE CURRENT STATE OF INTERNATIONAL TRADE IN  
TRANSPORT SERVICES IN UKRAINE

Ziuzina V.P., National Transport University, Kyiv, Ukraine  
Zaplitna T.V., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine  
Malko D.O., National Transport University, Kyiv, Ukraine

ОСОБЕННОСТИ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ  
ТРАНСПОРТНЫМИ УСЛУГАМИ УКРАИНЫ

Зюзина В.П., Национальный транспортный университет, Киев, Украина  
Заплитна Т.В., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет,  
Киев, Украина  
Малько Д.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Для сучасного світового господарства характерним є бурхливий розвиток сфери послуг, який відбувається під впливом процесів лібералізації та глобалізації економічного простору. Як свідчить практика, для значної частини країн світу сфера транспортних послуг є однією з найважливіших і дедалі значніших складових економіки.

На сьогодні транспортні послуги є дуже важливою частиною механізму передачі продукції та перевезення пасажирів і робочої сили, яка дозволяє здійснювати товарообіг між континентами та переміщення людських ресурсів для подальшого розвитку країн світу. Сучасна система транспортних послуг – це складний комплекс різноманітних послуг, а також правил, принципів та закономірностей їх надання, який забезпечує нормальну роботу міжнародної транспортної системи. Вона має як позитивні, так і негативні особливості, які впливають на процеси переміщення товарів, послуг та людей. Світові транспортні послуги давно стали елементом економічного життя світу, але вони постійно розвиваються та набувають нових рис, тому це питання заслуговує особливої уваги і повинне бути ретельно досліджене, проаналізоване по всіх його аспектах та особливостях. Сучасний світовий ринок транспортних послуг є складним структурованим комплексом, який охоплює транспортні перевезення абсолютно всіх країн світу та забезпечує безперервне функціонування міжнародного товарообороту та перевезень. Найбільша частка цього ринку належить країнам з найбільш розвиненим транспортним комплексом – країнам Західної Європи, Сполученим Штатам Америки, Канаді, Японії, Росії. Вони не тільки володіють більшою частиною даного ринку, але й здатні здійснювати власні перетворення на свою користь та встановлювати нові умови та принципи світових перевезень та комплексу послуг, пов'язаних з ними.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Великий вклад до розробки проблем управління якістю внесли такі вчені як Абрамова А.П., Бакаєва О.О., Белова І.В., Гурнака В.М., Дмитрієва В.А., Загорулько В.М., Зайончика Л.Г., Кутаха Л.А., Кулаєва Ю.Ф., Котлубая М.І., Котлубая О.М., Лившица В.М., Макаренко М.В., Примачова М.Т., Роздобудько Н.К., Сича Е.М., Шинкаренко В.Г. та ін.

Водночас можна відзначити невелику кількість комплексних досліджень, спрямованих на пошук оптимальних форм лібералізації зовнішньої торгівлі послугами та узгодження ролі зовнішньоторговельного сектору транспортних послуг для реалізації комплексу національних інтересів [3, с. 3].

Основні завдання даної наукової статті:

- розкрити особливості експорту та імпорту транспортних послуг України, визначити основні тенденції розвитку зовнішньої торгівлі транспортними послугами та порівняти їх зі світовими;
- запропонувати напрями розвитку зовнішньої торгівлі транспортними послугами України з урахуванням сучасних тенденцій розвитку світової економіки в цілому та міжнародного ринку послуг зокрема.

Головною метою роботи є обґрунтування напрямків ефективного використання транспортного потенціалу країни протягом останніх років та перспектив його розвитку в майбутньому.

Отже, дослідження тенденцій розвитку національного та світового ринку транспортних послуг і його постійної диверсифікації, а також механізмів регулювання та функціонування в умовах глобалізації має не лише вагоме теоретичне, а й практичне значення.

