

**Шиманська К.В.**

*к.е.н., доцент кафедри міжнародних економічних відносин  
Житомирський державний технологічний університет, м. Житомир*

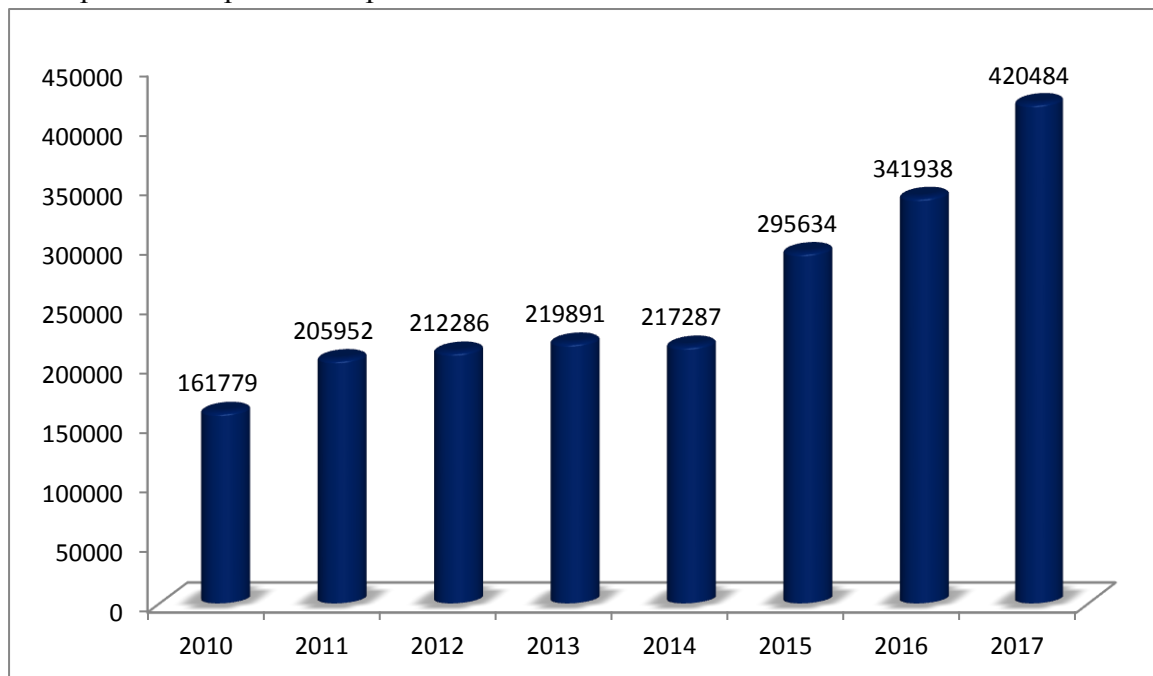
**Котвіцька А.О.**

*студентка 3 курсу спеціальності «Міжнародні економічні відносини»  
Житомирський державний технологічний університет, м. Житомир*

## **ПРОБЛЕМИ ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ УКРАЇНИ**

Розвинена та ефективна мультимодальна транспортно-логістична система є одним з ключових інструментів для розвитку конкурентоспроможності будь-якої країни. Україна не є виключенням, особливо, коли основну частку ВВП країни складає торговельна діяльність.

Станом на 2017 р. на сектор транспорту в структурі ВВП припадало 420 484 млн. грн., у 2016 р. ця сума складала 341 938 млн. грн. Динаміка зростання обсягів ВВП у цьому секторі економіки продемонстровано на рис. 1.



**Рис. 1. Динаміка ВВП України за видом діяльності «Транспорт, складське господарство», млн. грн.**

*Джерело: Державна служба статистики України [1]*

Українська економіка має можливість за рахунок модернізації транспортної логістики стабільно розвиватись в економічному, соціальному та екологічному аспектах. Країна має вигідне географічно-політичне положення, що сполучає Європу та Азію, через її територію проходять найважливіші торговельні шляхи та транспортні коридори, які надають їй суттєві конкурентні переваги.

