

<https://doi.org/10.36818/2071-4653-2023-5-2>

УДК 338.2:339.5:656.1

JEL L92, R11, R42, R48, R58

Р. Є. Яремчук

молодший науковий співробітник відділу просторового розвитку ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України», м. Львів
e-mail: wuhor29@gmail.com
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-9447-7552>

М. А. Бас-Юрчишин

кандидат економічних наук, науковий співробітник відділу просторового розвитку ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України», м. Львів
e-mail: marjanka7777@gmail.com
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-0095-7681>

**ПРІОРИТЕТИ РОЗБУДОВИ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ
В КОНТЕКСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ ЕКСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ
РЕГІОНІВ УКРАЇНИ**

Наголошується, що підвищення стійкості транспортно-логістичної інфраструктури можливе завдяки поєднанню в державній політиці механізмів створення сприятливих умов для відновлення кожного з її структурних елементів з інструментами стимулювання їхнього розвитку відповідно до пріоритетних напрямів реалізації експортного потенціалу регіонів України. Важливим чинником формування підґрунтя для якісної трансформації та модернізації транспортно-логістичної інфраструктури є активний євроінтеграційний поступ України, що відкриє ширший доступ до ринку ЄС та сприятиме використанню його можливостей для збільшення та ефективнішої реалізації експортного потенціалу регіонів України, розбудови їхньої транспортно-логістичної інфраструктури відповідно до норм і стандартів ЄС, а також розширення взаємовигідного партнерства з країнами-членами ЄС у сфері транспорту та логістики, урахування національні економічні інтереси. Максимально ефективне використання можливостей транспортно-логістичної інфраструктури в процесі реалізації експортного потенціалу регіонів України сприятиме швидкому відновленню та стабільному розвитку вітчизняної економіки, зростанню її конкурентоспроможності як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках.

Ключові слова: транспортно-логістична система, транспортно-логістична інфраструктура, експортний потенціал регіону, пропускна спроможність пунктів перетину кордону, контейнеризація вантажних перевезень.

Yaremchuk R. Ye., Bas-Yurchyshyn M. A. Priorities for the development of logistics infrastructure in the context of realizing the export potential of Ukrainian regions

The important role of the transport and logistics system and its infrastructure in realizing the export potential of Ukraine's regions in the context of a protracted war and post-war recovery requires well-considered public policy measures to support them and further develop them. The measures should aim to increase the regions' resilience to the challenges of war and lay the foundations for long-term growth. Increasing the sustainability of transport and logistics infrastructure is possible by combining mechanisms in government policy to create favorable conditions for the restoration of each of its structural elements with tools to stimulate their development in accordance with the priority areas of realizing the export potential of Ukraine's regions. Based on the results of a comprehensive analysis of the transport and logistics infrastructure efficiency, the article offers a set of the state policy measures of its support and development in the regional socio-economic systems of Ukraine. The main directions of such a policy, in our opinion, should include the expansion of opportunities for realizing the export potential of Ukraine's regions; diversification of transport and logistics infrastructure development in several complementary priority areas as an element of state economic security; integration of Ukraine's transport and logistics infrastructure into the world transport system and intensification of Ukraine's cooperation with international financial organizations to attract international financial assistance for modernization. Ukraine's active European integration is an important factor in shaping the basis for a qualitative transformation and modernization of the transport and logistics infrastructure, which will open wider access to the EU market and facilitate the use of its opportunities to increase and more effectively realize the export potential of Ukraine's regions, develop their transport and logistics infrastructure in accordance with EU norms and standards, and expand mutually beneficial partnerships with EU countries in the field of transport and logistics based on national interests. The fullest possible use of the transport and logistics infrastructure in the process of realizing the export potential of Ukraine's regions will contribute to the rapid recovery and stable development of Ukraine's economy and increase its competitiveness both in the domestic and foreign markets.

Keywords: transport and logistics system, transport and logistics infrastructure, export potential of the region, border crossing capacity, containerization of freight transportation.