Виклад результатів дослідження. В посиленні глобалізаційних та інтеграційних процесів, які є основною ознакою сучасного етапу розвитку світової економіки, важливу роль відіграють інфраструктурні галузі, зокрема транспортна, що забезпечує вільне пересування основних факторів виробництва, дає можливість здійснювати міжнаціональний товарообмін, опосередковуючи зовнішньоекономічні зв'язки країн. При цьому значення діяльності транспорту в сучасному глобалізованому світовому господарстві неухильно підвищується, адже виявляється постійно діюча тенденція щодо перевищення темпів зростання міжнародної торгівлі над аналогічним показником промислового виробництва, що безпосередньо відбивається на темпах зростання та обсягах транспортних послуг.

Транспорт є винятково стратегічною інфраструктурою світового господарства. У 2012 р. 986 млрд. дол. США або 26,1 % у міжнародній торгівлі обсягу перевезень вантажів припадало на транспортні послуги. Середньорічні темпи приросту обсягу перевезень вантажів на світовому ринку транспортних послуг в останні п'ятнадцять років становили 2,9 %, тобто збільшились приблизно в 11 разів, тоді як обсяг валового світового продукту зростав лише на 1-2%.

Міжнародні транспортні послуги, будучи специфічним товаром, продаються і купуються на міжнародних транспортних ринках, що розрізняються залежно від видів транспорту, географічних районів перевезення і видів перевезених вантажів. Транзитний потенціал країни – це потенційні можливості наявних і створюваних у країні додатково об'єктів і засобів виробничої, а також відповідних інституціональної та інформаційної інфраструктур забезпечувати безперервне та безпечне транспортування під митним контролем територією цієї країни транспортними засобами транзиту всіх видів транспорту (включаючи трубопровідний та лінії електропередач), вироблених за її межами транзитних вантажів (у тому числі енергетичних ресурсів та електроенергії) для споживання в інших країнах. За своєю суттю транзит є експортом транспортних послуг, які надаються національними компаніями вантажовласників та перевізників під час проходження вантажу і транспортного засобу територією України. Крім того, транзит є каталізатором розвитку широкого спектра супутніх послуг із заправлення транспортних засобів паливом, організації торгівлі й харчування, ремонту транспортних засобів та їх сервісного обслуговування [3].

Становлення України як незалежної держави, реформування внутрішнього блоку і розвиток зовнішніх зв'язків держави чимало залежать від його транспортно-географічного положення й ефективної, налагодженої транспортної системи.

Зовнішня торгівля транспортними послугами є одним із провідних напрямів зовнішньоекономічної діяльності України. Згідно з офіційними даними, обсяги зовнішньої торгівлі транспортними послугами протягом останніх років мають тенденцію до зменшення. У таблиці 1 зображена структура експорту та імпорту транспортних послуг України у 2016 р.

Таблиця 1 – Динаміка структури експорту транспортних послуг у 2008-2016 рр., тис. дол. США [8]

Найменування послуги згідно з КЗЕП	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Усього	12260120,9	10129730,1	11936316,7	14180342,0	14096178,1	14233226,1	11520850,7	9736654,2	9867999,7
Транспортні послуги	7616489,3	6272127,7	7662874,6	8848121,8	8287147,0	7981835,8	6101923,5	5263155,3	5300545,6
послуги морського транспорту	1304369,4	1272795,8	1120549,4	1104560,2	1099404,5	1022311,9	850878,8	735935,8	661619,1
послуги річкового транспорту	195148,5	80558,7	72735,7	82952,1	63091,2	40378,9	46342,3	44494,8	29944,4
послуги повітряного транспорту	1231067,6	1111090,7	1166249,0	1481827,9	1485096,8	1299127,1	1071262,5	853618,5	882840,3
послуги залізничного транспорту	1641129,8	1240579,6	1481006,3	1772891,2	1574259,6	1531936,7	1098830,7	751254,1	561118,6
послуги автомобільного транспорту	402694,0	215815,1	252481,8	391968,6	447267,2	438958,6	459623,7	249071,0	237949,1
послуги трубопровідного транспорту	2560369,3	2104016,6	3357722,5	3755012,3	3247266,2	3329019,1	2207902,0	2258041,9	2630686,4
інші допоміжні та додаткові транспортні послуги	261613,4	226202,2	186203,6	230406,2	337766,1	275071,4	330069,7	341649,9	262868,2