Але при наявності усіх переваг, Україна має низку проблем, через які не може використовувати в повній мірі свій потенціал. Логістична система потребує модернізації, що вимагає урядової підтримки абсолютно на всіх її рівнях. Основні проблеми логістичної системи України та детальний план для їх вирішення описані у проекті «Стратегія сталої логістики та План дій для України». Проект був підготовлений в рамках реалізації положень Угоди про асоціацію

щодо розвитку транспортної інфраструктури, Міністерством інфраструктури України та Групою Світового Банку. Дана стратегія є доповненням до Національної транспортної стратегії України 2030, її рекомендації стосуються як фізичних, так і регуляторних перешкод, але не охоплюють комплексну реструктуризацію всього транспортного сектора та його комплексних об'єктів, про що йдеться в Національній транспортній стратегії України. Розглянемо детальніше основні положення Стратегії сталої логістики, яка пов'язана з чотирма пріоритетними напрямками у НТС 2030: 1) впровадження конкурентної та ефективної транспортної системи; 2) інноваційний розвиток транспортного сектора та стратегічні інвестиційні проекти; 3) забезпечення соціально безпечного, екологічно чистого та енергоефективного транспорту; 4) досягнення безперешкодної мобільності та регіональної інтеграції.

При цьому метою Стратегії сталої логістики є підтримка 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» [5].

В загальному дана Стратегія виділяє основні проблеми для кожного виду транспортної системи, а також заходи для їх вирішення. І в цілому слід було б очікувати регламентацію регуляторних механізмів та інституційних умов на реалізацію положень описаної Стратегії. Проте фактичний стан імплементації сформульованих завдань у розвиток нормативно-правовій бази свідчить про наявність прогалів у цій сфері.

Так, розвиток українського транспортного сектору також є невід'ємною частиною Угоди про асоціацію між Україною та ЄС (УА), яку було підписано у 2014 році та схвалено Радою асоціації Україна – ЄС 16 березня 2015 року, а в остаточному підсумку офіційно прийнято Радою ЄС 11 липня 2017 року. Завдяки цьому угода набула чинності в повному обсязі з 1 вересня 2017 року, хоча багато її частин почали діяти раніше. Підписавши дану угоду Україна взяла на себе зобов'язання, які вона має виконувати відповідно до додатків цієї угоди. Сюди ж входять і зобов'язання, які стосуються сектору «Транспорт». Розглянемо їх детальніше.

У ході дослідження нами проаналізовано дані Навігатора Угоди – онлайн інструменту, який було створено **Українським центром європейської політики** для відображення результатів моніторингу виконання Угоди про асоціацію з боку України. На сьогоднішній день перед Україною поставлено 2071 завдання, з них виконано 119, не виконано, або прострочено 404, а розгляд 1544 завдань ще не розпочато. За напрямком «Транспорт» перед Україною поставлено 71 завдання, 3 з яких були виконані, 29 завдань не були виконані і 39 завдань ще не було розглянуто. Даний напрям поділяється додатково на різні види транспорту (морський, автомобільний, залізничний, внутрішній водний транспорт), кожен з яких додатково конкретизовано за різними характеристиками. Для наочності нами співставлено положення стратегії з окремими показниками навігатора.

**Автомобільні вантажні перевезення.** У Стратегії зазначено: «Підвищення професіоналізму, утримання доріг і державний нагляд є ключами до дієвої системи автомобільних вантажних перевезень» [5].

Найбільшою проблемою тут буде незадовільний стан доріг, а також практика неефективного використання палива, перенавантаження транспорту, використання застарілого транспорту, що призводить до забруднення навколишнього середовища. Посередній професіоналізм, проявляється в зменшенні кількості кваліфікованих кадрів: водіїв, механіків, тощо. Спостерігається відсутність відповідних ліцензій у операторів автомобільного перевезення. У цій сфері загальна кількість завдань становить 25, з яких виконано 0 завдань. Невиконано або

закінчився час дедлайну у 14 завданнях, а розгляд 11 завдань ще не розпочато. Зокрема, серед невиконаних зобов'язань:

- встановлення визначень періодів автотранспортної діяльності (перерва, робочий час, період готовності до роботи) для міжнародного транспорту.

- встановлення для певних автомобільних транспортних засобів максимально дозволених розмірів при національних і міжнародних перевезеннях і максимально дозволеної ваги при міжнародних перевезеннях.

- встановлення пристроїв обмеження швидкості для усіх транспортних засобів, що використовуються для міжнародних пасажирських перевезень.

- внесення змін до законодавства України щодо запровадження вимог до підготовки та підтвердження професійної компетентності водіїв транспортних засобів для надання послуг з національного перевезення пасажирів і вантажів.

