

Муленко В. М., канд. екон. наук Павлюк В. І.

Національний транспортний університет (Україна)

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ ТРАНСПОРТНИМИ ПОСЛУГАМИ В ПОСТКАРАНТИННИЙ ПЕРІОД

Криза, зумовлена пандемією коронавірусу, стала серйозним випробовуванням для світової економічної системи. Карантинні заходи, впроваджені країнами світу, істотно уповільнили більшість процесів глобалізації та лібералізації торгівлі, а також призвели до закриття цілих секторів національних економік, таких як туризм, громадське харчування, роздрібна торгівля. Одним з найбільш постраждалих від пандемії став світовий ринок транспортних послуг та міжнародних перевезень. Майже повна зупинка міжнародних подорожей, суттєве зменшення міжнародної торгівлі та розрив ланцюгів постачання нанесли суттєвий удар по міжнародній торгівлі транспортними послугами. Однак послуги транспорту є необхідними для здійснення міжнародної торгівлі та забезпечення міжнародної мобільності, що змушує транспортну галузь адаптуватися до нових реалій. Виняткове значення транспорту та міжнародних перевезень створює необхідність дослідження масштабів негативного впливу коронавірусу на світовий транспортний ринок та прогнозування розвитку ринку транспортних послуг в посткарантинний період.

Відповідно до даних Світової організації торгівлі в 2020 році світова торгівля транспортними послугами зазнала серйозного скорочення під впливом карантинних обмежень введених на фоні пандемії. Тенденції розвитку транспортних послуг, як правило, тісно пов'язані з динамікою торгівлі товарами та послугами туризму, тому стрімке падіння обсягів міжнародної торгівлі та подорожей спричинило аналогічні зміни в розвитку транспортних послуг.

В першому кварталі 2020 року спостерігалось збереження тенденцій до зменшення обсягів реалізованих транспортних послуг, які почалися в 2019 році. Найбільший спад з усіх транспортних послуг за цей період показали послуги пасажирського авіап перевезення та послуги контейнерних перевезень (93,5% та 94,3% від обсягів попереднього року відповідно). Подібні скорочення частково пов'язані з вжиттям урядами країн ранніх заходів, спрямованих на припинення розповсюдження хвороби. Падіння індексу контейнерних перевезень було зумовлене меншими обсягами перевезень в Азії, тоді як уповільнення пасажирських авіап перевезень було зумовлено скороченням подорожей з Північної Америки, Південної Америки та Європи [1].

В другому кварталі відбувалось подальше зменшення обсягів світової торгівлі всіма видами послуг, включаючи транспортні. Особливо сильно постраждали послуги туризму та транспортні послуги (скорочення на 81% та 31% відповідно). Падіння обсягів реалізованих транспортних послуг подібне тому, що відбулось під час фінансової кризи 2009 (-29%), але, на відміну від 2009 року, зменшення торгівлі

транспортними послугами зумовлене переважно обмеженнями пасажирських перевезень та падінням світового попиту на міжнародні поїздки, а не різким зниженням вантажних перевезень [2].

В третьому кварталі спостерігалось збереження негативних тенденцій в торгівлі транспортними послугами, що пов'язано з початком другої хвилі COVID-19, яка зумовила запровадження більш суворих обмежень на подорожі та пов'язані з ними послуги. Туризм та транспорт залишалися найбільш постраждалими секторами послуг, зменшившись на 68% та 24% у всьому світі відповідно в порівнянні з аналогічним періодом 2019 року. У третьому кварталі 2020 року пасажирські перевезення зменшились на 88% у Латинській Америці, на 80% в Азії та в Африці, 78% у Північній Америці та 55% у Європі. Послаблення обмежень на подорожі в Європі протягом літніх місяців призвело лише до незначного пожвавлення торгівлі послугами у третьому кварталі [3].

Барометр світової торгівлі послугами в четвертому кварталі 2020 року був на рівні 104,7, що говорить про пришвидшення зростання торгівлі послугами. Подібні тенденції обумовлюються змінами компонентів барометра: зменшенням значень індексів повітряних перевезень (81,0) та реалізації інформаційно-комунікаційних послуг (93,7), а також зростанням індексів контейнерних перевезень (104,3), будівництва (106,3) та реалізації фінансових послуг (119,9). Однак зростання торгівлі послугами може не зберегтись у першому кварталі 2021 року, оскільки карантинні заходи у відповідь на другу хвилю COVID-19 продовжують гальмувати економічне зростання та негативно впливати на зайнятість в найбільших економіках [4].

Наведене вище свідчить про значний негативний вплив пандемії на міжнародну торгівлю транспортними послугами. Карантинні заходи призвели до суттєвого скорочення обсягів пасажирських та деякого зменшення обсягів вантажних перевезень. Незважаючи на певне покращення ситуації з торгівлею транспортними послугами наприкінці 2020 року, пандемія матиме довгострокові наслідки для даного сектору. Спеціалістами компанії Deloitte було розроблено чотири сценарії розвитку перевезень, транспортного сектору та міжнародної мобільності в посткарантинний період [5].

