

## **ВПЛИВ СФЕРИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ НА РІВЕНЬ ГЛОБАЛЬНОЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ КРАЇНИ**

*Маслій Н.Д., д.е.н., старший науковий співробітник, Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень Національної академії наук України*

*Дем'янчук М.А., д.е.н., старший науковий співробітник, Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень Національної академії наук України*

У сучасних умовах розвитку транспортна система країни відіграє важливу роль у функціонуванні країни, забезпечуючи місцевий, міжрегіональний, міжнаціональні та транскордонні зв'язки. Проте сфера водного транспорту, яка є складовою транспортної системи країни, переживає період кризи, який пов'язаний із невідповідністю її інфраструктури, рівня організації перевезень за чисельними параметрами, технічного стану флоту та інших показників світовим і європейським стандартам якості надання транспортних послуг. Такий стан знижує ефективність функціонування сфери водного транспорту та його підприємств на всіх рівнях ієрархії. Необхідність проведення діагностики рівня конкурентоспроможності підприємств водного транспорту обумовлюється необхідністю визначення їх спроможності конкурувати з іншими підприємствами водного транспорту на різних рівнях та раціонального використання резервів підприємств, сфери та України в цілому. Тому необхідним є дослідження впливу сфери водного транспорту на рівень глобальної конкурентоспроможності країни з урахуванням доданої вартості, яку він формує у ВВП країни.

Враховуючи територіальне розташування України на перетині міжнародних транспортних коридорів, певні ділянки яких обслуговуються водним транспортом, визначено що у структурі ВВП за виробничим методом, сфера економічної діяльності «Транспорт,

## «Україна в світовому економічному просторі: сучасні виклики та інноваційні рішення»

складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» займає доволі незначну питому вагу (6,5-6,7% в загальному обсягу) та щорічно зменшується, зокрема за період 2016-2019 років рівень зазначеного показника скоротився з 6,57% до 6,38% (рис. 1). У 2020 році, по відношенню до 2019 року, сталося падіння загального обсягу з 6,66% до 6,26%, що говорить про погіршення ситуації з транспортною інфраструктурою в Україні. Це призводить до втрати позицій на міжнародному ринку як прямих, так і транзитних перевезень.

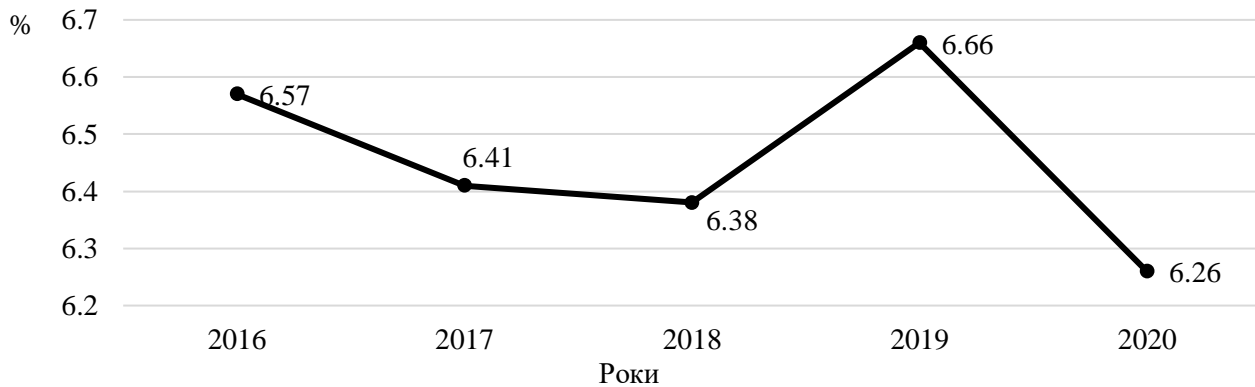


Рис. 1. Питома вага сфери економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» в ВВП України у 2016-2020 роках  
Джерело: сформовано авторами на основі даних [1].

Аналіз статистичної інформації про сформовану додану вартість саме водним транспортом у ВВП у країнах Європейського Союзу [2] показав, що за даними 2018 року найбільша частина формується в Об'єднаному королівстві (7854,6 млн євро), Німеччині (5996,0 млн євро) та Греції (4432,9 млн євро). Проте аналіз структури доданої вартості сфери «Транспортування і зберігання» дозволив виокремити чотири країни, в яких від 25% до 50% додану вартість утворює саме сфера водного транспорту, зокрема це Кіпр – 41,7%, Греція – 39,47%, Данія – 26,7% та Норвегія – 26,09%. Тобто в цих країнах водний транспорт користується значним попитом. Відмітимо, що водним транспортом України щороку перевозиться все менше вантажів, проте у 2020 році відбувся суттєвий перерозподіл структури перевезень між всіма видами транспорту у зв'язку з Covid-19. Зокрема, відбулось зменшення обсягів перевезень автомобільним транспортом переважно в бік залізничного та водного, зокрема річковим транспортом перевезено 0,61% вантажів, а морським – 0,32%.

