

УДК 339.1:338.47-027.543

DOI: 10.24144/2078-1431.2019.2(23).135–146

*Наталія Кушнір,**кандидат економічних наук, доцент
кафедри міжнародних економічних відносин**Олена Сюсько,**студентка 4 курсу факультету міжнародних економічних відносин
ДВНЗ «Ужгородський національний університет»*

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ СВІТОВОГО РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

У статті досліджується світовий ринок транспортних послуг як динамічна сфера торгових відносин, що функціонує у вигляді системи міжнародного обміну. Мета статті – дослідити природу та динаміку цих змін, а також виявити ключові риси функціонування зазначеного ринку.

Встановлено, що наразі транспортні послуги є однією з найбільших статей світового експорту, а їхня частка в структурі світового експорту послуг щороку стрімко зростає. З'ясовано, що домінуючою країною на ринку транспортних послуг є США, проте Китай завдяки стрімкій розбудові транспортних сполучень у межах міжнародної програми «Новий шовковий шлях» створює суттєву конкуренцію у світових масштабах. Виявлено, що наразі місце України у структурі світового ринку транспортних послуг визначається її значним потенціалом у цій сфері, зокрема розвинутою інфраструктурою та налагодженими зв'язками. Значний потенціал країни ілюструють наявні статистичні дані, що показують позитивні зрушення в обсягах перевезення вантажів та пасажирів, зокрема морським та авіатранспортом.

Ключові слова: *транспортні послуги, світовий експорт та імпорт транспортних послуг, Новий шовковий шлях, Північний потік-2.*

Transport services have long been one of the leading components of the global services market. In the last four years, their share in world exports of services has varied from 18.5% in 2013 to 17.1% in 2017. The largest importer and exporter of transportation services is the United States, and the largest share in the export of transport services is in sea and road transport.

As a result of globalization, two major international projects have emerged in the market that bring to get her entities from different countries to achieve a common goal. The first project is called "The New silk road". It is a transport route from overland freight and passengers by land from China's industrial centers to Europe. It is currently a significant source of investment and an incentive to increase counter-trade between participating countries. The second project, called Nord Stream 2, is a pipeline with a total capacity of 55 billion cubic meters of gas per year off the Russian coast via the Baltic Sea to Germany. The project has caused controversy on the part of the EU and has not been supported by the US.

As for Ukraine, transportation is currently one of the leading components of Ukrainian export of services. They account for 49.1% of Ukraine's exports of services in 2018. The structure of export of transport services in Ukraine is quite diversified. The largest share of exports is pipeline transport - 51% of the total. 21% of exports cover air transport, and rail and sea transport 9% each. In Ukraine, sea and air transport are actively developing. There is a reduction in transit - in 2018 transit decreased by 7.1%.

Keywords: transport services, world export and import of transport services, New Silk Road, North Stream-2.

Постановка проблеми. Нині транспортній сфері належить ключове місце в структурі світового ринку послуг. Забезпечуючи постачання товарів від продавця до кінцевого споживача, вона є ключовою ланкою, що поєднує суб'єктів ринкових відносин. З поширенням науково-технічного прогресу ця галузь постійно зазнає трансформацій, які впливають не тільки на її кількісну, а й на якісну складову. Таким чином формуються нові умови глобального ринкового середовища не тільки у сфері перевезень, але й усієї світової торгівлі. Аналіз сучасного стану світового ринку транспортних послуг має визначальне значення для розуміння структури та напрямів міжнародної торгівлі товарами, яка повністю заснована на поставках тим чи іншим видом транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Тема світового ринку транспортних послуг порушувалась у статтях І. Кузи, а також медіа ресурсами Deutsche Welle і П'ятого каналу. Актуальні статистичні дані, наведені в публікації, взято з офіційних сайтів Світової організації торгівлі, Trademap, а також Держстату та Міністерства інфраструктури України.

Мета статті: дослідити основні засади і тенденції функціонування світового ринку транспортних послуг на сучасному етапі.

Виклад матеріалу. Транспортні послуги вже тривалий час залишаються однією з провідних ланок світового ринку послуг. У розрізі останніх чотирьох років їхня частка в світовому експорті послуг варіювалась від 18,5% у 2013 р. до 17,1% у 2017 р. Статистичні дані показують, що обсяг торгівлі транспортними послугами тривалий час коливався, що ілюструють показники світового експорту послуг у період з 2013 по 2017 рр. (табл. 1).

