

Романчук К.В., д.е.н., доц.
Котвіцька А.О., студентка групи МЕ-2
Житомирський державний технологічний університет

МОДЕРНІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ ЯК ПЕРЕДУМОВА АКТИВІЗАЦІЇ ЗОВНІШНЬОТОРГОВЕЛЬНИХ ВІДНОСИН

Ключові слова: логістика, транспортно-логістична система, інтеграція, транспортна модернізація, інфраструктура, ЄС, Україна.

Постановка проблеми: Інтеграція України в європейський простір є чи не найголовнішим завданням для країни. Євроорієнтований курс України закріплено в Законі України «Про засади внутрішньої та зовнішньої політики України» [3] та в Угоді про асоціацію [8]. Серед багатьох питань, які розглядаються в Угоді про асоціацію [8], піднімаються і питання розвитку транспортної інфраструктури України. Співробітництво між Україною та ЄС має сприяти реструктуризації та модернізації транспортно-логістичного сектору. Дане співробітництво повинно покращити якість транспортних потоків між Україною та іншими державами, особливо з країнами ЄС, у тому числі переміщення вантажів та пасажирів, шляхом модернізації транспортної інфраструктури.

Викладення основного матеріалу: В Угоді про асоціацію між Україною та ЄС [8], розвиток транспортно-логістичного сектору займає далеко не останнє місце. Умови співробітництва у сфері транспорту прописано в розділі 5, главі 7 цієї угоди, які передбачають модернізацію та реформування транспортного сектору до стандартів ЄС.

В контексті реалізації положень Угоди про асоціацію щодо розвитку транспортної інфраструктури, Міністерством інфраструктури України та Групою Світового Банку представлено Проект «Стратегія сталої логістики та План дій для України» [9], в якому детально описано недоліки та проблеми всіх підгалузей транспортної інфраструктури України на даний момент, прописані дії для вирішення цих проблем, прогнози орієнтованих витрат тощо.

Заходи щодо модернізації транспортної структури мають бути спрямовані на досягнення цілей, передбачених Стратегією [9], відповідно до якої основна мета проекту полягає в «підтримці України в:

- реалізації логістичного потенціалу;
- посиленні мультимодальності та взаємосполучуваності між різними видами транспорту;
- обслуговуванні, модернізації та розширенні ефективної транспортної та логістичної інфраструктури та сприянні розвитку енергоефективних вантажних перевезень;
- підвищенні кваліфікації та навчанні персоналу, задіяного у наданні послуг, пов'язаних з транспортом та логістикою;
- сприянні торгівлі» [9].

Для України логістика є особливо важливою, оскільки транспортний сектор утворює значну частину ВВП. За даними Державної служби статистики України [2], на сектор транспорту в структурі ВВП у 2016 році припадало 7,4 % – це 341 938 млн. грн. (рис.1), а у

2017 році – 6,4 % (190 229 млн. грн.) (рис.2). Спостерігається зменшення показника на 1 %. За даними динаміки ВВП України за видом діяльності «Транспорт, складське господарство» (рис. 3), видно, що з 2010 року по 2016 рік частка ВВП за цим видом діяльності збільшувалась, але у 2017 році показники різко погіршилися відносно 2016 року.