Постановка проблеми. Швидка адаптація національної економіки до мінливого зовнішнього середовища та трансформація її соціально-економічної системи, ураховуючи суперечливі та складні процеси сьогодення, є критичною якістю для будь-якої держави, яка прагне зберегти чи покращувати динаміку свого розвитку в умовах щораз більшої хаотичності змін у глобальній економіці, підвищення рівня її складності, а також посилення невизначеності та непередбачуваності її стану. Глобалізаційні процеси в міжнародній економіці не лише сприяли зростанню рівня інтернаціоналізації багатьох національних економічних систем, але й призвели до значного підвищення інтенсивності міжнародних економічних зв'язків і географічного розширення транспортно-логістичної діяльності, що зумовило ускладнення структури транспортно-логістичної інфраструктури та збільшення обсягів і концентрації потоків. Ці тенденції актуалізували процес формування сучасної транспортно-логістичної інфраструктури як одного із стратегічних шляхів підвищення ефективності реалізації експортного потенціалу регіонів України.

Аналіз останніх досліджень. Огляд наукових джерел свідчить про те, що дослідженнями науково-методичних і практичних аспектів формування та функціонування транспортно-логістичних систем і окремих компонентів їхньої транспортно-логістичної інфраструктури займалися багато науковців. Особливої уваги заслуговують роботи таких українських науковців, як В. В. Брагінський, Г. І. Брітченко, М. Ю. Григорак, О. А. Іщенко, А. Г. Кальченко, А. А. Кизим, Є. В. Крикавський, А. М. Пасічник, В. Л. Пілюшенко, Я. І. Шрамко та Л. Л. Ярошенко. Серед зарубіжних дослідників означеної проблематики варто відзначити М. Аббасі, М. Гамбері, Д. Гранта, П. Друкера, Дж. Ландлеу, К. Кльозе, Д. Дж. Бауерсокса, Р. Каплана, М. Фассіо та ін. Попри вагомий науковий доробок вищезгаданих науковців, проблеми та пріоритети формування транспортно-логістичної інфраструктури в контексті реалізації експортного потенціалу регіонів країни залишаються недостатньо дослідженими.

Метою статті є формування обґрунтованих заходів державної політики підтримки та розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в регіональних соціально-економічних системах, що базуються на результатах комплексного аналізу ефективності її функціонування в контексті реалізації експортного потенціалу регіонів України.

Основні результати дослідження. Повномасштабна агресія РФ в Україні призвела та продовжує завдавати значних руйнувань і втрат у всіх без винятку сферах економічної діяльності та соціальної сфери. Об'єкти транспортно-логістичної інфраструктури стали одними з тих, які зазнали найбільш масованих атак з боку агресора з початку розгортання повномасштабного вторгнення на територію України. Зокрема, першочерговими цілями активних атак з боку російських військ стали об'єкти авіаційної та залізничної інфраструктури, а

найбільших руйнувань серед усіх об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури (як в абсолютному, так і у вартісному вимірі) зазнали об'єкти дорожньої інфраструктури. За даними Київської школи економіки (КШЕ), з початку бойових дій в Україні було пошкоджено 19 аеропортів і аеродромів, а також 126 залізничних вокзалів і станцій. За попередніми оцінками КШЕ, загальний обсяг прямих збитків, завданих об'єктам транспортної інфраструктури в Україні, досяг 36,5 млрд дол. США, а непрямих збитків – 23,2 млрд дол. США [1].

У результаті бойових дій було зруйновано 24,6 тис. км доріг та 344 мостів і мостових переходів, сумарні орієнтовні втрати внаслідок прямого руйнування доріг і мостів – 29,5 млрд дол. США, а непрямі втрати – 8,6 млрд дол. США. Загальний обсяг прямих втрат залізничної інфраструктури оцінюється в 4,3 млрд дол. США, непрямих втрат залізничної інфраструктури – у 5,6 млрд дол. США та формується переважно завдяки недоотриманому доходу Укрзалізниці.

