

2. Kharynovych-Yavors'ka, D.O., Ursakiy, Yu.A. (2018) Innovatsiyna polityka yak osnova postkryzovoyi transformatsiyi instytutsiy konkurentsiynoho seredovyshcha [Innovative policy as the basis of post-crisis transformation of institutions of a competitive environment]. Naukova spadshchyna Yozefa Aloyiza Shumpetera i suchasnist': pohlyad iz mynuloho v maybutnye / *Materialy IV Mizhnarodnoyi Shumpeterivs'koyi konferentsiyi* (03-04 zhovtnya 2018 r.). Chernivtsi : Chernivets'kyu nats. un-t, 111-115. [in Ukrainian].

3. Pozhuyeva, T.O. (2014) Suchasni pidkhody do upravlinnya innovatsiynoyu diyal'nistyu pidpryyemstva [Modern approaches to management of innovative activity of the enterprise]. *Ekonomika i rehion. – Economy and region*, 1 (44), 103-109. [in Ukrainian].

4. Kovtunenکو, K.V., Nesterenko, O.V. (2017) Innovatsiyna diyal'nist' promyslovykh pidpryyemstv Ukrainy: stan i perspektyvy rozvytku [Innovative activity of industrial enterprises of Ukraine: the state and prospects of development]. *Ekonomichnyy forum. – Economic forum*, 2, 17-23. [in Ukrainian].

20.03.2019

УДК 303.01: 656.2

JEL Classification: F100

Уханова Інна, Мозилєвська Єлизавета

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНОЇ ТОРГІВЛІ ПОСЛУГАМИ МІЖНАРОДНОГО ТРАНСПОРТУ ЗА УМОВ ДІЇ ЗОНИ ВІЛЬНОЇ ТОРГІВЛІ УКРАЇНИ ТА ЄС (НА ПРИКЛАДІ ОДЕСЬКОГО РЕГІОНУ)

У статті проведено аналіз показників динаміки, товарної структури та географічної спрямованості зовнішньої торгівлі послугами міжнародного транспорту Одеського регіону.

озглянуто сучасний стан логістичної складової регіону та забезпечення діяльності міжнародного транспорту з виокремлення учасників логістичного процесу Одеського регіону, що забезпечують надання транспортних послуг для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності. Зроблено комплексний аналіз показників розвитку транспортної сфери та SWOT-аналіз чинників міжнародних транспортних послуг на рівні регіону, що дозволило виокремити слабкі, сильні сторони, можливості та загрози для вироблення стратегії подальшого розвитку транспортного сектору в умовах підвищення глобальної та регіональної конкуренції. Виокремлено питання розвитку транспортного сектору Одеського регіону за умов дії положень Зони вільної торгівлі між Україною та Європейським Союзом, яка окремо розглядає питання інтеграції та розвитку системи транспортного забезпечення вантажних перевезень та перевезень пасажирів всіма видами транспортного сполучення. Запропоновано певні організаційні заходи щодо розвитку регіональної торгівлі послугами міжнародного транспорту за умов дії зони вільної торгівлі між Україною та країнами ЄС. Акцентовано увагу на реформуванні системи державного управління галуззю транспортних перевезень вантажів та пасажирів, у тому числі експортних імпорتنих та транзитних. Виокремлено необхідність здійснити практичні кроки у напрямку удосконалення таких складових управління розвитком транспортного потенціалу регіону як тарифна політика, операційна діяльність та спрощення контролюючих процедур в портах та пунктах митного контролю. Викладено перспективи використання кластерної моделі розвитку з метою удосконалення послуг міжнародного транспорту.

Ключові слова: послуги міжнародного транспорту, логістична сфера регіону, зовнішня торгівля послугами регіону, Одеський регіон, зона вільної торгівлі, євроінтеграційна стратегія.

**PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF REGIONAL
TRADE OF INTERNATIONAL TRANSPORT IN THE
CONDITIONS OF ACTION OF THE FREE TRADE ZONE OF
UKRAINE AND THE EU (ON THE EXAMPLE OF THE
ODESSA REGION)**

The article analyzes the indicators of dynamics, commodity structure and geographical orientation of foreign trade in services of international transport of the Odessa region. The present state of the logistic component of the region is considered and the activity of international transport is provided to identify the participants of the logistics process in the Odessa region, providing transport services for subjects of foreign economic activity. The complex analysis of indicators of the transport sector development and SWOT analysis of factors of international transport services at the regional level was made, which allowed to identify the weaknesses, strengths, opportunities and threats for developing the strategy of further development of the transport sector in conditions of increasing global and regional competition. The issues of development of the transport sector of the Odessa region under the conditions of the Free Trade Agreement between Ukraine and the European Union, which separately considers the issues of integration and development of the transport system of freight transport and passenger transportation by all modes of transport, are singled out. Certain organizational measures are proposed for the development of regional trade in international transport services under the conditions of the free trade zone between Ukraine and EU countries. The emphasis is on reforming the system of state management of the sector of transport of goods and passengers, including export import and transit. The necessity to take practical steps towards improvement of such components of the management of development of transport potential of the region as tariff policy, operational activity and simplification of control procedures at ports and customs control points is emphasized. The prospects for using a cluster development model to improve international transport services are outlined.

Key words: international transport services, logistic sphere of the region, foreign trade in services of the region, Odessa region, free trade zone, eurointegration strategy.

Уханова Инна, Могилевская Елизавета

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ ТОРГОВЛИ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ ДЕЙСТВИЯ ЗОНЫ СВОБОДНОЙ ТОРГОВЛИ УКРАИНЫ И ЕС (НА ПРИМЕРЕ ОДЕССКОГО РЕГИОНА)

В статье проведен анализ показателей динамики товарной структуры и географической направленности внешней торговли услугами международного транспорта Одесского региона. Рассмотрены современное состояние логистической составляющей региона и обеспечения деятельности международного транспорта по выделению участников логистического процесса Одесского региона, обеспечивающих предоставление транспортных услуг для субъектов внешнеэкономической деятельности. Сделан комплексный анализ показателей развития транспортной сферы и SWOT-анализ факторов международных транспортных услуг на уровне региона, что позволило выделить слабые, сильные стороны, возможности и угрозы для выработки стратегии дальнейшего развития транспортного сектора в условиях повышения глобальной и региональной конкуренции. Выделены вопросы развития транспортного сектора Одесского региона в условиях действия положений Зоны свободной торговли между Украиной и Европейским Союзом, которое отдельно рассматривает вопрос интеграции и развития системы транспортного обеспечения грузовых перевозок и перевозок пассажиров всеми видами транспортного сообщения. Предложено определенные организационные меры по развитию региональной торговли услугами международного транспорта в условиях действия зоны свободной торговли между Украиной и странами ЕС. Акцентируется внимание на реформировании системы

государственного управления отраслью транспортных перевозок грузов и пассажиров, в том числе экспортных импортных и транзитных. Выделены необходимость осуществить практические шаги в направлении усовершенствования таких составляющих управления развитием транспортного потенциала региона как тарифная политика, операционная деятельность и упрощения контролирующих процедур в портах и пунктах таможенного контроля. Изложены перспективы использования кластерной модели развития с целью усовершенствования услуг международного транспорта.

Ключевые слова: услуги международного транспорта, логистическая сфера региона, внешняя торговля услугами региона, Одесский регион, зона свободной торговли, евроинтеграционная стратегия.

DOI: 10.32680/2409-9260-2019-2-265-217-235

Постановка проблеми у загальному вигляді. Сьогодні глобалізація сприяє прискореному розвитку продуктивних сил, науково-технічному прогресу, зростанню інтенсивності у взаємовідносинах між економіками країн. Світова економіка стає єдиним ринком і виробничою зоною з національними та регіональними секторами. Ринок послуг значною мірою є динамізатором світового виробництва, науково-технічного прогресу та всієї системи міжнародних відносин, які формуються під впливом сучасних інформаційно-технологічних та глобалізаційних тенденцій. Особливу роль у забезпеченні зовнішньої торгівлі між країнами та окремими регіонами грає міжнародний транспорт, який надає послуги із переміщення вантажів та пасажирів. Сучасна економіка, яка характеризується високим ступенем конкуренції та вимагає постійного удосконалення процесу надання послуг, їх оптимізації з огляду структури та рівня сервісу, не може існувати без швидкого, комфортного, високотехнологічного транспорту. Для Одеського регіону України транспортна галузь відноситься до категорії головних при формуванні доходів бюджету, тому питання