Перший сценарій передбачає ефективну боротьбу з пандемією з боку систем охорони здоров'я країн, викорінення вірусу раніше прогнозованих термінів, довгостроковий негативний економічний вплив пандемії та посилення напруги між соціально-економічними класами. У випадку реалізації цього сценарію перевізники робитимуть акцент на санітарній обробці транспорту, прискориться розвиток електронної торгівлі, активно впроваджуватимуться технології доповненої (AR) та віртуальної (VR) реальності на транспорті. Очікується, що американські та європейські автовиробники скорочуватимуть інвестиції в електромобілі та автономні транспортні засоби, а транзитні агенції відмовляються від модернізації застарілої інфраструктури та автопарку; автоматизація транспортної галузі сповільниться, венчурне фінансування

ризикованих довгострокових інновацій на транспорті зменшиться. Загалом, у випадку реалізації першого сценарію прогнозується, що ринок транспортних послуг в значній мірі повернеться до передпандемічного стану з деяким прискоренням автоматизації логістичних операцій.

За другим сценарієм пандемія COVID-19 розвиватиметься за попередніми прогнозами міжнародних організацій, покладаючи дедалі більший тягар на уряди у всьому світі; державно-приватні партнерські відносини зростатимуть для забезпечення швидшого глобального рішення криз; технологічні гіганти набувають більшого престижу. Реалізація цього сценарію призведе до: зростання ролі приватного сектору та реалізації ним товарів і послуг, які традиційно надаються державою; процвітання великих транспортних та технологічних компаній, їх співпраці між собою та з урядами для розвитку самокерованого транспорту; автоматизації логістичних операцій та активізації мультимодальних перевезень; пришвидшення розробки автономного транспорту та його активного використання; зростання мобільності людей та покращення перевезення товарів внаслідок приватизації транспортного сектору. Таким чином, очікується зменшення ролі державного сектору та його заміщення приватним, активний розвиток технологій мобільності, відкритий обмін інформацією щодо транспортування та технологій на транспорті.

Третій сценарій передбачає тяжкість та непослідовність перебігу пандемії COVID-19 у всьому світі; ефективну боротьбу Китаю та інших країн Східної Азії з хворобою; глибокі та тривалі наслідки і втрати західних країн від пандемії через повільні та непослідовні дії у боротьбі з вірусом; зміщення глобального центру на схід. У випадку реалізації даного сценарію азіатські компанії, що займаються автомобілебудуванням, технологіями та перевезеннями стануть домінуючими у всьому світі, витісняючи своїх американських та європейських конкурентів; фізичні та цифрові ланцюжки створення вартості електромобілів, автономних транспортних засобів та інших технологій консолідуватимуться на сході; інвестиції азіатських компаній стануть глобальними, Китай фінансуватиме програми розвитку транспортних комплексів західних країн в обмін на вигідні контракти; деякі західні уряди під тиском приватного сектору вживатимуть додаткові протекціоністські заходи, щоб обмежити потік іноземних продуктів і технологій. Прогнозується також широке застосування західними країнами інструментів політики країн Азії, таких як динамічне ціноутворення для платних доріг, широке спостереження та збір даних про переміщення громадян. Отже у випадку реалізації цього сценарію очікується зміщення світового економічного центру до Азії, переорієнтація ланцюгів постачання на азійські країни, посилення контролю за мобільністю фізичних осіб та діяльністю транспортних підприємств.

За четвертим сценарієм пандемія COVID-19 стає тривалою кризою, оскільки хвилі хвороби повторюються частіше, ніж прогнозувалось; смертність збільшується,

зростає параноя та соціальне напруження, світова економіка переживає спад; у міру зростання ізоляціонізму країни встановлюватимуть жорсткий контроль за іноземцями та змушуватимуть бізнес переміщувати ланцюги постачання всередину країни задля забезпечення безпеки. Реалізація цього сценарію призведе до збільшення контролю місцевих та національних урядів за переміщенням людей та товарів; посилення впливу урядів на потоки капіталу та їх спрямування на національних виробників у традиційних галузях промисловості для створення робочих місць; значного та нерівномірного зменшення обсягів міжнародних перевезень та розриву ланцюгів постачання; фрагментування ринків акумуляторів і їх перехід до місцевого виробництва; відставання розвитку та впровадження деяких типів транспортних засобів (наприклад апаратів вертикального зльоту та безпілотників) на певних ринках. Втілення цього сценарію призведе до суттєвого скорочення міжнародної торгівлі транспортними послугами та міжнародних перевезень, ізоляціонізму та протекціонізму з боку ряду розвинутих країн [5].