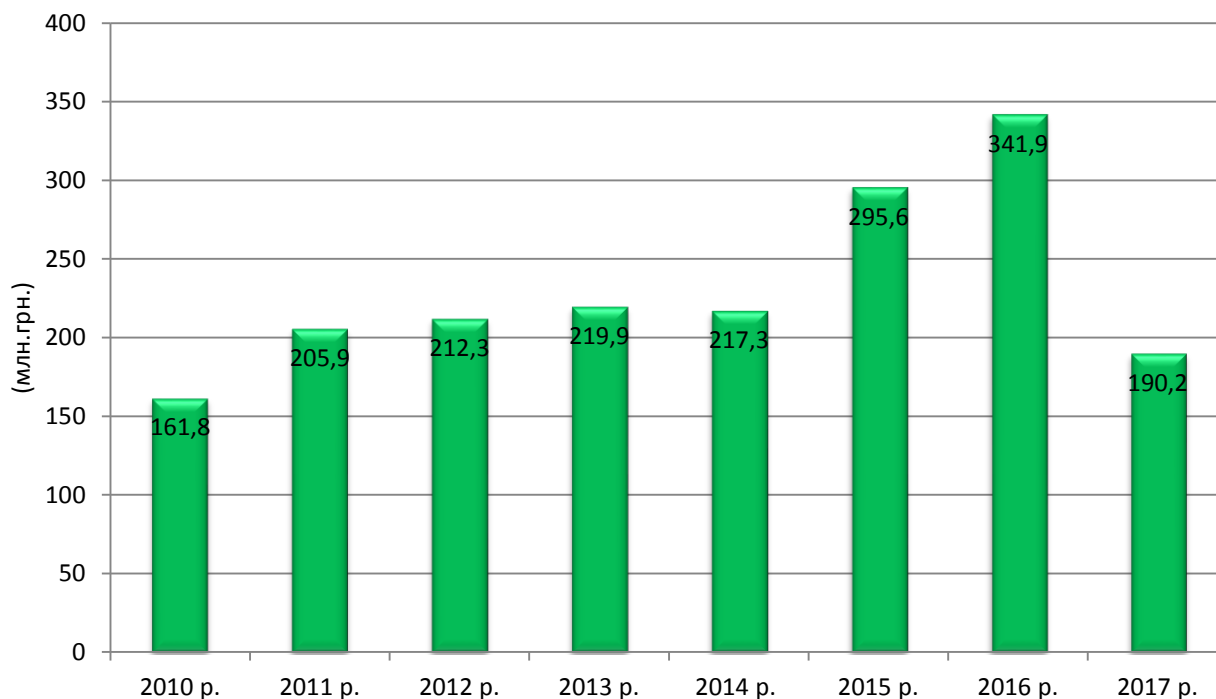


Рис. 3. Динаміка ВВП України за видом діяльності «Транспорт, складське господарство» (без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції): побудовано на основі даних Державної служби статистики України [2]

Для порівняння, за статистичними даними Конференції ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД) [5], у 2016 році на сектор транспорту в структурі ВВП Польщі припадало 10,63 %. Це на 3,23 % більше ніж в Україні. Також за останні 5 років у Польщі спостерігається стійка тенденція до зростання даного показника.

Незважаючи на проблеми в даному секторі, які були описані в Стратегії сталої логістики [9], в Україні є можливість суттєво збільшити частку транспортного господарства в структурі ВВП. Країна має надзвичайно вигідне географічно-політичне положення, яке надає унікальну можливість для розвитку послуг у сфері транзиту. Україна розташована на перетині транспортних шляхів, які йдуть від Європи до Азії та від скандинавських держав до регіону Середземномор'я.

Відповідно до цих напрямків створюються транспортні коридори, які намічені Європейським Співтовариством і за рішенням другої Пан-Європейської конференції міністрів транспорту європейських країн включені як складові частини до мережі міжнародних транспортних коридорів, чотири з яких проходять через Україну:

- коридор № 3 – Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ;
- коридор № 5 – Трієст – Любляна – Будапешт (Братіслава) – Львів;

Структура ВВП у 2016 р.