Таблиця 1

Обсяг світового експорту послуг за видами (трлн. дол. США)

Вид послуг	2014	2015	2016	2017	2018
Комерційні послуги	4,750	5,110	4,852	4,881	5,257
Туризм	1,248	1,190	1,211	1,273	1,372
Інші бізнес-послуги	1,125	1,061	1,089	1,146	1,23
Транспорт	0,984	0,892	0,850	0,911	0,975

Джерело: [10]

Із таблиці видно, що найбільшу частку на ринку послуг наразі має туризм, загальний обсяг експорту якого становить у межах 1,19-1,372 трлн. дол. США, друге місце посідають інші бізнес-послуги, як їх класифікує Світовий банк, з обсягом 1,06-1,23 трлн. дол. США, а третє безпосередньо належить транспортним послугам, які становлять 0,850-0,984 трлн. дол. США. Найбільш вдалим був 2014 рік, коли обсяг експортованих транспортних послуг становив 984 млрд. дол. США. В 2015-2016 рр. спостерігався спад, який закінчився в 2017 р., коли відбувся досить суттєвий приріст експорту в розмірі близько 50 млрд. дол. США за рік.

Із акумульованих Світовим банком даних видно, що наразі загальний обсяг торгівлі транспортними послугами зріс на 7,1% порівняно з минулим роком (рис. 1).



Рис. 1 Динаміка експорту транспортних послуг у 2014-2018 рр.

Джерело: [10]

З рисунка видно, що найбільший приріст експорту транспортних послуг спостерігався в 2017 році і становив 9,5%. Найменший показник – у 2015 р., коли експорт транспортних послуг знизився на 8,9%. В 2018 р. приріст знизився, проте все ще тримається на високому рівні порівняно з періодом 2015-2016 рр.

Загальна частка транспортних послуг у структурі світового ринку послуг поступово знижується. Це пояснюється стрімким нарощенням потужностей таких сфер, як туризм та інші бізнес-послуги, які за останній рік зросли на 7,8% кожна. В той самий час темпи зростання експорту транспортних послуг, виходячи із даних попереднього рисунка, повільніші. Частка транспорту в структурі світового експорту послуг в 2017 р. становила 17,1% (рис. 2).

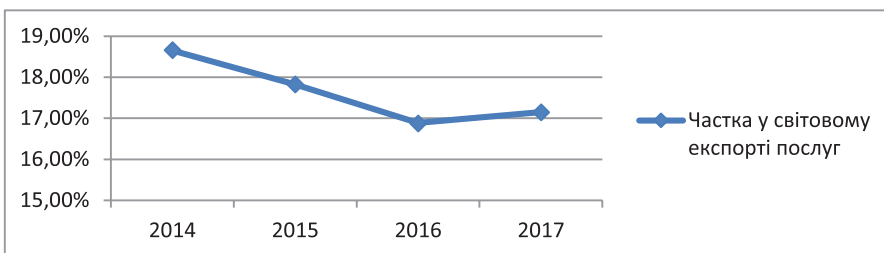


Рис. 2 Частка транспорту в світовому експорті послуг у 2014-2017 рр.

Джерело: [10]

На рисунку видно, що з 2014 по 2016 роки відбувалось поступове зниження частки транспортних послуг у світовому експорті послуг, яке в 2017 р. змінилось на ріст у розмірі 0,3%. Найбільша частка в цей період спостерігалась у 2014 р. і становила 18,7% від загального обсягу експорту послуг.

Важливо також розглянути структуру торгівлі транспортними послугами у розрізі їх видів. Для цього Світовий банк при акумулюванні статистичних даних поділив увесь транспорт на такі види, як повітряний, водний, вантажний, інші види транспорту, крім водного та повітряного (мається на увазі сухопутний транспорт), пасажирський транспорт, а також окремо виділяються поштові та кур'єрські послуги. Розподіл між цими ланками є досить нерівномірним і проілюстрований на рис. 3.

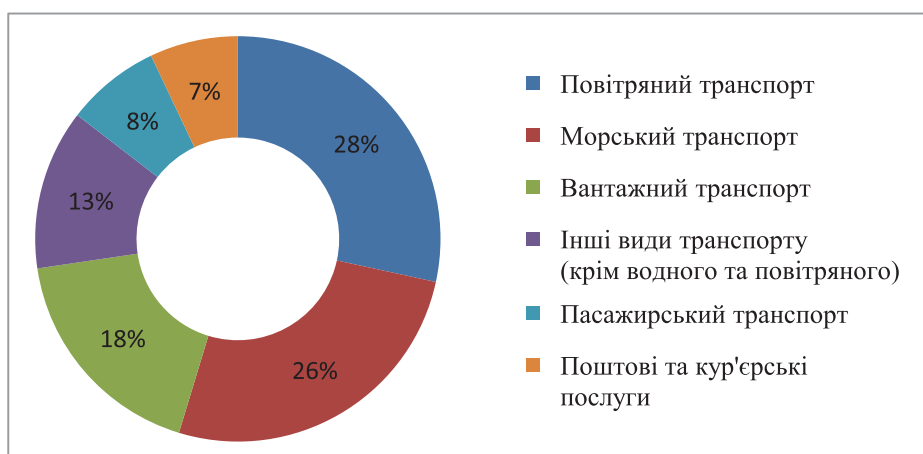


Рис. 3. Частка окремих видів транспорту в загальному обсязі експорту транспортних послуг у 2017 р.