Враховуючи об'єктивні умови розвитку світової економіки, а також особливості перебігу пандемії, можна стверджувати, що на сьогодні спостерігається реалізація першого сценарію. Проте непередбачуваність подальшого розвитку та поширення вірусу створюють загрозу погіршення економічної ситуації та реалізації інших сценаріїв, що вимагатиме від урядів держав корегування їх торгівельної та транспортної політик.

Пандемія коронавірусу призвела до істотного скорочення міжнародної торгівлі та міжнародних перевезень, а також створила передумови для суттєвих змін на світовому ринку транспортних послуг. Закриття кордонів, обмеження переміщення громадян, зупинка роботи підприємств – це все істотно вплинуло на функціонування міжнародного ринку транспортних послуг. Транспортна галузь, як і решта галузей світової економіки, намагається зменшити наслідки кризи та створити умови для майбутнього відновлення. Вже зараз можна стверджувати, що ринок транспортних послуг після завершення пандемії буде тяжіти до покращення санітарії та безпеки транспорту, розвитку технологій безпілотного керування, посилення контролю за перевезенням людей та вантажів. Розуміння цих наслідків, а також інших можливих змін транспортної сфери є необхідною умовою для створення державами ефективної політики розвитку транспортної галузі, яка дозволить відновити зруйновані ланцюги постачання та забезпечити економічне зростання.

Список використаних джерел:

1. Services trade growth weakens as COVID-19 crisis hits global economy // World Trade Organization. URL: https://www.wto.org/english/news_e/news20_e/wtoi_11mar20_e.htm (дата звернення: 12.03.2021).
2. Services trade drops 30% in Q2 as COVID-19 ravages international travel // World Trade Organization. URL: https://www.wto.org/english/news_e/news20_e/serv_22oct20_e.htm (дата звернення: 12.03.2021).

3. Services trade recovery not yet in sight // World Trade Organization. URL: https://www.wto.org/english/news_e/news21_e/serv_26jan21_e.htm (дата звернення: 12.03.2021).
4. Barometer points to services trade rebound in short run, long term outlook less clear // World Trade Organization. URL: https://www.wto.org/english/news_e/news21_e/wtoi_11mar21_e.htm (дата звернення: 12.03.2021).
5. Corwin S., Zarif R., Berdichevskiy A., Pankratz D. The futures of mobility after COVID-19. Scenarios for transportation in a postcoronavirus world. // Deloitte. Insight. URL: <https://www2.deloitte.com/us/en/insights/economy/covid-19/future-of-mobility-after-covid-19-transportation-scenarios.html> (дата звернення: 12.03.2021).

Попова О. М., Антонова Л. А.

Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара (Україна)

ТЕНДЕНЦІЇ МІЖНАРОДНОГО МІГРУВАННЯ РОБОЧОЇ СИЛИ. ЇЇ ВПЛИВ НА УКРАЇНУ ТА РОЗВИТОК НА МІЖНАРОДНОМУ РІВНІ

Міжнародна міграція, починаючи з 1993 року є актуальною темою для українського суспільства. Так як у 1992 році Україна здобула незалежність, то з'явився певний економічний занепад, закриття великих підприємств, масове звільнення працівників. Помітно почала зростає еміграція робочої сили до інших країни, які на той час могли надати сприятливі умови для праці. Вже понад 25 років Україна на ринку є експортером робочої сили.

Міжнародне мігрування – це процес зміни місця роботи та проживання більш, ніж на 1 рік на підставі різних причин. Наприклад, несприятливий стан економіки країни, особисті причини, катаклізми, незадовільний екологічний стан країни, корумпована влада. Значний вплив на міграцію має розподіл робочої сили, так як на деяких територіях є надлишок робочої сили, а саме в Західній Європі та США. Або дефіцит робочої сили у таких країнах, як Литва та Чехія [1].

Особисті причини є основним поштовхом для зміни місця проживання та роботи, оскільки громадяни не бачать перспектив на ринку праці у своїй країні, як наслідок – мають незадовільне економічне положення родини. На підтвердження даного переконання може слугувати порівняння професій ІТ-сфери в Україні та Німеччині. Проаналізувавши даний сегмент професій, можна побачити, що середня заробітна плата є від 700\$ до 1200\$ (данні на 2019 р.). У Німеччині кожен спеціаліст з програмування, який володіє високою кваліфікацією, має кращі перспективи, можливості аніж в Україні. За статистичними даними у період 2016–2019 рр. емігрувало близько 50000 програмістів з України. З цього випливає, що у нашому досить глобалізованому світі саме причини особистого розвитку та нових можливостей є одними із найвпливовіших у XXI столітті.

Загальновідомо, що для заміщення поколінь коефіцієнт народжуваності повинен становити 2,1 дитини на одну жінку, проте в Німеччині цей показник на