Як видно із таблиці 1, найбільш вагомим сегментом українського ринку послуг у 2011–2014 рр., призначених для експорту закордон, є транспортні послуги, що пов'язані з доставкою товару до митного кордону держави-імпортеру та пункту призначення вантажів, перевезення пасажирів усіма видами транспорту, забезпечення функціонування транспортної інфраструктури, транспортування по трубопроводах газу, аміаку, нафти, електроенергії [3, с. 65]. Але необхідно зазначити, що даний вид послуг за останні чотири роки мав тенденцію до зменшення (рис. 1).

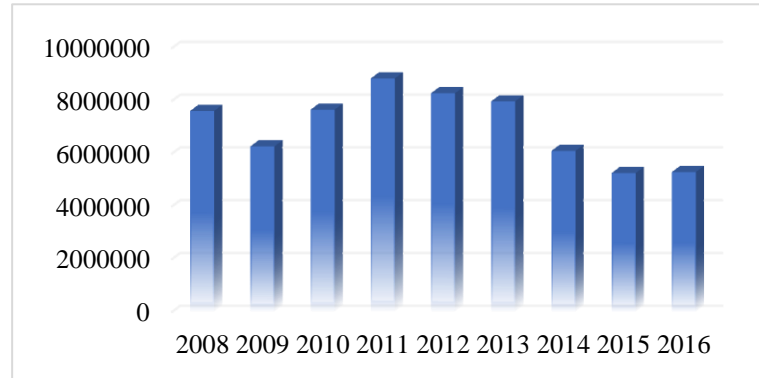


Рисунок 1 – Динаміка експорту транспортних послуг України у 2008-2016 рр., тис. дол. США

З рис. 1 видно, що у 2014 році частка експорту транспортних послуг становила 53%, зменшившись на 3,1% щодо 2013 року. У 2016 році все ж таки експорт транспортних послуг дещо збільшився. Це, безумовно позитивний фактор, для зовнішньоекономічного розвитку України.

Проте у січні-грудні 2016 р. залізничним транспортом перевезено у внутрішньому сполученні та на експорт 292,4 млн т вантажів, що на 0,6% менше, ніж у 2015 р. Перевезення лісових вантажів знизилися на 16,6%, будівельних матеріалів - на 14,3%, брухту чорних металів - на 11,1%, залізної та марганцевої руди - на 8,1%, хімічних і мінеральних добрив - на 3,8%, кам'яного вугілля - на 3,1%. Разом з цим перевезення цементу збільшилися на 5,6%, коксу - на 6,4%, чорних металів - на 9,3%, зерна і продуктів перемолю - на 10,8%, нафти та нафтопродуктів - на 21,9%.

Вантажообіг за дванадцять місяців склав 323,5 млрд ткм В Україні (без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частині зони проведення антитерористичної операції) у січні-грудні 2016 р. підприємствами транспорту перевезено 624,5 млн т вантажів, що на 3,8% більше, ніж за відповідний період 2015 р.

Вантажообіг склав 323,5 млрд ткм, або 102,4% від обсягу січня-грудня 2015 р. зокрема, вантажооборот залізничного транспорту зменшився на 4%, водного - на 26,4%. При цьому вантажооборот авіаційного транспорту збільшився на 7%, автомобільного - на 9,1% і трубопровідного - на 17%. Про це повідомляє Державна служба статистики України (8). Ситуація з імпортом транспортних послуг дещо відрізняється (табл. 2).