удосконалення міжнародної торгівлі послугами залишається актуальним.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Особливості становлення та розвитку світового ринку послуг досліджують у своїх наукових працях такі вчені, як Костина К.В., Передрій О., Стрекаль О.В., та Філіпенко А., Клименко І. В, Кваша С.М., П. Кругман, М. Обстфел, М. Мелітц інші. В роботах вищезгаданих науковців висвітлено теоретичні питання розвитку міжнародного транспорту, а також надано практичні рекомендації щодо удосконалення міжнародних транспортних послуг, у тому числі і на рівні окремих регіонів.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Питання міжнародної торгівлі транспортної сфери, безперечно, висвітлені у наукових працях великої кількості науковців, проте в умовах динамічного розвитку світового ринку недостатньо висвітленими залишаються питання щодо визначення ключових тенденцій розвитку та структурних зрушень міжнародного обміну послугами у економіці Одеського регіону.

Постановка завдання. Мета статті полягає у визначенні основних тенденцій міжнародної торгівлі транспортними послугами Одеського регіону в умовах дії положень Зони вільної торгівлі між Україною та ЄС.

Виклад основного матеріалу. Зовнішня торгівля послугами міжнародного транспорту – це послуги усіх видів транспорту з переміщення предмета транспортної операції, що надаються резидентами однієї країни резидентам іншої країни [1, с. 99] Питання міжнародних транспортних перевезень - одні з найскладніших у міжнародному комерційному праві, саме тому існує декілька підходів щодо визначення. (табл. 1).

Аналіз безпосередньо міжнародної торгівлі транспортними послугами Одеського регіону доцільно почати із найважливішої галузі – морських перевезень. Портове господарство Одеської області представлено 7 морськими торговельними портами та рибним портом, які з'єднують сухопутні транспортні коридори з морськими судноплавними лініями, забезпечуючи передачу транзитних вантажів з одного

виду транспорту на інший. Динаміка надання транспортних послуг морського транспорту є негативною, оскільки йде зменшення експорту та збільшення імпорту послуг.

Таблиця 1

Визначення поняття «Послуги міжнародного транспорту» (складено автором на основі [6-9])

Автор	Визначення
ООН	Будь-яке перевезення, при якому місце відправлення і місце призначення ідентифікуються як ті, що знаходяться в двох різних державах на момент, коли оператор приймає вантаж у своє відання; Транспортні послуги включають такі послуги, як зберігання, складування, навантаження, розвантаження, штивку, розміщення, укладання і ув'язка.
Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ)	Перевезення, за якою "місце прийняття до перевезення вантажу і місце, передбачене для здачі вантажу, знаходяться на території двох різних країн".
Монреальська конвенція від 1999 р.	Перевезення, при якому місце відправлення і місце призначення розташовані або на території двох держав, або на території однієї держави, якщо узгоджена зупинка передбачена на території іншої держави.
Закон України «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 р.	Перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом з перетином державного кордону.

З таблиці 1 видно, що у 2017 році імпорт збільшився на 175,4% в порівнянні з попереднім і складає 130510,1 тис. дол. США. Експорт все одно переважає і складає 422397,6 тис. дол. США, однак приріст в порівнянні з попереднім роком склав лише 98,3%. Враховуючи динаміку останніх п'яти років, можна зробити висновок, що експорт скоротився на майже 40%, в той

же час як імпорт виріс на близько 31% в 2017 році в порівнянні з 2013 р. (табл. 2).

Таблиця 2

Динаміка зовнішньої торгівлі послугами міжнародного морського транспорту Одеської області за 2013-2017 рр.
(складено авторами на основі [3])

Рік	Експорт			Імпорт		
	тис.дол. США	у % до попере днього року	у % до загаль ного обся гу	тис.дол. США	у % до попер едньо го року	у % до заг ально го обсяг у
2013	673212,3	98,0	57,8	99724,4	99,9	38,7
2014	549447,8	81,3	54,5	81124,6	80,5	39,7
2015	470154,8	84,6	53,5	66533,2	78,1	51,7
2016	424598,3	88,2	54,7	75365,9	112,7	56,6
2017	422397,6	98,3	55,2	130510,1	175,4	71,2
	у % до 2013	62,7		у % до 2013	130,9	

Щодо експорту послуг річкового транспорту, то динаміка є позитивною, тільки у 2016 році був спад, проте, в цілому, експорт збільшується і у 2017 році складав 21229,8 тис. дол.. США. Враховуючи динаміку останніх п'яти років, експорт та імпорт скоротився на майже 40%, та 30% відповідно (табл. 3).

