

According to the results of integral assessment of investment attractive regions of Ukraine the first place is held Donetsk (4973,1), the second – Kyiv city (359,2), the third – Dnipropetrovsk (98,7), the fourth – Lviv (42,9) and the fifth – Odesa (36,2). However, Lviv and Odesa are not included to five leaders by share of distribution of FDI (fig. 1), although, the integral indicators show, that these regions are more investment attractive, than Kyiv region or Kharkiv region. Chernihiv (2,7), Khmelnytskyi (2,7), Kherson (2,3), Ternopil (2,3) and Chernivtsi (1,1) are among the least level of investment attractive. It should be noted that the rating assessment of investment attractive regions of Ukraine are various at the level indicator 4972. So, the more gap between indicators, the more significant imbalance in distribution of FDI is between regions of Ukraine.

References:

1. Сидорова А.В. Міжнародна статистика: Підручник / А.В. Сидорова, Я.В. Кіосак. – Донецьк: Каштан, 2013. – 384 с.
2. Єріна А.М. Статистичне моделювання та прогнозування: Підручник / А.М. Єріна, Д. Л. Єрін. – К.: КНЕУ, 2014. – 348 с.
3. The official website of the State Statistics Service of Ukraine [Electronic resource]. – Mode of access: <http://www.ukrstat.gov.ua>

Н. А. Гринчак,
*старший викладач кафедри
менеджменту зовнішньоекономічної діяльності,
Національна академія статистики, обліку та аудиту, м. Київ*

ДИНАМІКА ТА ПРОГНОЗ РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ

У 2015-2016 рр. динаміка світового ринку транспортно-логістичних послуг (ТЛП) перебувала під впливом глобальних зрушень у світовій економіці. Нові економічні реалії, які склалися в посткризовий період, характеризуються низькими темпами зростання світової економіки і торгівлі, падінням цін на біржові товари, високим рівнем конкуренції, значною волатильністю фінансових ринків. Основним трендом стає переорієнтація капіталів з ринків країн, що розвиваються на ринки розвинених, перш за все США. Інвестиції приходять у галузі і виробництва нового технологічного укладу.

Зміни, які почалися в Китаї, впливають на динаміку міжнародних вантажопотоків і в цілому на розвиток світової економіки і торгівлі. Китай прагне змінити свою економічну модель. Він переорієнтується з експорту на розвиток внутрішнього ринку. Змінюється структура інвестицій. Пріоритети

зміщуються від матеріало- і трудомістких виробництв до капіталомістким і високотехнологічним.

Всі ці фактори є довгостроковими. Вони відображають глибокі структурні зрушення в світовому виробництві, формах його організації і технологічних засадах. Перш за все мова йде про перехід в самих передових країнах до нового технологічного укладу, який базується на економіці знань, інформаційних технологіях, комунікаціях, нових матеріалах, біо- і нанотехнологіях.

До кінця поточного десятиліття світова економічна кон'юнктура залишатиметься нестабільною, що визначається перехідним станом глобальної економіки. Згідно з липневим прогнозом Світового банку, темпи зростання світового ВВП за підсумками 2018 р складуть 2,4% з подальшим підвищенням до 2,8-3,0% в 2019-2020 рр. Нестабільність зовнішнього попиту стримуватиме темпи зростання світової торгівлі. За підсумками 2018 року, згідно з прогнозом МВФ, темпи приросту фізичного обсягу світової торгівлі знизяться до 3,1% (у порівнянні з 3,5% в 2015 р), а в 2019 р становитимуть 3,8% [1]. Пожвавлення світової торгівлі в 2019-му буде пов'язано з підвищенням попиту і динамікою імпорту в розвинених країнах.

В умовах нової «нормальності» в найбільш уразливого становищі опинилися країни, що розвиваються - експортери сировинних товарів, включаючи Україну. Їх економіка буде рости істотно повільніше, ніж в попередні п'ять років. На динаміку зроблять негативний вплив погіршення умов зовнішньої торгівлі, скорочення припливу капіталів, посилення фінансових умов і необхідність більш жорсткої консолідації державних бюджетів.

У 2015 році обсяг світового ринку транспортно-логістичних послуг скоротився на 3,8%, до 4,1 млрд USD. Доходи від міжнародних вантажоперевезень істотно знизилися внаслідок уповільнення темпів зростання світової торгівлі і падіння фрахтових ставок. Негативний вплив цих чинників було посилено девальвацією національних валют по відношенню до долара США. Причому скорочення обсягу ринку ТЛП в доларовому еквіваленті в тій чи іншій мірі відчули на собі і країни ЄС, і країни, що розвиваються [2].

У 2017 році, особливо в другому півріччі, вплив цих факторів дещо послабшав, сталася часткова адаптація до нових ринкових умов, підвищилася стійкість національних валют. Це позитивно позначилося на динаміці ринку ТЛП, обсяг якого в доларовому еквіваленті за підсумками року може збільшитися на 1,1%. У 2019 році, з огляду на прогнозовану динаміку світового ВВП і торгівлі, темпи зростання ринку ТЛП можуть підвищитися до 5%.

