

Харун О. А.

*доцент кафедри міжнародних економічних відносин,
Хмельницький національний університет
м. Хмельницький, Україна*

Грицина Л. А.

*доцент кафедри міжнародних економічних відносин,
Хмельницький національний університет
м. Хмельницький, Україна*

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-362-3-45>

РОЗВИТОК МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ

Україна має досить потужну транспортну систему, що спроможна виконувати значний обсяг міжнародних перевезень. Проте воєнні дії в країні впродовж останніх років кардинально змінили сферу міжнародних транспортних перевезень.

На ринку міжнародних вантажних перевезень України у 2022–2023 роках панувала невизначеність. З одного боку, війна негативно позначилася на економіці країни та призвела до зменшення обсягів вантажних перевезень. З іншого – Україна є важливою транзитною державою, через територію якої пролягають ключові логістичні маршрути, що з'єднують Європу й Азію. Це створює можливості для розвитку міжнародних вантажних перевезень в Україні, та водночас вимагає від учасників ринку гнучкості й адаптації до змінних умов [1].

Блокування авіаперевезень та морської торгівлі, за винятком «Зернової ініціативи», призвело до кардинальної зміни структури вітчизняного імпорту/експорту та лідерства сухопутних коридорів.

Понад 30 млн тонн імпортованих товарів за минулий рік було доставлено в Україну загалом, з них майже 11 млн тонн (35%) – вантажівками. Обсяг імпорту найбільш стрімко збільшувався з березня до травня.

У цей час галузі вдалось повернутись до обсягу міжнародних автомобільних вантажних перевезень, який Україна мала до повномасштабного вторгнення росії. Від травня до останнього дня року обсяг імпортованих товарів, які були ввезені в країну автотранспортом

постійно і поступово збільшувався. На другому місці за обсягом завезеного в країну імпорту залізниця (9,89 млн тонн або 33%), а на третьому морський транспорт (7,16 млн тонн або 24%) [2].

Незважаючи на блокування портів України із сторони росії, у 2022 р. морський транспорт надалі залишався лідером щодо експорту товарів, зокрема ним було вивезено близько 53,86 млн т вантажів (54%), передусім у рамках дії «зернової угоди» (рис. 4). На другому місці за обсягами експорту знаходився залізничний транспорт (ним експортовано більше 33,73 млн т вантажів або 33,8%), а на третьому місці був автомобільний транспорт 12% (ним експортовано близько 12 млн т). Сумарні обсяги експорту товарів з України у 2022 р. становили 99,75 млн т товарів. Це значною мірою утримало економіку України від подальшого падіння [3].

Загалом у 2022 році Україна експортувала майже 99,8 млн тонн товарів та імпортувала – понад 30,34 млн тонн товарів. Вартість експорту склала майже 44,2 млрд дол., а імпорту – більш як 54,5 млрд дол. [2].

Глобальні трансформації у світовій торгівлі, спричинені війною в Україні, також вплинули на конфігурацію наявних ланцюгів постачання. Протягом 2022 року український експорт повністю переорієнтувався на ЄС.

Згідно даних, 2022 році ЄС був найбільшим торговим партнером України; його експортна частка суттєво зросла – із 40,4% на початок 2022 року до 68,8% у листопаді 2022 року. Практично третина всього експорту до ЄС припадає на країни-сусіди: експорт до Польщі склав 6,2 млрд дол., або 15,2%, до Румунії – 3,5 млрд дол., або 8,6%, до Угорщини – 2,1 млрд дол. і 5,2% [4].

Підписання Україною угоди про транспортне безвізове співробітництво з Європейським Союзом у 2022 році відкрило нові перспективи для двосторонніх міжнародних автоперевезень, звільнивши українських перевізників від необхідності отримувати дозволи на рейси в країни ЄС. Однією із явних конкурентних переваг українських водіїв стала відсутність необхідності дотримуватися Пакету мобільності, який встановлював правила для поліпшення умов роботи водіїв і був запроваджений на ринку транспортних послуг Європейського Союзу. Після відмови західних перевізників їздити в Україну через війну, усі товарообіги між Україною і ЄС на сьогодні обслуговують українські компанії. Це надає значні можливості для розвитку транспортної галузі в країні.

Проте є й негативні тенденції, які впливають на зростання транспортних послуг і, як наслідок, зниження конкурентоспроможності транспортних компаній [1].