Таблиця 3

Динаміка зовнішньої торгівлі послугами міжнародного річкового транспорту в Одеській області за 2013-2017 рр.
(складено авторами на основі [3])

Рік	Експорт			Імпорт		
	тис. дол. США	у % до попередн ого року	у % до загальн ого обсягу	тис. дол. США	у % до попередн ого року	у % до загальн ого обсягу
1	2	3	4	5	6	7
2013	35920,8	84,6	2,6	25,9	71,6	0,1
2014	31866,9	88,7	3,2	69,8	99,2	0,0

Продовж. табл. 3

1	2	3	4	5	6	7
2015	30246,1	95,2	3,4	83,5	119,7	0,1
2016	19612,9	64,5	2,5	29,1	8,1	0,0
2017	21229,8	108,1	2,8	17,9	279,7	0,0
	у % до 2013	59,1		у % до 2013	69,1	

Загальна частка перевезень літаком збільшується як в структурі експорту, так і в структурі імпорту. У 2017 році значно зріс імпорт послуг авіаційного транспорту, однак експорт послуг міжнародного авіаційного транспорту все одно переважає над імпортом. Згідно динаміки за останні 5 років, можна зробити висновок, що експорт та імпорт надання авіаційних послуг скоротився на майже 20% та 10% відповідно (табл. 4).

Таблиця 4

Динаміка зовнішньої торгівлі послугами міжнародного авіаційного транспорту в Одеській області за 2013-2017 рр.

(складено авторами на основі [3])

Рік	Експорт			Імпорт		
	тис. дол. США	у % до попереднього року	у % до загального обсягу	тис. дол. США	у % до попереднього року	у % до загального обсягу
2013	25890,2	172,4	2,2	1968,6	78,5	0,8
2014	24723,4	90,3	2,4	863,3	39,7	0,4
2015	22097,6	91,0	2,5	1076,0	108,6	0,8
2016	20063,7	90,8	2,5	752,0	69,9	0,6
2017	20985,3	104,6	2,7	1788,3	338,4	1,0
	у % до 2013	81,1		у % до 2013	90,8	

Частка імпорту транспортних послуг зросла на 7% в 2017 році в порівнянні з 2013 роком. Однак в цілому, у структурі зовнішньої торгівлі транспортними послугами експорт значно переважає над імпортом (рис. 1), що створює

позитивне сальдо торгівлі транспортними послугами в Одеському регіоні, а отже ця сфера діяльності є експортоорієнтованою.

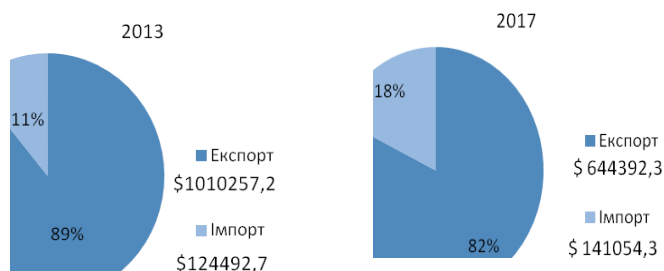


Рис. 1. Структура експорту та імпорту у загальному обсязі зовнішньої торгівлі транспортними послугами в Одеському регіоні у 2013р. та 2017 р.

(складено авторами на основі [3])

Конкурентні переваги та обмеження перспективного розвитку Одеської області на зовнішньому ринку транспортних послуг виявлені шляхом SWOT-аналізу. Характеристика сильних та слабких сторін регіону, зовнішніх можливостей та загроз для його розвитку представлена у таблиці 5.

Одеський регіон має досить сприятливі можливості для розвитку експортної діяльності але, на жаль, його експортний потенціал реалізований не повністю.