Джерело: [10]

На рисунку показано, що найбільша частка експорту припадає саме на повітряний транспорт, а саме — 28% від загального обсягу. Наступний за обсягами — морський транспорт, який становить 26% від загального обсягу експортованих послуг. На всі види вантажного транспорту припадає 18% експортованих послуг. Найменша частка (7%) припадає на поштові та кур'єрські послуги.

З іншого боку, якщо розглянути питання з точки зору імпорту, то ситуація буде дещо іншою. Дані щодо імпорту транспортних послуг наведено на рис. 4.

З рисунку видно, що найбільша частка імпорту транспортних послуг припадає на морський транспорт і становить 35%. Повітряний транспорт охоплює 28%, а вантажний — 22%. Найменша частка, як і у випадку з експортом, припадає на поштові та кур'єрські послуги.

Найбільшими експортерами транспортних послуг у 2017 р. були такі країни, як США, ФРН, Франція, Сінгапур та Великобританія. До числа

найбільших імпортерів увійшли США, Китай, ФРН, Індія та Франція. Їхні показники торгівлі транспортними послугами зображені на рисунку 5.

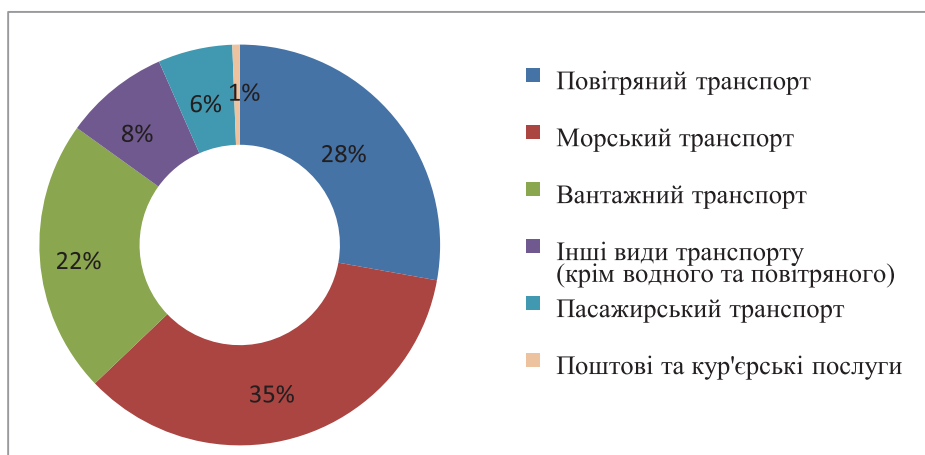


Рис. 4. Частка окремих видів транспорту в загальному обсязі імпорту транспортних послуг у 2017 р.

Джерело: [10]

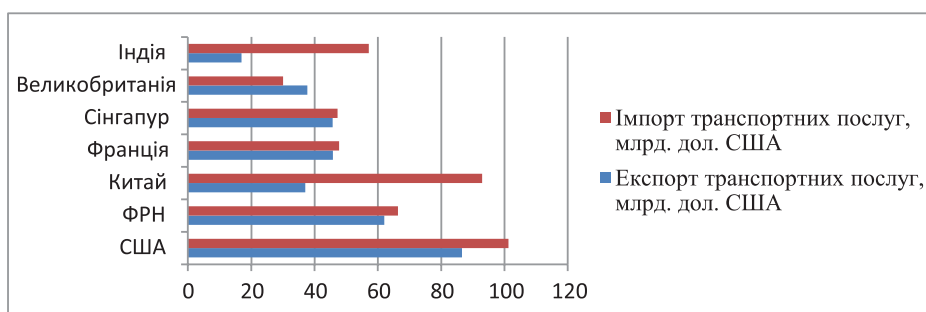


Рис. 5 Найбільші країни-імпортери та експортери транспортних послугу 2017 р.