Враховуючи наявну ситуацію, урядом передбачено низку законодавчо-нормативних новацій та організаційних заходів, які спрямовані на покращення транспортних перевезень. Серед них низка заходів, які визначають умови та впливають на розвиток транспортних перевезень сьогодні, зокрема:

- диверсифікацію транспортних маршрутів вантажо- та пасажироперевезень всіма видами транспорту;

- ліберизацію умов ведення бізнесу, що дозволяє формувати нові можливості для входу на ринок нових клієнтів та налагодження новітніх схем співпраці суб'єктів ринку з вироблення каналів постачання і продажу продукції;

- послаблення правил видачі дозволів на міжнародні автомобільні перевезення шляхом відміни двосторонніх і транзитних транспортних дозволів на міжнародні вантажні перевезення, зокрема з Болгарії, Угорщини, Словенії, Італії, Данії, Латвії, Естонії, Литви, Грузії та Туреччини;

- запровадження механізму бездозвільного проїзду всім гуманітарним вантажам з Молдови, Румунії, Словенії, Австрії, Чехії, Польщі, Німеччини, Нідерландів та Литви;

- відшкодування страхування для фрахтувальників, операторів та/або власників морських суден та суден внутрішнього плавання у разі перебування таких суден в акваторії українських портів у Дунайському регіоні, що дозволить уникнути проблеми зростання вартості страхування перевезень;

- запровадження спільного менеджменту українських та європейських партнерів для вироблення зручних логістичних рішень та вирішення технічно-організаційних проблем (узгодження митних правил, використання різних колій та поповнення рухомого складу) [5].

Ключовими факторами нормалізації транспортних перевезень у 2022 році стали: укладання з ООН та Туреччиною «Зернової ініціативи», яка дозволила розблокувати порти Великої Одеси; підписання Угоди про лібералізацію вантажних автомобільних перевезень з ЄС; розвиток прикордонної інфраструктури, зокрема збільшення пропускнуєї спроможності існуючих автомобільних та

залізничних пунктів пропуску, а також відкриття нових; нарощування вантажоперевалки у портах Дунайського портового кластеру [2].

Отже, Україна має досить потужну транспортну систему, що спроможна виконувати значний обсяг міжнародних перевезень. Проте у 2022–2023 роках спостерігалось зменшення ефективності її діяльності, що відображається, зокрема у зменшенні обсягів міжнародних перевезень вантажів та пасажирів. Також незадовільний стан транспортного комплексу України ускладнює створення передумов для поліпшення національних та міждержавних відносин, надання якісних транспортних послуг суб'єктам господарювання та населенню, розвитку експортного потенціалу галузі транспортувати та покращувати імідж України як транзитної країни.

Інтеграція України до міжнародних транспортних систем дає змогу підвищити економічний, технічний, інвестиційний та експлуатаційний стан транспортної галузі. А це прямиий напрямок до співробітництва з іншими державами та входження до міжнародної спільноти транспортно-дорожнього комплексу.

Література:

1. Міжнародні вантажні перевезення України: тенденції ринку. URL: <https://fakty.com.ua/ua/ukraine/ekonomika/20230803-mizhнародni-vantazhni-perevezennya-ukrayiny-tendencziyi-rynku/> (дата звернення: 10.10.2023).

2. Торгівля 2022 року за видами транспортних перевезень URL: https://export.gov.ua/news/4413torgivlia_2022_roku_za_vidami_transportnikh_perevezhen (дата звернення: 11.10.2023).

3. Косар Н., Кузьо Н. Вплив війни на ринок автомобільних вантажних перевезень України та його подальший розвиток. *Вісник Львівського університету*. 2023. Випуск 65. С. 14–23.

4. Розвиток логістично-транспортної інфраструктури прикордонних областей Західного регіону України. Порівняльна системна оцінка: науково-аналітична доповідь / наук. ред. Х. М. Притула; ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України». Львів, 2023. 87 с.

5. Економіка регіонів України в умовах війни: ризики та напрямки забезпечення стійкості: науково-аналітичне видання / наук. ред. Сторонянська І. З. ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України». Львів, 2022. 70 с. URL: <http://ird.gov.ua/irdp/p20220033.pdf> (дата звернення: 11.10.2023).