Завдяки впровадженню даних заходів Одеський регіон може досягти відповідного збільшення обсягів експорту, виведення економіки з тіні, зменшення правопорушень митного законодавства.

Пріоритетним напрямком розвитку галузі з огляду на підтримку впровадження державної політики щодо розвитку Одеського регіону як транзитної держави є розвиток мультимодальності та логістичних технологій.

Таблиця 5

SWOT-аналіз Одеської області на зовнішньому ринку
 транспортних послуг
 (складено авторами на основі [5])

Сильні сторони	Слабкі сторони
<p>Вигідне географічне розташування</p> <p>Потужний міжгалузевий транспортний комплекс</p> <p>Розгалуженість транспортної системи</p> <p>Розвинутий морегосподарський комплекс (7 морських портів)</p> <p>Практично не замерзаюча гавань порту</p> <p>Наявність спеціальних економічних зон</p> <p>Активний розвиток фінансово-кредитної системи</p> <p>Позитивна динаміка економічної активності населення</p>	<p>Висока зношеність основних засобів</p> <p>Незадовільний стан транспортної інфраструктури, у першу чергу автомобільних доріг</p> <p>Технологічна несумісність та невідповідність світовими та європейським стандартам надання транспортних послуг, зокрема залізничних</p> <p>Складна, бюрократична структура управління</p> <p>Недосконала нормативно-правова база для подальшого розвитку галузі</p>
Можливості	Загрози
<p>Активне співробітництво з державами Чорноморського регіону</p> <p>Членство у європейських міжрегіональних об'єднаннях</p> <p>Транзитні можливості території регіону</p> <p>Постійне нарощування транспортно-транзитних потужностей з боку влади</p> <p>Державна політика, спрямована на стимулювання розвитку регіонів</p>	<p>Незадовільна структура зовнішніх інвестицій</p> <p>Недовіра закордонних ділових кіл до гарантування державою захисту інвестицій та економічних інтересів</p> <p>Сповільнене економічне зростання в Україні</p> <p>Конкуренція з боку інших регіонів</p> <p>Обмеження фінансування з держбюджету та відсутність інвестицій</p>

ЄС висунуло концепцію "магістралей моря" (Motorways of the Sea), яка передбачає комбіновані перевезення автомобільним та водним (поромним) транспортом. Очікується, що вони становитимуть біля 70 % всіх вантажних перевезень ЄС. Згідно з Порядком денним асоціації Україна-ЄС передбачається розвиток інтермодальних і мультимодальних послуг за допомогою ефективної логістичної системи і вирішення питань щодо інтероперабельності різних колій та інших технічних стандартів [12].

Розширення зовнішньої торгівлі України з країнами Європи спонукає країну прагнути до сучасних стандартів перевезень високотарифних вантажів; активно розвивати каботажні перевезення контейнерів, що має підготувати ґрунт для побудови нових логістичних рішень; розробляти і впроваджувати сучасні інструменти інформаційної інтеграції, що полегшують перевезення вантажів.

Морські порти відіграють провідну роль як логістичні центри і потребують наявності ефективних поєднань з внутрішніми регіонами країни. Все більшу роль, зокрема в перевезенні товарів у внутрішні регіони країни і в поєднанні європейських морів, має грати внутрішній водний транспорт, де ще існує невикористаний потенціал.

У зв'язку з підписанням Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, у тому числі в частині співпраці в області "Транспорт", що обумовлює розвиток комбінованих та мультимодальних перевезень, питання сучасного стану нормативно-правової бази, що регулює здійснення таких перевезень та їх розвитку на національному рівні потребує перегляду та вдосконалення [12].

Слід зазначити, що в боротьбі за транзит важливу роль відіграє траншипмент, що має зайняти більшу нішу в діяльності морських портів України і це може бути причиною отримання економічної вигоди у додатковому річному прибутку. Тому, необхідним є розвиток законодавчої бази, а також створення необхідних господарсько-правових та митних умов для режиму траншипменту, що надасть змогу морським портам України стати портами-хабами в Чорноморському регіоні та

сприятиме збільшенню контейнерної перевалки. Запуск кластерної моделі розвитку дозволить отримувати мультиплікативний ефект в динаміці за рахунок включення у сферу виробництва і надання послуг більшого числа суміжних галузей, залучених до кластерного утворення. Мультиплікатор визначається відношенням частки рівноважного ВВП, безпосередньо в кластерних утвореннях, до величини обсягу інвестицій, що забезпечив цей приріст.