У таких умовах постає завданням підвищення рівня конкурентоспроможності підприємств сфери водного транспорту, що може привести до збільшення рівня їхнього прибутку і, як наслідок цього, до зростання в цілому рівня конкурентоспроможності України на світовому ринку. Для визначення впливу сфери водного транспорту на рівень конкурентоспроможності країни на основі значень рівня конкурентоспроможності транспортної інфраструктури та якості портової інфраструктури (ефективності портових послуг) скористаємось методами кореляційно-регресійного аналізу. Для розрахунків використовувались дані низки країн Європейського Союзу та України [3], зокрема: динаміка зміни глобального індексу конкурентоспроможності, рівня конкурентоспроможності країн за параметром «Інфраструктура», групою «Транспортна інфраструктура», індикаторами «Якість портової інфраструктури» і «Ефективність портових послуг» за період 2013-2019 років. Емпіричні дослідження на основі застосування методу кореляційного аналізу показали сильний позитивний зв'язок між глобальним індексом конкурентоспроможності та його параметром «Інфраструктура» (0,9999) та індикаторами «Якість портової інфраструктури» (2013-2018 років) і «Ефективність портових послуг» (2018-2019 років) (0,9995).

Застосувавши метод регресійного аналізу побудовано економетричні моделі впливу сфери водного транспорту на рівень конкурентоспроможності країни. Досліджуючи вплив

індикаторів «Якість портової інфраструктури» (2013-2018 років) і «Ефективність портових послуг» (2018-2019 років) на рівень Індексу глобальної конкурентоспроможності також встановлено лінійну залежність із ступенем достовірності (коефіцієнтом детермінації) 90,85% та позитивною чутливістю до індикаторів (+1,2969). Проте стандартна похибка становить 8,2546, значимість  $F$  дорівнює  $-0$ ,  $p$ -значення  $-0,3826$ . Одночасно спостерігається зміна знаку вільного члена (константи) рівняння при переході від колонки «нижні 95%» до стовпчика «верхні 95%», що свідчить нажалі про статистичну незначимість побудованої економетричної моделі. Це може бути пов'язано із зміною методики розрахунку глобального індексу конкурентоспроможності та переходом з 7-бальної на 100-бальну шкалу його оцінювання:

$$ГІК_{ЯП/ЕП} = 1,0515 + I \cdot 1,2969. \quad (1)$$

Взаємозалежність рівня Індексу глобальної конкурентоспроможності від значення індикатору «Ефективність портових послуг» у 2018-2019 роках представлена на рис. 2.

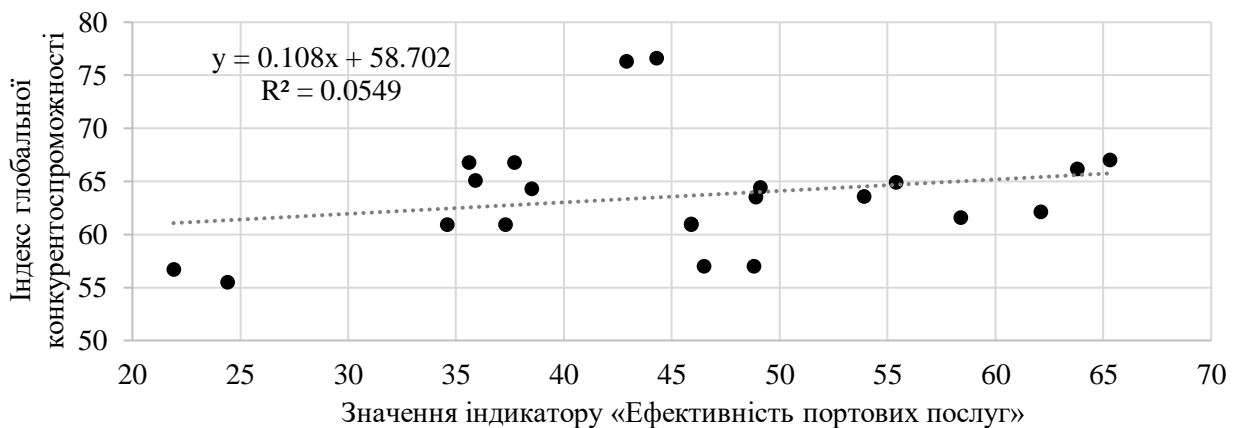


Рис. 3. Взаємозалежність рівня Індексу глобальної конкурентоспроможності від значення індикатору «Ефективність портових послуг» у 2018-2019 роках

Джерело: побудовано авторами на основі даних [3].

