

Рожко Н.Я., професор кафедри автомобілів, д.е.н., доц.
Плекан У.М., доцент кафедри автомобілів, к.е.н.
Тернопільський національний технічний університет ім. Івана Пулюя

СУЧАСНІ ТRENДИ ТА РЕАЛІЇ РИНКУ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА ЛОГІСТИКИ В УКРАЇНІ

Інтеграція, діджиталізація, автоматизація, – в реаліях сучасного сьогодення і ці поняття стають частиною нашого рутинного життя. У переважній більшості галузей і зокрема, автомобільній все менше залишається місця для консервативності, ігнорування інновацій та трендів.

З початком повномасштабної війни в Україні, блокуванням її традиційних транспортних шляхів країною - загарбником Росією, аби впоратися з торговельними потоками сухоходом, виникла необхідність оперативної переорієнтації, спрощення бюрократичних процедур та скасування необхідності отримання дозволів на перевезення товарів.

29 червня 2022 Україна та Європейський Союз підписали Угоду про вантажні перевезення автомобільним транспортом.

Перемовини про укладення Угоди для безперешкодного доступу українських товарів до ринків країн ЄС велися з 2021 року.

На той час Україна експортувала близько 5 млн тонн зерна на місяць, 75% зовнішнього товарообігу припадали на морські порти.

Для отримання права на в'їзд, транзит та перевезення вантажів територією ЄС українському перевізнику був потрібен міжнародний дозвіл.

Країни ЄС виділяли обмежену кількість таких дозволів. Наприклад, у 2021 році українці мали лише 850 тис. дозволів — стільки разів українські перевізники могли перетнути кордон з іншими державами.

Коли дозволи на одному напрямку закінчувалися, вантажівки змінювали маршрути. Ці ліміти прямо впливали на ціни та конкурентоспроможність української продукції на ринку ЄС.

Таким чином, з підписанням угоди 29 червня 2022 року українські вантажівки отримали можливість перетинати кордон з країнами ЄС без додаткових обмежень по кількості в'їздів та терміну – часу перебування. В свою чергу, транспортний безвіз діятиме до 30 червня 2023 року. Водночас, не пізніше квітня 2023 року Україна та ЄС проведуть консультації щодо необхідності продовження дії такого безвізу.

Транспортний безвіз, спільний транзит, АЕО та промисловий безвіз - це чотири складові, які повинні спростити життя українського бізнесу до неможливості.

Найближчим часом Україна приєднається до Конвенції про спільний транзит (NCTS), що «розмиє» митні кордони при транзиті між Україною та ЄС. Також очікується приєднання України до Угоди про оцінку відповідності та прийнятність промислової продукції (ACCA) (промисловий безвіз), що врегулює взаємне визнання Україною та ЄС сертифікатів відповідності на промислову продукцію.

Розглянемо як це все в сукупності має працювати:

Товар українського походження експортується до країн ЄС:

- із застосуванням преференційної ставки мита, яка встановлена у розмірі 0% для всіх українських товарів до 5 червня 2023 року з можливою пролонгацією;
- без дозволу на перевезення (транспортний безвіз);
- в митний режим експорту оформлюється прямо на підприємстві (статус АЕО-С, спрощення «випуск за місцезнаходженням»);
- оформлення єдиною транзитної декларації Т1 в єдиному режимі транзиту (без поділу на національний і в межах ЄС) (спільний транзит);
- без додаткових проведення оцінок відповідності та отримання сертифікатів відповідності (промисловий безвіз).

Таким чином, Попри складні часи для України та нашого народу, український бізнес отримує нові можливості для розвитку та зростання, зокрема виробництва українських товарів та їхнього експорту на ринки ЄС. Транспортний безвіз - один із великих пазлів, з яких складається картина вільної торгівлі України з ЄС. Далше тільки більше. І це більше полягає у створенні конкурентоспроможних логістичних площ.

Уже кілька років в Україні спостерігається значний відкладений попит на оренду якісних складських приміщень. Загалом, вакантність нашої країни коливається на рівні 2.6-2.9%. За 2021 рік 85% договорів були укладені на квадратні метри ще на етапі будівництва. Тобто при введенні в експлуатацію складський комплекс вже практично не має вільних площ для оренди.

Цікава ситуація й із логістичними площами (складами). Щоб надалі схарактеризувати логістичний ринок України, наведемо два факти: перший – значний потенціал, другий – відсутність іноземних інвестицій для його реалізації.

За експертними оцінками, суттєві зміни на ринку можна буде побачити лише через кілька повоєнних років.

Ринок складської та логістичної нерухомості малорозвинений і поки що не є інвестиційно привабливим, у зв'язку із війною в Україні, але в перспективі 5-7 років, з урахуванням стрімкого розвитку e-commerce варто очікувати "буму".

Важливим фактором є стабільність ринку й економічної ситуації, а також зростання орендної ставки. Розвиток цього сегменту дозволить будувати більш модернізовані склади та, в цілому, підвищить якість нової пропозиції, а також посприє будівництву нових проєктів.

Не менш важливою особливістю також є те, що ринок автомобільних перевезень складається лише з малих та середніх транспортних компаній. Середній вік вантажівок у нашій країні становить майже 20 років, показник один із найбільших у європейських країнах. Також, на ринку України вантажівки не мають обмеження щодо терміну експлуатації та віку автомобіля.

Окресливши логістичну проблематику нашої держави бачимо, що попри особливості та недоліки, ми рухаємося разом зі світовими тенденціями, як позитивними, так і негативними.

Отже, автоматизація, діджиталізація, інтеграція та інші тенденції – це перш за все рух до майбутнього з більш ефективною роботою, оптимізованими ресурсами та високими результатами. Попри військові дії в українському середовищі, наша держава має всі шанси досягти рівня топових розвинених ринків.