Створення транспортно-логістичних комплексів - кластерів, здатних сконцентрувати навколо себе значні фінансові, технологічні, інноваційні та трудові ресурси, що дозволяють забезпечити економічне зростання і підвищення конкурентоспроможності галузей транспортно-логістичного сервісу – відносять до сучасних інноваційних підходів щодо розвитку логістики в цілому.

Тобто, ТЛК є інноваційно-спрямованою, територіально локалізованою структурою, що інтегрована з елементами мережевої організації та включає різні сфери транспортно-логістичного сервісу (ТЛС), які входять у технологічний ланцюжок створення доданої вартості. За структурою, він відрізняється від традиційних вертикально інтегрованих структур за ознаками територіального розміщення, конкуренції, економічних та соціальних чинників.

Переваги кластерної форми перед традиційним сприйняттям організації, полягає в наявності не лише формальних, але й здебільшого, неформальних взаємовідносин між підприємствами, що входять в кластер, що створює позитивний ефект, який впливає на усі підприємства. Окрім підприємств, до кластеру можуть входити установи освітнього, медичного, туристичного, готельного спрямувань. Це створить додаткові взаємовигідні відносини між підприємствами і населенням.

Впровадження такої сучасної, інноваційної форми організації діяльності підприємств, як регіональний транспортно-логістичний кластер, в Україні та Одеській області здійснюється дуже повільно та без державної підтримки. Проте, маючи значний логістичний потенціал, вважається доцільним

створення ТЛК в Одеській області. Одеська область нараховує понад 200 транспортних підприємств.

Основною метою створення ТЛК в Одеській області - є вирішення актуальних питань соціально-економічного розвитку району, стабілізації та збереження динаміки економічного розвитку району, що має забезпечити підвищення рівня життя мешканців району. Представимо основних учасників проектною моделі ТЛК в Одеській області (табл. 6).

Таблиця 6

Учасники ТЛК в Одеській області
(складено авторами на основі [1])

Учасники кластеру	Місце знаходження	Вид діяльності
Управляючий центр кластеру		
ТОВ «Транзит-РТ»	м. Одеса	Транспортування вантажів
ЧП «Картес»	Бурлача Балка (риб порт)	Транспортування вантажів
Підприємства, що надають послуги		
ТОВ «АвтоДом»	м. Котовськ	Технічне обслуговування рухомого складу
ПП «Альфа-БС»	м. Одеса	Запчастини для рухомого складу
ВАТ «Лукйл»	м. Одеса СМТ Любашівка м. Саврань СМТ Маяки м. Котовськ м. Балта	Автомобільна заправна станція (АЗС)
Страхова група ТАС	м. Одеса	Страхування діяльності

Таким чином, існує 6 учасників кластеру, до якого входять: управляючий центр кластеру та підприємства, що надають послуги. Всі учасники кластеру мають вдале територіальне розташування, що, з точки зору оптимізації витрат, є вигідним для даного новоутворення.

Одеська область та місто Одеса багаті на транспортно-експедиторські підприємства, тому кількість потенційних учасників у сформованому кластері може збільшуватися.

Враховуючи, що транспортно-логістична галузь відіграє важливу роль у суспільному виробництві нашого регіону, формування транспортно-логістичних кластерів матиме велике соціальне і економічне значення як для регіональної, так і для національної економіки.

Реформування системи державного управління галуззю. Удосконалення тарифної політики, операційної діяльності та спрощення контролюючих процедур в портах:

- впровадження сучасної методики формування системи портових тарифів на базі стягування ставок портових зборів за валову місткість судна;
- удосконалення внутрішньопортової логістики, включаючи спрощення оформлення суден, скорочення форм контролю;
- гармонізація національного законодавства про електронний документообіг та захист інформації до європейських вимог.

Розвиток електронного співтовариства, спрощення контрольних процедур, створення сприятливих умов для бізнесу. Удосконалення системи логістичних зв'язків між портом і видами транспорту:

- вдосконалення правового врегулювання розвитку траншшипменту в Україні;
- спрощення правил перевезення вантажів територією Одеської області у координації з митною службою.