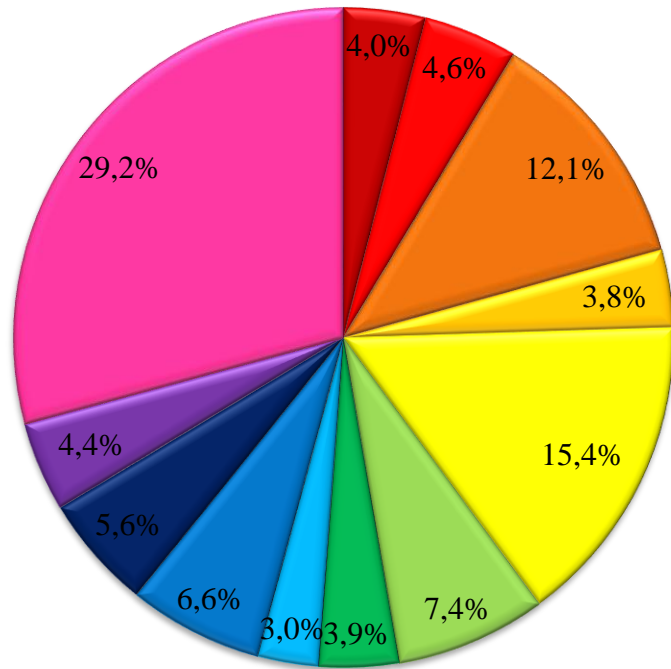


Рис. 1. Структура ВВП України за видами економічної діяльності в 2016 р. (без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції): побудовано на основі даних Державної служби статистики України [2].

- Сільське, лісове та рибне господарство
- Добувна промисловість і розробка кар'єрів
- Переробна промисловість
- Постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря
- Оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів
- Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність
- Інформація та телекомунікації
- Фінансова та страхова діяльність
- Операції з нерухомим майном
- Державне управління й оборона; обов'язкове соціальне страхування
- Освіта
- Інші

Структура ВВП у 2017 р.

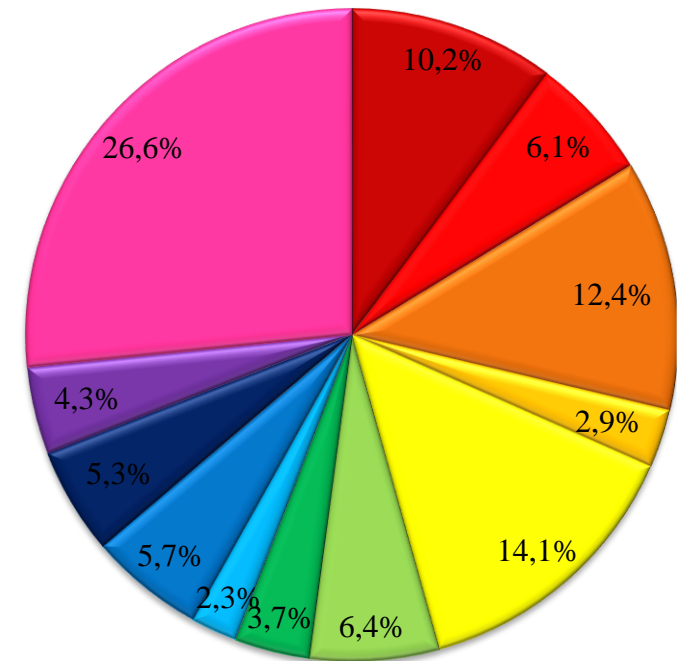


Рис. 2. Структура ВВП України за видами економічної діяльності в 2017 р. (без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції): побудовано на основі даних Державної служби статистики України [2].

- коридор № 7 – Дунайський (водний);
- коридор № 9 – Гельсінкі – Санкт-Петербург – Мінськ (Москва) – Київ – Кишинів (Одеса) – Димитровград (ЄС дана попередня згода на продовження коридору до Александрополіса).

Інтеграція України передбачає приєднання до вже існуючих та доповнення нових напрямів міжнародних транспортних коридорів, таких як:

- продовження коридору № 5 (Львів – Рівне – Сарни – Мінськ);
- Балтійське море – Чорне море (Гданськ – Варшава – Ковель – Одеса);
- Європа – Азія (Франкфурт – Краків – Львів – Дніпропетровськ – Алма-Ата (продовження коридорів № 3 і 5));
- ЧЕС (Анкара – Єреван – Тбілісі (Баку) – Ростов-на-Дону – Донецьк – Одеса (Кишинів) – Бухарест (Тірана) – Димитровград (Афіни) – Стамбул);
- Євразійський (Одеса – Тбілісі (Єреван) – Баку – Ашгабат);
- Північ – Південь (Харків – Полтава – Кіровоград – Одеса)» [7].