Джерело: [10]

З рисунка можна зробити висновок, що найбільшим світовим експортером та імпортером транспортних послуг є США, які постачають транспортні послуги на світовий ринок на суму 86 млрд. дол. США і в той самий час імпортують на суму 111 млрд. дол. США. Серед усіх наведених країн лише одна є експортером послуг, тобто експортує більше, ніж імпортує, – Великобританія. Обсяг експорту транспортних послуг країни сягнув 37 млрд. дол. США, а імпорт – 30 млрд. дол. США.

Глобалізація як явище має своїм проявом виникнення на ринку транспортних послуг численних міжнародних проектів, які об'єднують суб'єктів господарювання з різних країн для досягнення тієї чи іншої спільної

мети. Такі спільні ініціативи сприяють поліпшенню транспортних сполучень між державами і зближують навіть найвіддаленіші регіони світу.

Далі буде розглянуто два найбільші світові проекти у сфері транспортних послуг, кожен з яких спрямований на досягнення конкретної цілі. Проекти було обрано за ступенем актуальності та масштабності — тобто головним критерієм була новизна та їх безпосередній масштаб у географічному та економічному контексті. До таких проектів належить трубопровід «Північний потік-2» і транспортний маршрут «Новий шовковий шлях».

«Новий шовковий шлях» (Євразійський сухопутний міст) — транспортний маршрут для переміщення залізничних вантажів і пасажирів суходелом від промислових центрів Китаю до Європи.

Ініціатива створення проекту виникла на тлі зростаючого товарообігу між країнами Європи та Китаєм, який, за даними Євростату, становить близько 600 млрд. євро, з яких 209,9 млрд. євро — експорт із ЄС до Китаю, а 394,7 млрд. євро — імпорт з Китаю до ЄС. Протягом останніх кількох років ці показники суттєво зросли, зокрема з 2017 по 2018 рр. експорт з ЄС до Китаю зріс на 6%, а імпорт — на 5,1%.

Проект «Нового шовкового шляху» був анонсований у 2013 р. президентом КНР Сі Цзіньпінем як ініціатива «Один пояс — один шлях», задля об'єднання економічних стратегій Китаю — «Нового економічного шовкового шляху» та «Морського шовкового шляху XXI століття». Ініціатива направлена на поліпшення існуючих та створення нових торговельних шляхів і економічних коридорів між Китаєм та іншими країнами. Один з торговельних напрямів пролягатиме в Європу: Китай—Центральна Азія—Росія—Європа (до Балтійського моря). Загалом концепція «Один пояс — один шлях» включає в себе 73 країни Центральної Азії, Європи та Африки, що охоплює, за підрахунками економічних експертів ООН, близько 65% населення світу, 75% енергетичних ресурсів і 40% світового ВВП.

Наразі серед наявних двох проектів пріоритетним залишається проект залізничного сполучення між ЄС та Китаєм. В його рамках було започатковано Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут — міжнародний транспортний маршрут «Китай—Туреччина—Європа». В 2013 р. почалась робота над проектом шляхом створення Координаційного комітету з розвитку Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту. А вже 2015 р. у Стамбулі було продемонстровано можливості та перспективи проекту.

Перевага проекту «Новий шовковий шлях» полягає в тому, що він створить нову дорожньо-транспортну інфраструктуру модернізованих шляхів сполучення і нових торгово-економічних хабів на всьому своєму шляху між Китаєм, Азіатсько-Тихоокеанським регіоном (АТР) і Європою. Його ефективність, безпека і підвищена конкурентоспроможність полягає в тому, що передбачається створити кластери взаємозалежних трансєвразійських коридорів. «Новий шовковий шлях» може стати комунікатором і модернізатором революційних змін на всій протяжності маршруту.

Наразі проект «Нового шовкового шляху» є значним джерелом ін-

вестицій та стимулом для нарощення обсягів зустрічної торгівлі між країнами-учасницями. До 2020 р. вкладення Китаю в його розвиток сягнуть позначки 800 млрд. дол. США, а щорічний товарообіг між Китаєм та країнами-учасницями становитиме 2,5 трлн. дол. США.

Вже у I кварталі 2018 р. китайські компанії здійснили нефінансові прямі іноземні інвестиції на суму 3,61 млрд. дол. США (зросли на 22,4%) в 52 країни та уклали 680 контрактів на будівництво загальною вартістю \$20,63 млрд. Ключовими галузями інвестування китайських компаній у рамках ініціативи є енергетика, транспортна інфраструктура, логістика, нерухомість [1].

Таким чином, проєкт «Новий шовковий шлях» є масштабною міжрегіональною ініціативою, яка сприятиме збільшенню зустрічних торгових потоків та стане джерелом численних інвестицій в інфраструктуру місцевості. Головне завдання проєкту – спростити та модернізувати процес транспортування товару між двома регіонами та забезпечити швидко і надійне постачання в рамках транскордонної торгівлі.