Удосконалення роботи системи забезпечення безпеки мореплавства Україні як морської держави та її відповідності до міжнародних стандартів та європейських актів:

- формування нормативної бази для утворення в Україні Єдиного національного морського вікна у відповідності до європейських актів;
- імплементація документів Міжнародної морської організації (ІМО) та європейських актів щодо безпеки судноплавства;
- виконання норм з безпеки на морському транспорті та імплементації в повному обсязі вимог щодо контролю державою прапора і контролю державою порту.

Висновки та перспективи подальших досліджень.

Розширення міжнародної торгівлі послугами та диверсифікація світового ринку послуг посилюють потребу розвивати відповідні механізми регулювання та сприяти їх адаптації до сучасної специфіки цієї сфери міжнародної економічної діяльності шляхом розробки заходів на різних рівнях як зусиллями окремих урядів, так і в міжнародному масштабі.

Питання покращення надання міжнародних транспортних послуг є одним з найактуальніших для Одеського регіону, а кластеризація та організація мультимодальних перевозок – один із шляхів розвитку економіки та підтримки її на належному рівні в системі світових господарських відносин.

Основні заходи направлені на формування сучасної логістичної інфраструктури, що відповідає міжнародним стандартам; підвищення продуктивності (скорочення термінів доставки товарів, зниження тарифів на зберігання, підвищенні якості сервісного обслуговування, збільшення обсягів пасажирських і вантажних потоків) і в інноваційній активності підприємств, що входять до складу кластеру; в активізації залучення інвестицій; в забезпеченні прискореного соціально-економічного розвитку регіонів, де розміщені кластери, що в кінцевому підсумку, дозволить збільшити кількість додаткових робочих місць, заробітну плату і надходження до бюджетів усіх рівнів, підвищити стійкість і конкурентоспроможність економіки України.

Література

1. Антонюк К.В. Визначальні фактори розвитку сучасної міжнародної торгівлі послугами // Вісник київського національного університету ім. Т.Г. Шевченка. Сер.: Економіка. – 2013. №153. – С. 99-103.

2. Артамонова. Н. Транспортно-логістична кластеризація як фактор забезпечення інноваційного розвитку регіонів України / Н. Артамонова, А. Чернат. // Науковий вісник. – 2014. – №9. – С. С. 43–57.

3. Головне управління статистики в Одеській області – Електронний ресурс. Режим доступу: <http://www.od.ukrstat.gov.ua/>

4. Карась О. О. Застосування SWOT-аналізу при дослідженні ринку транспортних послуг / О. О. Карась, Р. С. Бугаєвський // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління. - 2013. - Вип. 23-24. - С. 30-37.

5. Костина К.В. Система регулювання торгівлі послугами на глобальному рівні / К.В. Костина // Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2009. – №1. – С. 41 -47.

6. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про відповідальність операторів транспортних терміналів у міжнародній торгівлі / Комісія ООН по праву міжнародної торгівлі// – Нью-Йорк: Організація Об'єднаних Націй, 1994. - С. 652 – 660

7.Клименко І. В. «Ризики європейського інтеграційного проекту: виклики та можливості для України». Аналітична доповідь [Електронний ресурс] / І. В. Клименко // К.: НІСД. — 2014. — Режим доступу до ресурсу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1003/>

8. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів / Конвенція ООН по праву міжнародного транспорту // . – Женева: Організація Об'єднаних Націй, 1956.

9. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень [Електронний ресурс] / ІКАО. – 1999. - Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_594

10. Про автомобільний транспорт: Закон України від 5 квітня 2001 р. № 2344-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 22. – С. 105.

11. Статистичні дані про обсяги зовнішньої торгівлі. Офіційний сайт Eurostats / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>

12. Угода про Асоціацію України – ЄС// [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/kmu/control/uk/publish/article?art_id=246581344&cat_id=223223535

13.Кваша С.М. Підписання Угоди про Асоціацію між Україною та Європейським Союзом: виклики і перспективи. Національна академія аграрних наук України. ННЦ «Інститут аграрної економіки»/ С.М. Кваша [Електронний ресурс]. – Режим доступу: fem.sumdu.edu.ua/.../presentation_2014_last.p.