Повномасштабні бойові дії повністю зупинили роботу української цивільної авіації, що призвело до призупинення діяльності всіх аеропортів і суміжних видів діяльності в Україні. Загальний обсяг втрат знищеної та пошкодженої авіаційної інфраструктури в Україні за час повномасштабного вторгнення становить 2,04 млрд дол. США, непрямих утрат авіаційної сфери – 6,8 млрд дол. США. Від початку війни зруйновано або пошкоджено об'єкти портової інфраструктури в шести українських портах, зруйновані, зокрема, зернові термінали в портах Миколаєва, Одеси, Чорноморська та Ізмаїла. Загалом прямі втрати морської та річкової портової інфраструктури, а також суміжних до неї підприємств становили 560 млн дол. США. Обмеження та призупинення роботи окремих портів призвели до непрямих втрат підприємств морських портів і внутрішнього водного транспорту на суму 2,1 млрд дол. США. Незважаючи на значні втрати, транспортно-логістична сфера в Україні продовжує своє функціонування, демонструючи стійкість до сучасних викликів і ризиків воєнного стану завдяки своєчасно реалізованим профільним ініціативам і вжитим органами різного рівня державного управління заходам, а також швидкій адаптації підприємств до особливостей ведення господарської діяльності в умовах воєнного стану.

З перших днів повномасштабного вторгнення блокування роботи більшості українських портів призвело до термінової перебудови ланцюгів постачань і переорієнтації транспортно-логістичних потоків з південного на західний напрямок, а також до суттєвої зміни обсягів і структури перевезень експортних вантажів. Якщо за результатами січня 2022 р. 71% обсягу експортних вантажів було відправлено морським транспортом, то вже у квітні його питома вага у структурі транспортування експорту знизилася до 11%, у вартісному вимірі – з 3,98 млрд дол. США в січні 2023 р. до 0,31 млрд дол. США у квітні цього ж року (рис. 1).