Наступним крупним проєктом у сфері транспортного сполучення є «Північний потік-2». Проєкт «Північний потік» – це дві нитки газопроводу загальною потужністю 55 млрд. кубометрів газу на рік від узбережжя Росії через Балтійське море (точка входу – місто Выборг) до Німеччини. Прокладення трубопроводу почалося у квітні 2010 р., газ почав надходити 8 листопада 2011 р.

Точкою входу «Північного потоку-2» в Балтійське море стане район Усть-Луґи Ленінградської області. Передбачається, що газопровід пройде по дну Балтійського моря і вийде на території Німеччини в районі Грайфсвальда, недалеко від точки виходу «Північного потоку»

Сумарна проєктна потужність «Північного потоку» і «Північного потоку – 2» становить 110 млрд. кубометрів газу на рік. Протяжність кожної з ниток – 1200 км. Термін реалізації проєкту – кінець 2019р.

Підґрунтям для проєктної ініціативи стало скорочення видобування газу в регіоні, зокрема в Норвегії, яка є основним постачальником усередині Європи. Значні скорочення поставок газу прогноуються також з боку Алжиру, який є другим після Норвегії постачальником газу до регіону. Зазначається, що такі перспективи свідчать про необхідність імпорту російського газу до Європи, оскільки країна має найбільші в світі запаси та здатна на вигідних умовах забезпечити потреби регіону.

Огляд газового ринку Європи, розроблений регіональними статистичними агентствами, показує дещо схожу картину: в прогнозі зазначається, що вже з 2020 р. частка норвезького та алжирського газу в європейському споживанні буде скорочуватись, у той час як перспектива використання газу з альтернативних джерел зросте. До таких можна віднести не тільки газ із запасів РФ, а і скраплений газ, потенційними постачальниками якого нині є США та Нігерія.

Очікується, що у зв'язку зі зменшенням поставок з Норвегії та Алжиру імпорт скрапленого газу та газу з родовищ Росії збільшиться на 76 мільярдів кубометрів до 2025 року. Цей показник досягне свого піку в 2045 р., коли

частка газу з альтернативних джерел досягне 155 млрд. кубометрів в рік. Проте існує ризик, що наведені дані будуть кардинально іншими від прогнозованих. Це пов'язано з вірогідністю зміни курсу енергетичної політики ЄС, яка поступово концентрується на відновлюваних джерелах енергії [9].

«Північний потік-2» бере свій початок з 2012 р., коли акціонери проекту розглянули попередні результати техніко-економічного дослідження будівництва третьої і четвертої ниток газопроводу і прийняли рішення, що їх будівництво є економічно доцільним і технічно можливим. Пізніше проєкт будівництва третьої і четвертої ниток отримав назву «Північний потік – 2».

У квітні 2017 р. NordStream 2 AG підписала з компаніями ENGIE, OMV, RoyalDutchShell, Uniper і Wintershall угоди про фінансування проєкту газопроводу «Північний потік-2». За даними «Газпрому», п'ять європейських компаній погодилися надати довгострокове фінансування в обсязі 50% від загальної вартості проєкту.

Вартість його за офіційними даними – 9 млрд. євро. Однак ця сума враховує тільки встановлення трубопроводу. Для уведення системи в експлуатацію знадобиться ще, щонайменше, 30 млрд. доларів [3].

Наразі думки стосовно проєкту «Північний потік-2» в регіоні розділились. Дозвіл на будівництво трубопроводу вже надали 4 країни-партнери, а саме Німеччина, Фінляндія, РФ і Швеція. Данія залишається єдиною країною, яка досі цього не зробила. Навесні 2019 р. Данія відмовила Газпрому у прокладанні «Північного потоку-2» у своїх територіальних водах через російську агресію на сході України та в Криму. Проте російська позиція стосовно запуску газопроводу залишається незмінною – «Північний потік-2» передбачається запустити згідно із запланованими термінами.

США зі свого боку з початку роботи над проєктом різко критикують його ініціативу. Наприкінці 2018 р. Конгрес США прийняв резолюцію проти будівництва газопроводу «Північний потік-2». У двопартійній резолюції наголошується, що газопровід є «радикальним кроком назад для європейської енергетичної безпеки та інтересів Сполучених Штатів». А вже навесні 2019 р. у Палаті представників було ухвалено законопроєкт, що стосувався європейської енергетичної безпеки та диверсифікації і був спрямований на зменшення політичної залежності ЄС від поставок російського газу.