Щодо **залізничних перевезень**, проектом Стратегії передбачено, що «ширше залучення приватного сектора призведе до збільшення ефективності і створення додаткових ресурсів для залізничного транспорту» [5]. Однак, ПАТ «Укрзалізниця» (УЗ) на даний момент має значні проблеми. Найбільші з них - це критично зношена інфраструктура, застаріле обладнання та сам залізничний транспорт, складні процедури оформлення документації, низькоякісний сервіс, який надає УЗ, неефективне використання наявних ресурсів УЗ та інші. З 14 завдань Угоди нині виконано 1, а щодо 13 – розгляд ще не розпочато. Так ще не виконано:

- розроблення регуляторної бази щодо рівноправного доступу до залізничної інфраструктури;

- забезпечення незалежного статусу ПАТ «Укрзалізниця» у сфері управління, адміністрування і внутрішнього контролю за фінансовими питаннями;

- встановлення правил для створення та організації міжнародних залізничних коридорів для конкурентних залізничних вантажних перевезень;

- реструктуризація ПАТ «Укрзалізниця» відповідно до законодавства ЄС щодо відокремлення функцій управління інфраструктурою та здійснення перевезень;

Хоча, Україною затверджено технічний регламент відповідно до вимог Директиви №2008/57/ЄС.

На думку експертів, «прискорення і здешевлення портових операцій, поліпшення доступу до земель порту та спрощення норм, що перешкоджають лінійному судноплавству покращили б логістичні послуги портів» [5]. За даними проекту загальний обсяг **морських перевезень** зменшився. Також зменшився обсяг контейнерних перевезень, який і так був незначний. Україна має 13 міжнародних морських портів, проте використовується всього лише близько чверті їх потужностей. За міжнародними стандартами, на даний момент в Україні занадто високі портові збори. Із постановлених завдань Асоціації з ЄС Україною виконано 1 - запроваджено обов'язкову інформаційну систему, для надання державам-членам швидкого доступу до всієї важливої інформації стосовно руху морських суден, які транспортують небезпечні або забруднені матеріали. Проте, невиконані завдання:

- встановлення мінімального рівня безпеки суден шляхом проведення обов'язкових оглядових заходів для допуску до регулярних перевезень поромами типу ро-ро та високошвидкісними пасажирськими суднами;

- забезпечення заборони використання оловоорганічних сполук у протиобростаючих системах для усіх суден під прапором України та суден, що заходять до українських портів;

- впровадження положень Регламенту стосовно європейських стандартів у сфері посилення безпеки суден, які використовуються у міжнародному та внутрішньому судноплавстві, за винятком положень, що стосуються інспекцій Комісії;

Не кращою є ситуація у сфері **внутрішнього водного транспорту**. Стратегія декларує: «Відродження внутрішнього водного транспорту (ВВТ) потребуватиме ретельного планування та значних інвестицій» [5]. На думку спеціалістів, нам необхідне відродження внутрішнього водного транспорту (ВВТ). Це надасть змогу Україні покращити транскордонні транспортні зв'язки за рахунок участі в зарубіжних проектах, таких як проекти ВВТ на Дунаї. Тому на цей час гармонізовано умови отримання свідоцтв капітанів (судноводіїв) для перевезення пасажирів та вантажів внутрішніми водними шляхами та формування механізму взаємного визнання Україною та ЄС кваліфікаційних документів капітанів та членів екіпажів суден внутрішнього плавання.

Хоч прострочення дедлайнів виконання є за такими завданнями:

- забезпечення європейського рівня безпеки під час перевезення небезпечних вантажів річковим транспортом для національних перевезень;
- регулювання усіх перевезень внутрішніми водними шляхами небезпечних вантажів під час виконання національних перевезень;
- регулювання усіх перевезень внутрішніми водними шляхами небезпечних вантажів під час виконання національних перевезень.

За цими даними можемо спостерігати негативну тенденцію, кількість невиконаних завдань щодо приведення транспортно-логістичної систем до вимог ЄС на даний момент значно перевищує кількість виконаних. Більшість невиконаних завдань припадає на період 2017 року і на напрямки морського та автомобільного транспорту.

Проаналізувавши дані, можна зробити висновок, що перші кроки до модернізації транспортно-логістичної системи країни вже відбуваються, але на даному етапі Україна переважно не виконує покладені на неї Угоди про Асоціацію завдання. Якщо країна хоче і далі рухатись у напрямку інтеграції з ЄС, то без розвитку транспортної інфраструктури це неможливо. Необхідні інтенсивні заходи для покращення та реформування транспортно-логістичних послуг в Україні, що стимулюватиме розвиток зовнішньої торгівлі, приток інвестиції, спрощення та уніфікацію процедур документування руху вантажів.

## **СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ**

1. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
2. Навігатор угоди / Європейська правда. URL: <http://navigator.eurointegration.com.ua/tasks>
3. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p>
4. Про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: укладено 21 березня 2014 р. URL: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/984_011)
5. Стратегія сталої логістики та План дій для України (Проект) / Міністерство транспорту України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/29401.html>