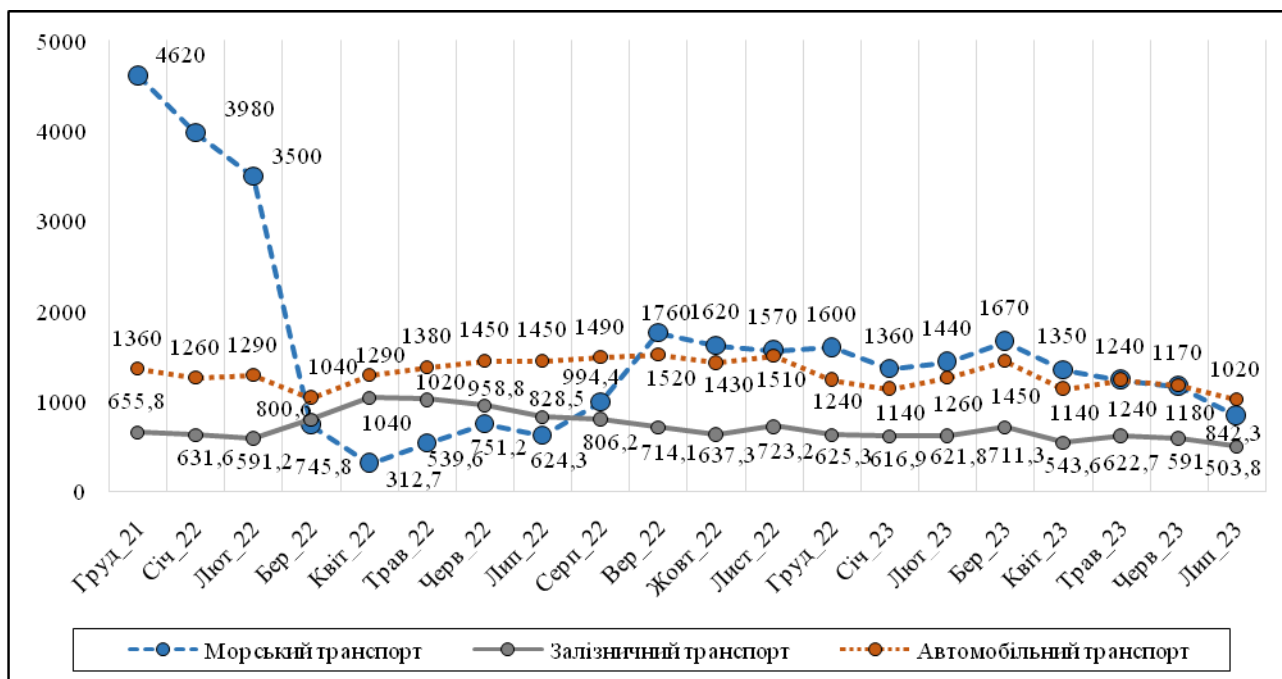


Рис. 1. Динаміка обсягів відправлення експортних вантажів різними видами транспорту в Україні у 2022-2023 рр., млн дол. США

Джерело: складено авторами на основі [2].

Натомість частки залізничного та автомобільного транспорту у структурі транспортування експорту у квітні 2023 р. продемонстрували значне зростання (у 3,3 та 3 рази відповідно) порівняно з аналогічними показниками січня 2023 р., проте у вартісному вимірі зростання їх не було таким значним (+64,7% та +2,4% відповідно). Запровадження морського коридору в Чорному морі для експорту українського зерна після підписання угоди з ООН та Туреччиною в липні 2022 р. дало змогу збільшити обсяги експорту морським транспортом у вересні до 4,8 млн тонн (або 1,76 млрд дол. США).

З початку роботи морського коридору до 16.07.2023 р., за даними Joint Coordination Centre for the Black Sea Grain Initiative [3], ним пройшли 1004 судна, які прийняли на борт 32,9 млн тонн української агропродукції, зокрема 16,9 млн тонн кукурудзи, 8,9 млн тонн пшениці, 1,9 млн тонн соняшникового шроту та 1,6 млн тонн соняшникової олії (решта – ячмінь, соя, ріпак тощо). У межах Всесвітньої продовольчої програми (WFP) було доставлено 725 тис. тонн української агропродукції, головними отримувачами якої стали Ефіопія (263 тис. тонн, або 36%), Ємен (151 тис. тонн, або 21%) та Афганістан (131 тис. тонн, або 18%). Серед трьох українських портів, які були залучені до Зернової угоди, найбільший обсяг агропродукції було завантажено та відправлено з морського порту «Чорноморськ» (409 суден прийняли на борт 12,7 млн тонн продукції). З морського порту «Південний» та Одеського морського порту за аналізований період вийшло 269 і 326 суден, на борт яких було завантажено 10,5 млн тонн і 9,7 млн тонн продукції.

Припинення роботи морського коридору в межах Зернової угоди призвело до переорієнтації експортних потоків української агропродукції на порти Дунайського кластера та чорноморські порти Румунії та Болгарії та одночасного значного зростання

навантаження на них, зміни географії та логістики експорту української агропродукції, зниження попиту на морські перевезення в Чорноморському басейні та зростання вартості експортної логістики. З липня 2023 р., після офіційного виходу РФ із Зернової угоди, російськими військами було здійснено щонайменше 21 масована атака на об'єкти портової інфраструктури Одеської області та Дунайського кластера, що призвело до руйнування або часткового пошкодження шести цивільних суден, понад 160 об'єктів портової та складської інфраструктури, знищено понад 300 тис. тонн агропродукції [4]. На початку серпня 2023 р. Військово-морські сили Збройних сил України (ВМС ЗСУ) відкрили нові тимчасові коридори для руху торговельних суден, які прямують до чорноморських портів України або виходять з них, що дало змогу частково відновити роботу основного напрямку відправлення експортних вантажів у минулому. За даними Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України, на 9.11.2023 р. в порти Одеси, Чорноморська та Південного зайшли під завантаження 116 суден, а 91 судном було успішно експортовано 3,3 млн тонн агро – та металопродукції.