Таблиця 2 – Динаміка структури імпорту транспортних послуг у 2008-2016 рр., тис. дол. США [8]

Найменування послуги згідно з КЗЕП	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Усього	6481524,9	5186425,1	5421645,1	6214212,1	6650075,8	7523029,1	6373128,1	5523022,4	5326512,7
Транспортні послуги	1662706,2	1003570,2	1164987,5	1581548,8	1713475,7	1689764,2	1376552,3	1153393,5	989274,8
послуги морського транспорту	247105,4	129129,3	129634,8	137384,2	196404,7	187805,3	243651,7	191729,0	141180,7
послуги річкового транспорту	1428,3	8249,8	1214,8	1009,6	372,6	162,0	1087,6	600,8	351,1
послуги повітряного транспорту	542372,4	338782,2	447551,6	685981,8	635913,1	628311,8	431037,6	466937,6	357465,0
послуги залізничного транспорту	655994,3	423807,0	463295,4	599672,0	641973,3	626276,8	431305,2	287002,5	259877,0
послуги автомобільного транспорту	191648,4	85713,5	108311,7	141169,3	193566,8	194866,5	189804,7	91845,4	114860,7
послуги трубопровідного транспорту	4475,7	2153,9	600,4	542,2	877,5	3512,2	52588,0	98123,3	87229,5
інші допоміжні та додаткові транспортні послуги	14764,6	11784,2	10164,1	12209,1	17933,6	33519,1	15717,7	11332,6	20863,9

Найкращі показники імпорту транспортних послуг припадають на 2012 рік, що відповідно становили 1713,5 млн дол. США. Проте у 2014 році відбулося різке зменшення імпорту послуг на 15,3%. Така тенденція пов'язана з нестабільністю внутрішньої економічної ситуації України, що є незадовільною та має викликати занепокоєння як на державному рівні, так і на рівні окремих суб'єктів господарювання.

За період з 2008–2016 р. експорт та імпорт транспортних послуг незначно збільшувався і наразі має чітку тенденцію до зменшення (рис. 2). Це було пов'язано зі збільшенням обсягів фінансування з боку ЄС, з відкритим доступом до інфраструктури залізниць і авіаперевезень, з участю в транс'європейських транспортних мережах та у проектах підтримки розвитку транспортної галузі. Експорт транспортних послуг значно перевищує імпорт, що пов'язано з тим, що в структурі експорту послуг до ЄС переважна частка припадає саме на залізничний та авіаційний транспорт, так як для України залізничний транспорт в довгостроковій перспективі залишиться основним перевізником вантажів та пасажирів. В Україні залізницею перевозиться близько 60% вантажів. Відкритий доступ до інфраструктури залізниць забезпечить можливість функціонування підприємств, які будуть пропонувати нові і більш якісні послуги. Об'єднання авіатранспортних ринків України та ЄС, яке буде також сприяти більш ефективному використанню ринку авіаперевезень та покращенню якості послуг, розвитку транзитного потенціалу України, інтегруванню України до Європейських авіаційних структур, а як наслідок це буде сприяти на зміну показників торгівлі у позитивному напрямку.

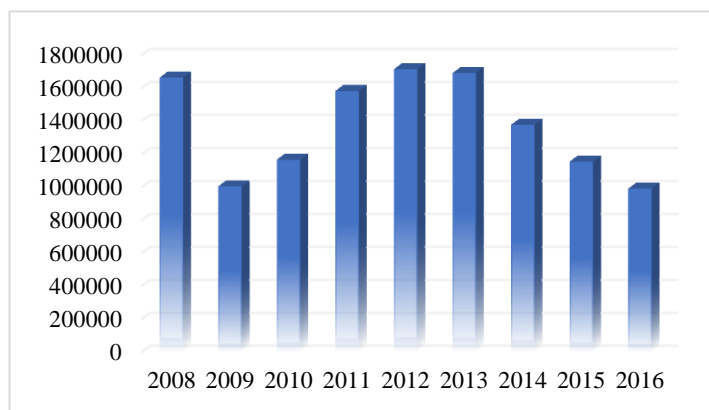


Рисунок 2 – Динаміка імпорту транспортних послуг України у 2008-2016 рр., тис. дол. США

Як і раніше, транспортні послуги займають найбільшу частку у видовій структурі експортних операцій у сфері послуг (54,7%). Структура експорту та імпорту транспортних послуг зображена на рис. 3 та рис. 4.