Значна кількість міжнародних транспортних коридорів, які проходять через територію України, є надзвичайно позитивним фактором, який можна було б використати як суттєву конкурентну перевагу для нарощення частки транспорту у ВВП, а також активізації зовнішньо-торгівельних відносин України. Але без якісної транспортної інфраструктури, це не матиме жодного сенсу. Аналізуючи розвиток транспортної інфраструктури України за Індексом логістичної результативності (Logistics Performance Index) [4] варто відзначити негативну тенденцію: у 2016 р. Україна посіла 80 місце серед 160 країн світу, знизивши позицію на 19 пунктів у порівнянні з 2014 р. (61 місце). Неможливо отримати великий прибуток з нерозвиненого та відсталого сектору.

«Модернізація логістики потребує урядової підтримки на всіх рівнях, вона охоплює широкий спектр питань, які часто перешкоджають один одному. Досвід Польщі є дуже показовим, на сьогодні транспортно-логістична система країни одна з найбільш розвинених у Європі, для України це найкращий приклад.

Завдяки тому, що Польща почала розвивати транспортну інфраструктуру, ще до вступу в ЄС, на момент вступу, інфраструктура вже була готова до стандартів союзу і могла спокійно працювати, не зазнаючи серйозних реконструкцій та модернізацій. Як наслідок, вступ до ЄС надав змогу інфраструктурі запрацювати на максимум» [1].

Завдяки удосконаленням та реформам Польща суттєво змінила транспорту інфраструктуру. Зараз країна значно випереджає Україну за більшістю логістичних показників.

Модернізація та реформи завжди потребують значних ресурсів. Польща вміло розпоряджалась своїми фінансовими ресурсами та фінансовою підтримкою з боку Європейського союзу. Значну частину фінансових ресурсів спрямовували саме на розвиток даної інфраструктури. Важливим рушійним чинником розвитку логістичного ринку стала зовнішня торгівля.

За статистичними даними Польща – країна, яка отримала найбільше коштів від програм допомог ЄС, більша частина яких пішла на розвиток та модернізацію інфраструктури, головним чином на будівництво доріг. Інвестування в польську економіку почалось ще у 2004 р. Світовий банк виділив 100 млн. євро на будівництво доріг. Протягом 2004-2006 рр. країна отримала понад 12 млрд. євро в рамках Програми вирівнювання потенціалів бідніших країн і країн середнього рівня Європейського Союзу. Ці кошти було використано на

будівництво автодоріг і залізниць, охорону навколишнього середовища, підтримку малого та середнього бізнесу, профорієнтацію безробітних. Протягом 2007–2013 рр. Польща одержала понад 60 млрд. євро із спільного фонду, з яких 23 млн. євро пішло на будівництво доріг і залізниць. У ті роки Польща посідала перші місця серед країн ЄС за кількістю завершених автодорожніх проєктів [6].

В Україні, за попередніми підсумками орієнтовних витрат на 2018-2030 рр. за проєктом «Стратегія сталої логістики та План дій для України», на розвиток транспортної інфраструктури планують витратити 6032 млн. євро [9], включаючи очікувані інвестиції в модернізацію автопарку та рухомого складу залізниці. Якщо ж останні не враховувати, то сума істотно зміниться – 2132 млн. євро. Середні витрати на рік з очікуваними інвестиціями в модернізацію автопарку та рухомого складу залізниці – 464 млн. євро, без – 164 млн. євро. Ці суми будуть витрачені на: державну відповідальність у підгалузях логістики, надання логістичних послуг, або сектор логістики, в навички і компетентності, мультимодальний транспорт. Витрати на оновлення внутрішнього водного транспорту (далі ВВТ) чи морських суден не включено. Більшу частину сум очікують від приватного сектору.