Вплив параметру «Інфраструктура» на Індекс глобальної конкурентоспроможності характеризується лінійною залежністю із ступенем достовірності (коефіцієнтом детермінації) 99,75%. При цьому існує позитивна чутливість глобального індексу конкурентоспроможності до параметру «Інфраструктура» (+0,8501). Стандартна похибка становить 1,3639. Значимість  $F$  дорівнює  $0$ ,  $p$ -значення  $-0,0004$ . Зміна знаку вільного члена (константи) рівняння при переході від колонки «нижні 99%» до стовпчика «верхні 99%» не відбувається. Все це свідчить про статистичну значимість побудованої економетричної моделі:

$$ГІК_I = 0,7306 + I \cdot 0,8501. \quad (2)$$

Взаємозалежність рівня Індексу глобальної конкурентоспроможності від значення параметру «Інфраструктура» у 2018-2019 роках представлена на рис. 3.

Таким чином, зважаючи на незначну частку доданої вартості сфери водного транспорту, яку вона формує у ВВП, вона має вплив на рівень глобальної конкурентоспроможності країни, що є передумовою до здійснення більш ґрунтовного аналізу зазначеної проблематики з метою діагностування рівня конкурентоспроможності сфери водного транспорту і її підприємств та досягненню конкурентних переваг на місцевому, міжрегіональному, міжнаціональному та транскордонному рівнях функціонування.

## «Україна в світовому економічному просторі: сучасні виклики та інноваційні рішення»

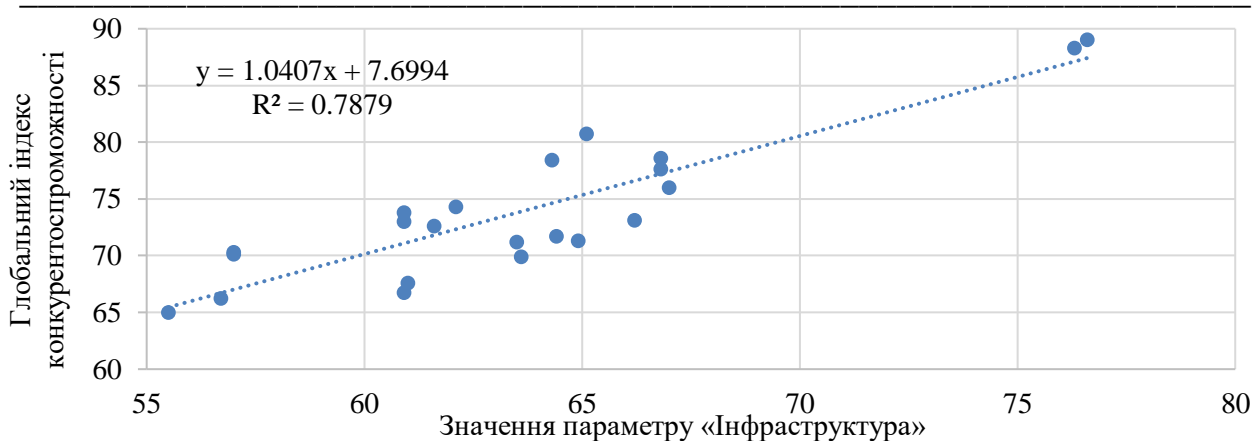


Рис. 3. Взаємозалежність рівня Індексу глобальної конкурентоспроможності від значення параметру «Інфраструктура» у 2018-2019 роках

Джерело: побудовано авторами на основі даних табл. 1-2.

Тому сфера водного транспорту України та окремі її підприємства мають підвищувати рівень конкурентоспроможності для подальшого зростання загального рівня конкурентоспроможності національної економіки. Водночас це сприятиме промислового розвитку, зростанню обробної промисловості, зміцнюючи зв'язки між галузями, що виробляють споживчі товари, проміжну продукцію і засоби виробництва, стимулюючи економічну, торговельну і регіональну інтеграцію. Оскільки розвиток водного транспорту надає не тільки стимулюючий вплив на економічне зростання територіальних громад, підприємницьку активність і конкуренцію на ринку, але і на приплив інвестицій, що сприяють розвитку інноваційних технологій, стримування міграційних процесів та збереженню кваліфікованих кадрів.

### ЛІТЕРАТУРА

1. Державна служба статистики України. Статистична інформація. URL: [http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/vidkryti\\_dani/vidkryti\\_dani.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/vidkryti_dani/vidkryti_dani.htm) (дата звернення: 27.07.2021).
2. Eurostat. Transport – Overview. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/overview> (дата звернення: 27.07.2021).
3. World Economic Forum. The Global Competitiveness Report. URL: <https://www.weforum.org/> (дата звернення: 27.07.2021).