Рисунок 3 – Структура експорту транспортних послуг України за 2016 р., тис. дол. США

Діаграма на рисунку 3 наочно зображує, що найвагомішу частину в експортні транспортних послуг займає трубопровідний транспорт. У 2016 р. збільшилися обсяги перекачування вантажів трубопровідним транспортом. У 2016 році перекачка газу зросла на 14,3%. Разом з цим перекачка нафти скоротилася на 9,1%, аміаку - на 6,7%. Транзит газу збільшився на 22,5%, нафти та аміаку скоротився відповідно на 8,8% і на 7%.

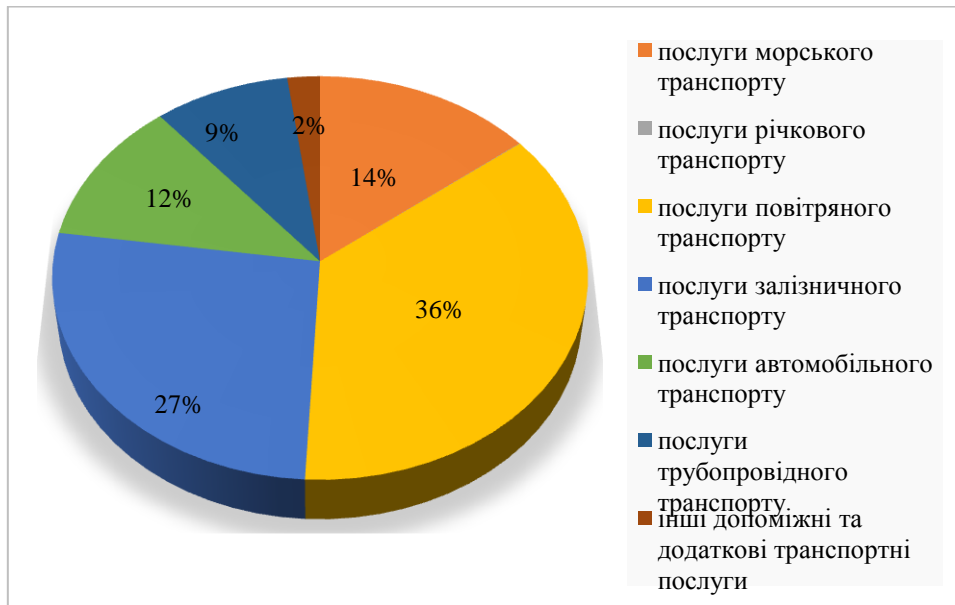


Рисунок 4 – Структура імпорту транспортних послуг України за 2016 р., тис. дол. США

Що ж стосується імпорту, як показує рисунок 4, він зменшився на 2,9 %. Найбільший попит у імпорті Україна мала в 2016 році на послуги повітряного та трубопровідного транспорту. Це зумовлено територіальним місцезнаходженням країни на перетині багатьох транзитних шляхів.

Транзитне положення України - одна з багатьох рис привабливості національного ринку України для закордонних інвесторів і виробників. Міждержавний транзит через українську територію - це значний національний ресурс, який на сьогодні використовується не повною мірою.

Чинники, які визначають втрати транзитних вантажопотоків, можна розділити на дві групи: зовнішні та внутрішні. Більшість із внутрішніх проблем функціонування транспортного комплексу мають системний характер і потребують вирішення на загальнодержавному рівні та корінного реформування транспортної сфери в цілому.

Зовнішні чинники:

- зміна кон'юнктури міжнародного ринку транспортних перевезень (зростання обсягів комбінованих перевезень, зростання вимог до швидкості та якості транспортних послуг та перевезень, зміни в структурі транзитних вантажів на користь контейнерів, тарно-штучних вантажів, зменшення транзиту металу, наливних вантажів і т.д.);

- зростання міжнародної конкуренції на державному рівні за додаткові транзитні потоки як наслідок переорієнтація транзиту з портів України на порти сусідніх країн;

- різні темпи трансформації та інтеграції національних транспортних систем у міжнародну транспортну систему, зокрема прискорений розвиток транспортної інфраструктури конкуруючих з нами країн.