Обмежена пропускна спроможність морських портів у межах Зернової угоди зумовила переорієнтацію експортних вантажопотоків на порти Дунайського кластера, на які у 2018-2021 рр. припадало 2,5-4,2% загальноукраїнського обсягу переробки вантажів, або 4-6 млн тонн вантажів. За результатами 2022 р., перевалка Дунайських портів зросла більш ніж у 4,5 раза – до 15,4 млн тонн вантажів. Наприклад, перевалка Ізмайльського порту зросла більш ніж удвічі – до 8,6 млн тонн, Ренійського порту – у п'ять разів (до 6,9 млн тонн), а Усть-Дунайського – у 12,2 раза (до 800 тис. тонн) [5]. За десять місяців 2023 р. вони обробили 27,6 млн тонн вантажів, а до кінця 2023 р., за оцінками Міністерства

інфраструктури, перевалка вантажів у портах Дунайського кластера може перевищити 30 млн тонн, а це вп'ятеро більше за показник 2021 р. Хоча сучасні показники перевалки вантажів значно перевищують проектну потужність портів Дунайського кластера (20,5 млн тонн), фактична пропускна спроможність їх, ураховуючи теперішній рівень модернізації, суттєво обмежена наявною транспортно-логістичною інфраструктурою та недостатніми технічними характеристиками їхніх гідротехнічних об'єктів, не дає змоги ефективно забезпечувати дедалі більший попит на портові послуги. Проте до відновлення повноцінної морської портової перевалки порти Дунайського кластера залишатимуться дієвим альтернативним каналом перевалки українських експортних вантажів, передусім метало – та агропродукції, а Міністерство інфраструктури України планує збільшувати їхню

пропускну спроможність (до 25 млн тонн на рік) завдяки залученню приватних інвестицій для побудови нових терміналів, а також з'єднання портів Ізмаїлу та Рені прямим залізничним сполученням.

Після блокування морських експортних шляхів неспроможність доставити країнам-партнерам величезний обсяг експортних вантажів, обсяг яких стрімко зріс у 2022-2023 рр. порівняно з показниками 2021 р., стала головною проблемою наземної транспортно-логістичної сфери України. У перші місяці війни суттєво зросла роль залізничного транспорту, якому, незважаючи на значні економічні втрати та щораз більше навантаження на нього, удалося швидко адаптуватися до нових викликів і стати надійним партнером держави в забезпеченні транспортних потреб оборонного та соціального секторів, а також транспортування товарів на експорт.