Таблиця 1.

Попередні орієнтовні витрати, розподілені за групами заходів у державному і приватному секторах [9]

Орієнтовні загальні витрати у млн. євро	Витрати у 2018-2030 рр.	...з яких приватний сектор	...з яких уряд загалом
А. Державна відповідальність у підгалузях логістики	250	0	250
В. Надання логістичних послуг, або сектор логістики	5 729	4 277	1 452
С. Освітня й освітні заклади; Витрати закладені в D.			
D. Навички і компетентності	53	37	17
Е. Мультимодальний транспорт	0	158	158
А.-Е. Разом, вкл. очікувані інвестиції в модернізацію автопарку та рухомого складу залізниці	6 032	4 471	1 876
А.-Е. Разом, викл. очікувані інвестиції в модернізацію автопарку та рухомого складу залізниці	2 132	571	1 561
Примітка: Витрати на оновлення ВВТ чи морських суден не включено до жодного з розрахунків			
Орієнтовні витрати у млн. євро на рік	Середні витрати на рік	...з яких приватний сектор	...з яких уряд загалом
А.-Е. Разом, вкл. очікувані інвестиції в модернізацію автопарку та рухомого складу залізниці	464	344	144
А.-Е. Разом, викл. очікувані інвестиції в модернізацію автопарку та рухомого складу залізниці	164	44	120

Висновки: Отже, транспортна галузь є однією з потенційно перспективних економічних галузей України. На даний момент, стандарти у країнах ЄС з надання транспортно-логістичних послуг є значно вищими за рівень цих послуг в Україні.

Перші кроки до модернізації транспортно-логістичної системи України вже відбуваються. Це доводить наявність проекту «Стратегія сталої логістики та План дій для України», в якому чітко прописані проблеми і недоліки транспортної системи та шляхи їх вирішення. Якщо країна хоче і далі рухатись у напрямку інтеграції в ЄС, то без розвитку транспортної інфраструктури це не можливо. Необхідні інтенсивні заходи для покращення та реформування транспортно-логістичних послуг в Україні. Потрібно збільшувати участь приватного сектору, створити сприятливі умови для розвитку підприємництва, здійснити реальну децентралізацію влади та підвищити ефективність використання фінансових ресурсів.

Список джерел:

1. Борщевський В. Модернізація транспортної інфраструктури в процесі наближення до ЄС: досвід Польщі для України // Міжнародні відносини Серія "Економічні науки". 2017. № 9. URL: http://journals.iir.kiev.ua/index.php/ec_n/article/view/3062
2. Структура ВВП України за видами економічної діяльності в 2016-2017 рр. / Державна служба статистики України URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
3. Закон України «Про засади внутрішньої і зовнішньої політики» від 01.07. 2010 р. № 2411-VI // Верховна Рада України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi>.
4. Індекс логістичної результативності (Logistics Performance Index) / Worldbank. URL: <https://lpi.worldbank.org/>
5. Конференція ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД) / UNCTAD. URL: <http://unctad.org/en/Pages/statistics.aspx>
6. Никифорок О. І. Перспективи фінансування транспортних проєктів у рамках міжнародної фінансової допомоги / О. І. Никифорок, Л. Ю. Чмирьова, Н. О. Федяй // Економіка України. 2015. № 4. С. 45-57. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/EkUk_2015_4_8.
7. Постанова К. М. У. Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» від 4 серпня 1997 р. № 821//Державний вісник України, 1997.–№ 10. / Верховна Рада України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/821-97-%D0%BF>
8. Про асоціацію між Україною, У. (2014). з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: укладено 21 березня 2014 р. / Верховна Рада України. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/984_011
9. Стратегія сталої логістики та План дій для України, Проєкт / Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/29401.html>