Внутрішні чинники, які мають техніко-економічний, політичний та правовий характер:

- відставання в темпах розбудови української частини системи міжнародних транспортних коридорів (аналіз пропускної здатності автомобільних і залізничних магістралей, які входять у систему МТК на території України свідчить, що практично на кожному напрямку залишаються ділянки, які мають пропускну спроможність у декілька раз нижчу, ніж у цілому для всієї магістралі;

- низька якість внутрішньої транспортної мережі, обмеженість швидкості транзитних перевезень, технічно застарілий рухомий склад;

- низький рівень розвитку інфраструктури державного кордону, низька пропускна спроможність прикордонних пунктів пропуску та відносно висока вартість послуг, що надаються при перетині кордону, складна та тривала процедура проходження кордону, простої на кордоні;

– політична та економічна нестабільність, часті зміни в законодавчому та правовому полі щодо здійснення транспортних перевезень та процедури перетину кордонів, неузгодженість національних законодавчих актів з відповідними нормами в європейських країнах;

– недостатньо гнучка тарифна політика, яка не завжди враховує зміни в тарифній політиці конкуруючих з нами країн та не сприяє забезпеченню конкурентоздатності перевезень по території України в порівнянні з іншими країнами, наявність місцевих зборів, необхідність внесення фінансової застави й т. д. [8, с. 137-138].

Висновки. Транспортна система - найважливіша складова інтеграції світової економіки. Тому світове співтовариство, використовуючи ресурсний потенціал держав і їхнє просторове розташування, прагне до формування єдиної транспортної системи. І, звичайно, з огляду на географічне положення України і її можливості, необхідно вдосконалювати інфраструктуру, реалізовувати вже існуючі транспортні стратегії й впроваджувати нові, а також підвищувати нашу конкурентоспроможність. Крім того, необхідно ефективно використати існуючі транспортні мережі, підвищувати технологічний рівень, що сприяє інвестиційної привабливості, регулювати правову базу убик полегшення митних процедур.

Тому вирішення проблеми потребує насамперед комплексного підходу, який може бути реалізований лише в рамках принципово нової стратегії держави щодо розвитку транспортного комплексу, єдиної національної транспортної політики, спрямованої на координацію дій усіх учасників перевезень, на узгоджений розвиток інфраструктури транзиту, удосконалення тарифної політики та на формування транзитної привабливості території України та підвищення конкурентоздатності перевезень.

Україні потрібна ефективна стратегія управління транспортним комплексом як цілісною виробничо-економічною системою, яка має базуватися на комплексному підході та на принципі ієрархії пріоритетності цілей, ієрархії загальних національних і локальних (галузевих) пріоритетів.

Всі ці фактори є складовими єдиної мети - відродити Україну як транспортну державу, що займе у світі своє вигідне положення.

Відповідно до тенденцій світового економічного розвитку в найближчому майбутньому очікується суттєве зростання товарообміну в напрямку Європа - країни Азіатсько-тихоокеанського регіону. Так, за оцінками експертів ЄС до 2020 року очікується збільшення товарообміну за цим напрямком на 30-35%. Очікується також зростання товарообміну за напрямком європейської осі «Північ-Південь» - за експертними оцінками до 2020 року на 25-30%. За прогнозами суттєве збільшення перевезень транзитних вантажів передбачається в тому числі й для морського транспорту.

У зв'язку з цим Україна має потенційні можливості для залучення додаткових транзитних потоків через свою територію за цими напрямками за умови реалізації наведених заходів щодо подальшого розвитку та модернізації власної транзитної транспортної інфраструктури та створення сприятливих умов для переміщення транзиту територією країни [7, с. 20].

#### ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Економічні механізми розвитку торгівельного мореплавання в Україні / Котлубай О.М. Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2010. – 453 с.
2. Конкурентоспроможність економіки України в умовах глобалізації. За ред. Я.А. Жаліла. Київ: НІСД, 2005, 388 с.
3. Посилання Президента України до Верховної Заради України Європейський вибір. Концептуальні засади стратегії економічного та соціального розвитку України на 2015-2021 роки. Інформаційно-видавничий центр Держкомстату України, 2015. – 74 с.
4. Статистичний щорічник України за 2016 р. // Держкомстат України за ред. О.Г.Осауленка; Відп. за вип. І.В.Калачова. – К.: Консультант, 2008. – 572 с.
5. Транспорт і зв'язок України за 2016 р. // Держкомстат України за ред. Н.С. Власенко; Відп. за вип. І.В. Калачова. – К.: Консультант, 2008. – 276 с.
6. Основы организации транспортного обеспечения внешнеторговых связей Украины / Ю.В. Цветов и др. – К.: ИКТП-Центр. – 2010. – 581 с.
7. Экономические основы функционирования морского рынка транспортных услуг / Примачев Н.Т. и др. – Одесса: Афтограф, 2014. – 320 с.
8. www.ukrstat.gov.ua.

#### REFERENCES

1. Kotlubai, O.M. (2010). Ekonomichni mekhanizmy rozvytku torhivelnoho moreplavannia v Ukraini [Economic mechanisms for the development of merchant shipping in Ukraine]. Odessa: Ipreeed NAS of Ukraine [In Ukrainian].

2. Zhalila, Y.A. (2005). Konkurentospromozhnist ekonomiky Ukrainy v umovakh hlobalizatsii [Competitiveness of Ukraine's economy in a globalized environment]. Kyiv: NISS [In Ukrainian].
3. Posylannia Prezydenta Ukrainy do Verkhovnoi Zarady Ukrainy Yevropeyskyi vybir. Kontseptualni zasady stratehii ekonomichnoho ta sotsialnoho rozvytku Ukrainy na 2015-2021 roky [The reference of the President of Ukraine to the Verkhovna Rada of Ukraine European Union. Conceptual basis of the strategy of economic and social development of Ukraine for 2015-2021 years] [in Ukrainian].
4. Osaylenko, O.G., Kalachov, I.V. (2008). Statystychnyi shchorichnyk Ukrainy za 2016 r. [Statistical Yearbook of Ukraine for 2016]. State Statistics Committee of Ukraine. K: Consultant [in Ukrainian].
5. Vlasenko, N.S., Kalachov, I.V. (2008). T Transport i zviazok Ukrainy za 2016 r. [Transport and communications of Ukraine for 2016]. Derzhkomstat of Ukraine. K: Consultant [in Ukrainian].
6. Czvetov, Y.V. (2016). Osnovy organizatsiyi transportnogo obespechenyya vneshnetorgovix svyazey Ukrainy [Fundamentals of the organization of transport of foreign trade connections of Ukraine]. K. ICTP-Center [in Russian].
7. Prymachev, N.T. (2014). Ekonomicheskiye osnovi funkcyonirovaniya morskogo rinka transportnix uslug [Economic principles of functioning of the sea transport services market]. Odessa: Aftrograph [in Russian].
8. www.ukrstat.gov.ua.

## РЕФЕРАТ

Зюзіна В.П. Особливості сучасного стану міжнародної торгівлі транспортними послугами України / В.П. Зюзіна, Т.В. Заплітна, Д.О. Малько // Економіка та управління на транспорті. – К.: НТУ, 2018. – Вип. 6.

У статті розкрито особливості експорту й імпорту транспортних послуг України та визначено основні тенденції розвитку національної та світової торгівлі транспортними послугами. Запропоновано основні напрями розвитку зовнішньої торгівлі транспортними послугами України з урахуванням сучасних тенденцій розвитку світової економіки в цілому та міжнародного ринку послуг зокрема.

Мета роботи – визначення особливостей розвитку міжнародної торгівлі транспортними послугами України протягом останніх років.

Об'єктом дослідження є зовнішньоторговельний потенціал транспортної галузі України.

Метод дослідження – статистичний аналіз зовнішньоекономічних показників торгівлі транспортними послугами України.

Результати наукової статті можуть бути використанні при формуванні міжнародної стратегії конкурентоспроможності багатьох автотранспортних підприємств та транспортної галузі України загалом.

**КЛЮЧОВІ СЛОВА:** ГЕОГРАФІЧНА СТРУКТУРА ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ, ЕКСПОРТ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ, МІЖНАРОДНА ТОРГІВЛЯ, ІМПОРТ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ, САЛЬДО ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ.