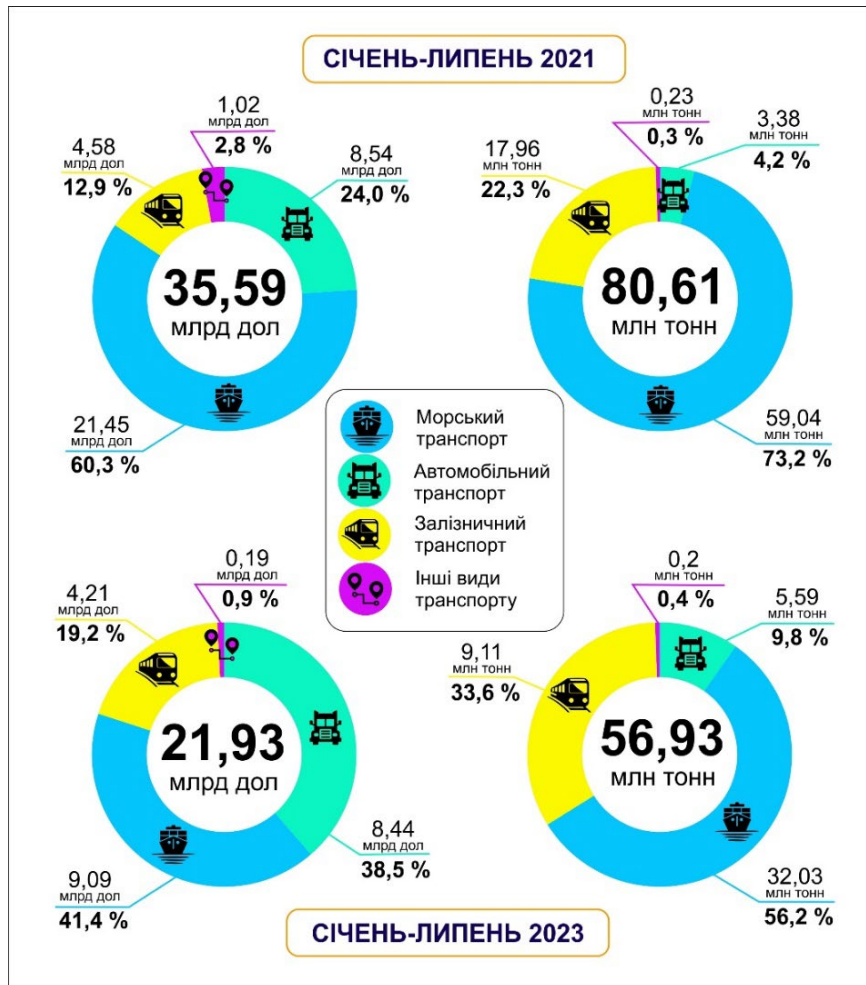


Рис. 2. Структура відправлення експортних вантажів за видами транспорту в Україні у 2021-2023 рр.
Джерело: складено авторами на основі [2].

За даними Державної митної служби України [2], частка залізничного транспорту у структурі відправлень експортних вантажів у січні-липні 2023 р. зросла на 11,3 в. п. порівняно з показником аналогічного періоду 2021 р. та досягла 33,6%, але в абсолютному вимірі на тлі загального скорочення обсягу експорту товарів з України впродовж 2023 р. експортний вантажопотік залізничного транспорту знизився майже на 50% (рис. 2). Серед основних причин скорочення експортного вантажопотоку залізничного транспорту в Україні у 2022-2023 рр.: утрата

вантажної бази через зниження обсягів виробництва агро- та металопродукції; недосконала чинна тарифна система на залізничні перевезення; значне подорожчання транспортно-логістичних послуг; обмежена пропускна спроможність пунктів перетину кордону та транспортно-логістичної інфраструктури в Україні; технологічні обмеження, пов'язані з іншим розміром колії (зміна візків вагонів з 1520 мм українського стандарту на 1435 мм європейського); обмеження, пов'язані з проведенням контрольних процедур прикордонною, митною і фітосанітарною

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОГО ПЕРІОДУ УКРАЇНИ

службами (як українською стороною, так і з боку сусідніх країн); обмежені пропускні спроможності залізничної та транспортно-логістичної інфраструктури сусідніх країн (пропускна спроможність колій і маршрутів, кількість рухомого складу, сортувальні станції та склади для обробки та зберігання / накопичення вантажів); ускладнена взаємодія між різними видами транспорту та дефіцит потужностей обробки вантажів під час перевантаження.