14 Paul R. Krugman, Maurice Obstfeld, Marc J. Melitz. International Trade: Theory and Policy. Paul R. Krugman, Princeton University, Maurice Obstfeld, University of California, Marc J. Melitz, Harvard University. – 10th edition, USA. – 2015. – 338 p.

1.Antonyuk, K.V. (2013) Vznachalni faktori rozvitku suchasnoyi mizhnarodnoyi torgovli poslugami [Determinants of the development of modern international trade in services]. *Visnik kiYivskogo natsionalnogo unIversitetu Im.. T.G. Shevchenka. Ser.: Ekonomika. – Herald of the Kiev National University named after T.G. Shevchenko*,153, 99-103.[in Ukrainian].

2. Artamonova, N. (2014) Transportno-logistichna klasterizatsiya yak faktor zabezpechennya innovatsynogo rozvitku regioniv UkraYini [Transport-logistic clusterization as a factor for providing innovative development of the regions of Ukraine] *Naukoviy visnik. – Scientific Herald*, 9, 43-57. [in Ukrainian].

3. Golovne upravlyannya statistiki v OdeskIy oblastI [The Main Department of Statistics in Odessa Oblast] (n.d.) www.od.ukrstat.gov.ua Retrieved from <http://www.od.ukrstat.gov.ua/> [in Ukrainian].

4. Karas, O.O. (2013) Zastosuvannya SWOT-analizu pri doslidzhenni rinku transportnih poslug [Application of SWOT-analysis in the study of the market of transport services]. *Zbirnik naukovih prats Derzhavnogo ekonomiko-tehnologichnogo unIversitetu transportu. Ser. : Ekonomika I upravlnnya. – Collection of scientific works of the State economic-technological university of transport*,. 23-24, 30-37. [in Ukrainian].

5. Kostina, K.V. (2009) Sistema reguluvannya togovli poslugami na globalnomu rIvni [System of regulation of trade in services at the global level]. *Zovnishnya togovlya: pravo ta ekonomika. – Foreign trade: law and economics*, 1, 41-47. [in Ukrainian].

7. Klimenko, I. V. (2014) Riziki Evropeyskogo Integratsiynogo proektu: vikliki ta mozhliivostI dlya UkraYini. [Risks of the European Integration Project: Challenges and Opportunities for Ukraine] (n.d.) *www.niss.gov.ua* Retrieved from: <http://www.niss.gov.ua/articles/1003/> [in Ukrainian].

9. Convention on the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (1999) (n.d.) *zakon4.rada.gov.ua* Retrieved from: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_594 [in Ukrainian].

10. Pro avtomobilniy transport: Zakon UkraYini [On Automobile Transport: Law of Ukraine]. *Vidomosti VerhovnoYi Radi UkraYini. – Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine*, 22, 105. [in Ukrainian].

11. StatistichnI danI pro obsyagi zovniShnoYi torgivli. Ofitsiyniy sayt Eurostats [Statistical data on the volume of foreign trade. Official website of Eurostats] (n.d.) *epp.eurostat.ec.europa.eu* Retrieved from: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/> [in Ukrainian].

12. Uгода pro Asotsiatsiyu UkraYini – ES [Agreement on the Association of Ukraine] (n.d.) *kmu.gov.ua* Retrieved from: http://www.kmu.gov.ua/kmu/control/uk/publish/article?art_id=246581344&cat_id=223223535 [in Ukrainian].

13. Filipenko, A., Kvasha, S.M. (2014) Pidpisannya Ugodi pro Asotsiatsiyu mIzh UkraYinoyu ta Evropeyskim Soyuzom: vikliki I perspektivi. Natsionalna akademIya agrarnih nauk UkraYini. NNTs «Institut agrarnoYi ekonomIki» [Signing of the Association Agreement between Ukraine and the European Union: challenges and prospects. National Academy of Agrarian Sciences of Ukraine. NSC "Institute of Agrarian Economics] (n.d.) *fem.sumdu.edu.ua* Retrieved from fem.sumdu.edu.ua/.../presentation_2014_last.p. [in Ukrainian].

20.03.2019