## ABSTRACT

Ziuzina V.P., Zaplitna T.V., Malko D.O. Features of the current state of international trade in transport services in Ukraine. Economics and management on transport. Kyiv. National Transport University. 2018. Vol. 6.

The article reveals the features of export and import of Ukrainian transport services and outlines the main trends in the development of national and world trade of transport services. The main directions of development of Ukrainian transport services' foreign trade are offered taking into account the current tendencies of development of the world economy in general and the international market of services in particular.

The purpose of the work is to determine the peculiarities of the development of international trade of Ukraine's transport services in recent years.

The subject of research is the foreign trade potential of the transport industry of Ukraine.

Method of research - statistical analysis of foreign economic indicators of trade of Ukraine's transport services.

The results of the scientific article can be used in the formation of the international competitiveness strategy of many transport companies and the transport industry in Ukraine as a whole.

**KEYWORDS:** GEOGRAPHIC STRUCTURE OF FOREIGN TRADE, EXPORT OF TRANSPORT SERVICES, INTERNATIONAL TRADE, IMPORT OF TRANSPORT SERVICES, BALANCE OF FOREIGN TRADE.

РЕФЕРАТ

Зюзина В.П. Особенности современного состояния международной торговли транспортными услугами Украины / В.П. Зюзина, Т.В. Заплитна, Д.А. Малько // Экономика и управление на транспорте. – К.: НТУ, 2018. – Вып. 6.

В статье раскрыты особенности экспорта и импорта транспортных услуг Украины и определены основные тенденции развития национальной и мировой торговли транспортными услугами. Предложены основные направления развития внешней торговли транспортными услугами Украины с учетом современных тенденций развития мировой экономики в целом и международного рынка услуг в частности.

Цель работы - определение особенностей развития международной торговли транспортными услугами Украины в течение последних лет.

Объектом исследования является внешнеторговый потенциал транспортной отрасли Украины.

Метод исследования - статистический анализ внешнеэкономических показателей торговли транспортными услугами Украины.

Результаты научной статьи могут быть использованы при формировании международной стратегии конкурентоспособности многих автотранспортных предприятий и транспортной отрасли Украины в целом.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ СТРУКТУРА ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ, ЭКСПОРТ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ, МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВЛЯ, ИМПОРТ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ, САЛЬДО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ.

**АВТОРИ:**

Зюзина В.П., Національний транспортний університет, доцент кафедри економіки, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 313.

Заплітна Т.В., кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри економіки, e-mail: ztv2000ztv@gmail.com, тел.: +380673581825, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 314.

Малько Д.О., Національний транспортний університет, студентка, e-mail: malko.diana5@gmail.com, тел.: +380990008160, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1.

**AUTHOR:**

Ziuzina V.P., National Transport University, associate professor, department of Economics, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str., 1, of. 313.

Zaplitna T.V., Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor, department of Economics, e-mail: ztv2000ztv@gmail.com, tel.: +380673581825, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str., 1, of. 314.

Malko D.O., National Transport University, student, e-mail: malko.diana5@gmail.com, tel.: +380990008160, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str., 1.

**АВТОРЫ:**

Зюзина В.П., Национальный транспортный университет, доцент кафедры экономики, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 313.

Заплитна Т.В., кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры экономики, e-mail: ztv2000ztv@gmail.com, тел.: +380673581825, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 314.

Малько Д.А., Национальный транспортный университет, студентка, e-mail: malko.diana5@gmail.com, тел.: +380990008160, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1.

**РЕЦЕНЗЕНТИ:**

Бондаренко С.В., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри «Економіка», Київ, Україна.

Малий І.Й., доктор економічних наук, професор, Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана, професор кафедри макроекономіки та державного управління, Київ, Україна.

**REVIEWER:**

Bondarenko Ye.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, professor, department of Economics, Kyiv, Ukraine.

Malyi I.Y., Ph.D., Economics (Dr.), professor, Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman, professor, department of Macroeconomics and Public Administration, Kyiv, Ukraine.