Серед найважливіших тенденцій на світовому ринку ТЛП в останнє десятиліття слід зазначити підвищення попиту на комплексні логістичні рішення з боку компаній і підприємств, що безпосередньо пов'язано з прискоренням процесу передачі на аутсорсинг складських і управлінських

послуг. При цьому відзначається скорочення частки транспортно-експедиторських послуг в сукупному обсязі ринку ТЛП. Основним драйвером на цьому ринку в 2014-2016 рр. стало зростання попиту на організацію внутрішніх вантажоперевезень при зниженні виручки в сегменті міжнародних операцій. Визначався він, перш за все, зростаючою популярністю інтернет-торгівлі. Так, наприклад, в США і ЄС відзначається швидке збільшення чисельності зайнятих у виконанні і доставці замовлень для e-commerce, включаючи кур'єрську доставку, фулфілмент, розвезення автомобілями, надання складських послуг для компаній електронної комерції. У 2016 р стали більш вираженими такі технологічні тренди на ринку ТЛП: використання автоматизації і робототехніки, безпілотних технологій у вантажоперевезеннях, нових управлінських рішень, включаючи хмарні технології, і ін. Дані технологічні зміни стають найважливішим елементом конкурентної боротьби і визначатимуть траєкторію розвитку на ринку транспортно-логістичних послуг в поточному десятилітті.

У 2015 року майже всі елементи світового ринку ТЛП показали зниження обсягів виручки в доларовому еквіваленті. Найсильніше постраждали компанії, що працюють в сегментах морських контейнерних і авіаперевезень, виручка яких впала на 10 і 15,5% відповідно. З 2016 року максимальні темпи зростання відзначалися в сегменті складських послуг (+3%), при цьому обсяг виручки в сегменті вантажних перевезень та експедирування лише на 0,2% перевищив рівень попереднього року. За підсумками року очікується стабілізація ситуації на ринку контейнерних перевезень з виходом на позитивну динаміку в 2017 р в результаті зростання фрахтових ставок, скорочення провізних потужностей і невеликого збільшення вантажопотоку. Не останню роль в зменшенні чисельності судів, задіяних на ринку, зіграло банкрутство Hanjin Shipping - найбільшого контейнерного перевізника Південної Кореї.

В цілому прогноз динаміки світового ринку ТЛП говорить про зростання на 5,7% до 2020 року. Також на період 2017-2020 рр. очікується зростання підвищення темпів зростання світового ВВП з 2,4% в 2016 році до 2,9% в 2017-2020 рр., а також підвищення темпів зростання світового імпорту товарів з 2,2% в 2016 році до 4,3%. Також прогнозується поліпшення ситуації на ринку контейнерних перевезень, поступове зростання фрахтових ставок і загальний тренд на консолідацію ринку. Триватиме зростання попиту на авіаперевезення, який приведе до поліпшення фінансового стану авіаперевізників [3].

Найважливішими факторами зростання світової торгівлі стануть пожвавлення інвестиційного попиту і збільшення імпорту як розвиненими, так і країнами, що розвиваються. На цьому тлі російський ринок транспортних послуг підтримає пожвавлення попиту. Вже за попередніми підсумками 2017 року спостерігається позитивна динаміка вантажообігу (+ 5,8%), а також зростання вантажоперевезень (+ 1,8%). В середньому по році зростання тарифів в цілому склав + 4,4%, на автоперевезення вони вирости на 3,6%, на

залізничному транспорті – на 4%, а на авіаційному – більш ніж на 13%. При цьому на морському транспорті зниження тарифів на вантажоперевезення в січні серпні 2017 го до аналогічного періоду минулого року склало -7%. У той же час вантажообіг портів збільшився на 10%, тут відбувається випереджаюче зростання імпортного вантажопотоку. Триває вирівнювання сегментів російського ринку ТЛП за темпами зростання і адаптація компаній до нових ринкових умов. У сегменті експедиції спостерігаються нижчі темпи порівняно з вантажоперевезеннями, зниження експедиторської націнки і посилення конкуренції [4].

Прогнози, звісно, справа невдячна, але все ж з тенденціями визначитися можна. Динаміка ринку ТЛП безпосередньо залежить від змін в вітчизняній економіці. Отже, до 2020 року можна очікувати підвищення попиту на вантажоперевезення, брак рухомого складу, зростання тарифів. Прогнозуються підвищення динаміки вантажоперевезень в імпортному сполученні, уповільнення темпів зростання експортних вантажопотоків, збільшення вантажоперевезень з / в Китай і країни АТР, а також посилення ролі портів в перевалці вантажів зовнішньоекономічної діяльності. Зростуть внутрішні вітчизняні вантажоперевезення, що пов'язано з імпортозаміщенням, обслуговуванням електронної торгівлі. Ускладняться ланцюжка поставок, відбудеться «природний відбір» серед гравців, загостриться конкуренція в боротьбі за клієнта [3]. В результаті реальне зростання ринку ТЛП з 2017 по 2020 рік становитиме від 2,9 до 3,2% щорічно, що цілком відповідає зростанню економіки в цілому.

Список використаних джерел:

1. WTO upgrades forecast for 2017 as trade rebounds strongly [Electronic resource] – Mode of access: https://www.wto.org/english/news_e/pres17_e/pr800_e.htm
2. Рынок возвращается к росту [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.sta-logistic.by/about/news/2017/rynok_vozvrashchaetsya_k_rostu/
3. Рынок логистического аутсорсинга 2017. Итоги 2016—2017 гг. и прогноз до 2020 года. – М.: Исследовательское агентство M.A.Research, 2017. – 397 с.
4. Transport Tracker 2017 [Electronic resource] / KPMG KPMG International Cooperative. – Mode of access: <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/xx/pdf/2017/12/transport-tracker.PDF>
5. Резнікова Н.В. Стратегічне партнерство як нова форма економічної інтеграції: аспекти незалежності ЄС та КНР / Н.В. Резнікова, О.А. Іващенко // Економіка та держава. – 2015. – № 12. – С. 6-9.
6. Іващенко О.А. Місце КНР у світовому інтеграційному просторі / О.А. Іващенко // Актуальні проблеми міжнародних відносин: Збірник наукових праць. Випуск 108. Частина II (у двох частинах). К.: Київський національний університет імені Тараса Шевченка. Інститут міжнародних відносин, 2012. – С.18-24.