Що стосується інших країн, то в січні 2019 р. Румунія, почавши 1 січня шестимісячне головування в Раді ЄС, вирішила пришвидшити роботу в напрямі зміни законодавства, яка б ускладнила будівництво «Північного потоку-2». Таку ініціативу підтримало, щонайменше, 13 європейських країн. Вона передбачає погодження створення нових газопроводів, що з'єднують країни Євросоюзу з іншими державами-членами, а також всебічний контроль за газовими маршрутами. Головними противниками таких ініціатив виявились Німеччина, Австрія, Нідерланди, Бельгія та Болгарія, які були офіційно підтримані Угорщиною, Чехією та Словенією.

Як результат – 4 квітня Європарламент підтримав проєкт документа, покликаного поширити дію законодавства Євросоюзу на газопроводи із

третіх країн, включаючи російський газогін «Північний потік-2». Це передбачає низку умов, які в майбутньому можуть ускладнити співпрацю з РФ стосовно постачання газу нитками «Північного потоку».

Зокрема транспортуванням газу не може займатися та сама компанія, яка його видобуває і продає (так званий анбандлінг, чи «роз'єднання активів»). Сьогодні NordStream 2 AG повністю належить Газпрому, тому вимогу анбандлінгу вона не виконує. Також необхідним є надання доступу до труби третім компаніям. Законом передбачається необхідність справедливих тарифів на транспортування, які встановлюватиме не власник труби, а національний регулятор [4].

З огляду на наявні дані, перспектива закінчення будівництва «Північного потоку-2» та введення його в експлуатацію є цілком реальною перспективою. Наразі Росія є одним із пріоритетних постачальників газу в регіон і, спираючись на дані статистики та об'єктивні обставини, можна зробити висновок, що така ініціатива є вигідною тією чи іншою мірою обом сторонам проекту.

Що стосується України, то транспортні послуги наразі є однією із провідних статей українського експорту послуг. На них припадає 49,1% українського експорту послуг 2018 р., що становить 5,8 млрд. дол. США. У той самий час імпорту транспортних послуг становить 1,4 млрд. дол. США, або 23,8% із загального обсягу імпортованих послуг.

Структура експорту транспортних послуг в Україні досить диверсифікована. Найбільша частка експорту припадає на трубопровідний транспорт – 51% від загального обсягу. 21% експорту охоплює повітряний транспорт, а залізничний та морський транспорт – по 9% кожен. Найменший відсоток припадає на послуги поштової та кур'єрської служби – 1% [5].

Почати аналіз українського ринку транспортних послуг варто з автомобільних та залізничних перевезень. Наразі більше 80% вантажоперевезень в Україні забезпечуються залізничним і автомобільним транспортом. Якщо порівняти їх частки в 2016 та 2017 роках, то можна помітити, що залізницею переправляють більше половини всіх вантажів, але її частка знизилась за рік на 1,7 %, а частка автомобільного транспорту зросла на 0,9 %. Це свідчить про підвищення значущості автомобільного виду транспорту в Україні. Причинами цього є збільшення інвестицій у розвиток автодорожньої інфраструктури, прихід на ринок великих іноземних компаній, а також проблеми в залізничній галузі. Оцінюючи частку автомобільних перевезень, треба враховувати значну частину тіньового сектора, який не входить в офіційну статистику.

На залізничному транспорті дедалі більш актуальним стає питання оновлення рухомого складу. Брак коштів на цей процес може привести до істотного скорочення парку вантажних вагонів. Якщо не вжити термінових заходів, з сьогоднішніх більш 70,5 тис. вагонів до 2020 р. в справному стані залишиться половина. Уже зараз несправні 40% з наявних на балансі залізниці 1720 електровозів [7].

Морський транспортний комплекс є багатофункціональною структурою, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному

забезпеченні. Наразі морський транспортний комплекс України становлять 13 континентальних морських портів з пропускнуою здатністю 262 млн. на рік, на яких залучено 25 тис. працівників [6].

Обсяг перевалки вантажів морськими портами в 2018 р. сягнув 135 млн. тонн, що на 2,6 млн. тонн більше, ніж у 2017 р. Перше місце за обсягами перевалки зайняли аграрні вантажі. У 2018 р. морські порти України перевалили майже 52 млн. тонн зернових, кукурудзи, гороху та іншої сільськогосподарської продукції. Це на 3,5%, або на 1,7 млн. тонн більше минулорічних обсягів. На другому місці – руда (понад 28 млн. тонн, що на 2,2% більше показників 2018 р.). На третьому – металопродукція понад 18 млн. тонн. Збільшення у порівняно з минулим роком 8,5%. Всього за 2018 р. морські порти України обробили 11654 судна, що на 3% менше, ніж у 2017 р. Експорт у портах становить 98,9 млн. т., що на 383 тис. т. більше, ніж у минулому році, імпорт – 23,78млн. т., що на 3,36 млн. т більше показника 2017 р. [2].

Важливою складовою транспортних послуг України є авіап перевезення. У країні діє 187 аеропортів (31-ше місце у світі). Найбільші аеропорти знаходяться в м. Київ («Бориспіль» та «Жуляни»), а також в м. Львів (Аеропорт імені Данила Галицького). Всього в Україні зареєстровано 76 діючих авіакомпаній.

Статистичні дані про діяльність авіаційної галузі у 2018 р. свідчать про її стабільний розвиток. Так, упродовж цього року перевезення пасажирів, вантажів та пошти здійснювали 34 вітчизняні авіакомпанії, якими виконано 100,3 тис. комерційних рейсів (за 2017 р. – 93 тис. рейсів). При цьому кількість перевезених пасажирів збільшилась порівняно з 2017 р. на 18,7 відсотка та склала 12,529 млн. чоловік. Перевезення пасажирів здійснювала 21 вітчизняна авіакомпанія, серед яких лідирують авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України», «Роза вітрів», «АзурЕйр Україна», «ЯнЕйр» та «Браво». За підсумками року п'ятьма найбільшими пасажирськими авіакомпаніями перевезено 11,626 млн осіб, що на 20,2% більше, ніж за 2017 р., та становить майже 93% від загальних обсягів пасажирських перевезень українських авіакомпаній.

Разом з цим, обсяги перевезень вантажів та пошти авіаційним транспортом України збільшились на 19,7% і становили 99,1 тис. тонн. Перевезення вантажів та пошти виконували 22 вітчизняні авіакомпанії. Лідери перевезень – АТП ДП «Антонов», авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України», «ЗетАвіа», «МаксімусЕйрлайнс». Зазначеними авіапідрприємствами у звітному періоді було виконано 78 % загальних обсягів перевезень вантажів та пошти [6].

Транзит є ще однією ланкою української торгівлі транспортними послугами. Його основу становить газотранспортна система України. Ємність її сховищ становить 32 млрд. кубометрів, або 21,3% від загальноєвропейської активної ємності. Транзит природного газу через українську газотранспортну систему (ГТС) у 2018 р. скоротився на 7,1% порівняно з аналогічним періодом минулого року – до 86,774 мільярда кубометрів. Зокрема, за грудень транзит газу з РФ територією України сягнув 7,6 мільярда кубометрів, що на 4,4% менше, ніж за грудень минулого року [8].

Висновки. Отже, можна стверджувати, що на ринку транспортних послуг простежується позитивна динаміка. Загальний обсяг експорту в 2018 р. виріс на 7,1%, а після тривалого спаду їхня частка в структурі експорту послуг стала поступово збільшуватись. В експортних операціях переважає повітряний транспорт, а в імпортних – морський. Найбільшим експортером та імпортером транспортних послуг є США. Серед світових проєктів у сфері транспортування найбільш актуальними та масштабними залишаються два – «Новий шовковий шлях» та «Північний потік-2». Наразі кожен з них має свою цілком визначену ціль. «Новий шовковий шлях» має за мету налагодження стійкого залізничного та морського сполучення між Китаєм та країнами ЄС. «Північний потік-2» – це проєкт постачання газу з території РФ трубопроводом, прокладеним по дну Балтійського моря, паралельно з «Північним потоком». «Північний потік-2» повинен забезпечити європейський регіон, який упродовж 5 років скоротить видобування газу із власних родовищ.

Що стосується України, то ринок транспортних послуг держави диверсифікований з перевагою транзиту природного газу, який охоплює близько 50% ринку. В країні спостерігаються значні позитивні зрушення в сфері автомобільних та авіаперевезень з одночасним скороченням у сфері залізничних перевезень, які зумовлені низкою адміністративних проблем.

У перспективі розвиток ринку транспортних послуг буде формуватись навколо новітніх досягнень технічного прогресу. Існуючі наразі недоліки галузі будуть виявлятися у тенденціях щодо подальшої комп'ютеризації та діджиталізації. Серед провідних технологій, які можуть бути впроваджені в процес транспортування, можна виділити інтелектуальні транспортні системи, технологію блокчейн, штучний інтелект і т.д. Загалом транспортній сфері будуть притаманні автоматизація всіх процесів шляхом модернізації вже існуючих базових технологій.

Можливо буде подальша економічна експансія з боку КНР, яка відбувається через глобальну ініціативу «Один пояс – один шлях», або «Новий шовковий шлях». Країна інвестує в Африку та Близький Схід, а також збільшує свої інвестиції в дороги, порти, залізничні лінії сполучення та мости. Розвиток глобальних торговельних шляхів є одним із кроків до посилення позицій Китаю на ринку транспортних перевезень та економічного зближення з країнами ЄС.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Куса І. Новий шовковий шлях: як китайський проєкт може дати Україні десятки мільярдів інвестицій // Українська правда. – 2018. – 2 липня.
2. Асоціація морських портів України: офіційний сайт. URL:<http://www.uspa.gov.ua/>
3. Во сколько обойдется России и Европе «Северный поток-2». URL:<https://www.dw.com/ru/во-сколько-обойдется-россии-и-европе-северный-поток-2/a-42870233>
4. Газову директиву ЄС поширили на «Північний потік-2»: чим це загрожує Росії. URL:<https://www.5.ua/ekonomika/hazovu-dyrektyvu-yes-poshyryly-na-pivnichnyi-potik-2-chym-tse-zahrozhuie-rosii-189854.html>

5. Державна служба статистики України: офіційний сайт.URL:<http://www.ukrstat.gov.ua/>
6. Міністерство інфраструктури України: офіційний сайт.URL:<https://mtu.gov.ua/>
7. Період зростаючого навантаження: аналіз ринку автомобільних і залізничних перевезень України.URL:<https://pro-consulting.ua/ua/pressroom/period-voztastayushej-nagruzki-analiz-rynka-avtomobilnyh-i-zheleznodorozhnyh-perevozok-ukrainy>
8. Транзит газу через Україну в 2018 році скоротився на 7%.URL:<https://www.unian.ua/economics/energetics/10397559-tranzit-gazu-cherez-ukrajinu-v-2018-roci-skorotivsia-na-7.html>
9. North Stream 2: Gas Market Outlook.URL:<https://www.nord-stream2.com/>
10. Trade map: Trade statistics for international business development.URL:<https://www.trademap.org/>

REFERENCES

1. Asotsiatsiya mors'kykh portiv Ukrayiny: ofitsiynyy sayt [*Ukrainian Seaports Association*]. Retrieved from <http://www.uspa.gov.ua/> [in Ukrainian].
2. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrayiny: ofitsiynyy sayt. [*State Statistics Service of Ukraine: official site*]. Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua/> [in Ukrainian].
3. Hazovu dyrektyvu YEES poshyrylyna «Pivnichnyy potik-2»: chymtsezahrozhuye Rosiyi [*EU gas directive extended to Nord Stream-2: what threatens Russia*]. Retrieved from <https://www.5.ua/ekonomika/hazovu-dyrektyvu-yes-poshyryly-na-pivnichnyi-potik-2-chym-tse-zahrozhue-rosii-189854.html> [in Ukrainian].
4. Kusa, I. Novyy shovkovyy shlyakh: yak kytays'kyy proekt mozhe daty Ukrayini desyatky mil'yardiv investytsiy [New Silk Road: how a Chinese project can give tens of billions of investments to Ukraine]. *Ukrayins'kapravda* [in Ukrainian].
5. Ministerstvo infrastruktury Ukrayiny: ofitsiynyy sayt [*Ministry of Infrastructure of Ukraine: official site*]. mtu.gov.ua. Retrieved from <https://mtu.gov.ua/> [in Ukrainian].
6. North Stream 2: Gas Market Outlook. Retrieved from <https://www.nord-stream2.com/> [in English].
7. Period zrostayuchoho navantazhennya: analiz rynku avtomobil'nykh i zaliznychnykh perevezen' Ukrayiny [The growing load period: analysis of the road and rail freight market in Ukraine]. *pro-consulting.ua*. Retrieved from <https://pro-consulting.ua/ua/pressroom/period-voztastayushej-nagruzki-analiz-rynka-avtomobilnyh-i-zheleznodorozhnyh-perevozok-ukrainy>
8. Trade map: Trade statistics for international business development. Retrieved from <https://www.trademap.org/>
9. Tranzyt hazu cherez Ukrayinu v 2018 rotsi skorotyvsiyana 7% [Gas transit through Ukraine reduced by 7% in 2018]. Retrieved from <https://www.unian.ua/economics/energetics/10397559-tranzit-gazu-cherez-ukrajinu-v-2018-roci-skorotivsiyana-7.html> [in Ukrainian].
10. Vo skol'ko obyedtetsya Rossii i Yevrope «Severnyy potok-2» [How much will Nord Stream-2 cost Russia and Europe]. Retrieved from <https://www.dw.com/ru/vo-skol'ko-obyedtetsya-rossii-i-yevrope-severnyy-potok-2/a-42870233> [in Russian].