Швидка переорієнтація експортних потоків у напрямку західних кордонів України дала змогу Укрзалізниці розпочати тестування максимальної пропускної спроможності доступних прикордонних залізничних переходів, а також сконцентруватися на розбудові їх на заході країни. На жовтень 2023 р. в Україні діють 14 прикордонних залізничних переходів, що межують із чотирма країнами-членами ЄС (чотири – з Польщею, два – зі Словаччиною, два – з Угорщиною, два – з Румунією) та з Молдовою (чотири переходи), через які щодоби можна передавати 3,4 тис. вагонів з потенційною

спроможністю у 220 тис. тонн вантажів. Загальна потенційна спроможність перевезення експортних вантажів за місяць становить 102,7 тис. вагонів (або 6,5 млн тонн вантажів), зокрема зернових вантажів – 21,9 тис. вагонів (або 1,4 млн тонн вантажів). Натомість фактично в середньому за добу передається 53,6% потенційної спроможності експортних вантажів (1,8 тис. вагонів, або близько 120 тис. тонн вантажів), зокрема зернових вантажів – 32,1% потенційної спроможності (235 вагонів, або близько 15 тис. тонн вантажів) [6]. Основною причиною неповного завантаження діючих прикордонних залізничних переходів з українського боку, на нашу думку, є нерівномірний розподіл обсягів експортних вантажів між ними. Тільки п'ять із 14 діючих прикордонних залізничних переходів (Ізов – Грубешув, Мостиська-2 – Медика, Чоп – Чірна-над-Тісоу, Ужгород – Матевці та Дяково – Халмеу) є максимально задіяними в процесі перевезення експортних вантажів, черги на перетин кордону на них можуть сягати 15-20 діб.

Таблиця 1

Пропускна спроможність діючих прикордонних залізничних переходів в Україні у 2023 р.

Країна	Прикордонний залізничний перехід	Ширина колій, мм	Пропускна спроможність, од.	
			поїздів	вагонів
Польща	Ягодин – Дорогуськ	1435/1520	4	200
	Ізов – Грубешів	1520	12	605
	Рава-Руська – Верхрата	1435/1520	5	150
	Мостиська-2 – Медика	1435/1521	6	180
Словаччина	Чоп – Чірна-над-Тісоу	1435/1520	7	490
	Ужгород – Матевці	1520	10	500
Угорщина	Чоп – Захонь	1520	1	30
	Батьово – Еперешке	1435/1520	7	420
Румунія	Вадул-Сірет – Дорнешти	1435/1521	6	180
	Дякове – Халмеу	1435/1522	4	120
Молдова	Сокиряни – Окниця	1520	2	86
	Могилів-Подільський – Велчинець	1520	4	140
	Басарабська – Серпневе-1	1520	3	150
	Рені – Джурджулешти	1520	н. д.	н. д.

Джерело: складено авторами за даними [7].

Стрімке зростання обсягів експортних вантажів з України та їхня специфіка стали викликом для транспортно-логістичних систем сусідніх держав, особливо для їхніх залізничних і портових сфер. Після переорієнтації основних логістичних маршрутів українського експорту вони зіткнулися з низкою проблем: неготовністю залізничної інфраструктури до зростання обсягів перевезень; дефіцитом як локомотивного парку, так і вантажних вагонів; обмеженою пропускною здатністю окремих ділянок своїх залізничних мереж; невідповідністю габаритів рухомого складу України технічним вимогам іноземних залізниць (Словаччина, Румунія, Угорщина); ускладненнями процесу узгодження квот на перевалку української агропродукції в портах Гданська (Польща) та Констанци (Румунія).

Програмою розвитку залізничних станцій та переходів, що межують з країнами Європейського Союзу, на 2022-2025 роки передбачено збільшення кількості прикордонних вантажних переходів до 19, значне зростання їхньої пропускної здатності завдяки модернізації тих переходів, які діють, а також побудову нової транспортно-логістичної інфраструктури (мультимодальних терміналів, сухих портів, ділянок з колією шириною 1435 мм) на прикордонних діль-

ницях і збільшення кількості рухомого складу на кордонах для забезпечення зростання вантажопотоку. Щоб подолати наявні обмеження для зростання обсягів експорту українських товарів, представники Укрзалізниці активно налагоджують співпрацю з польськими та балтійськими колегами з питань розвитку вантажних залізничних перевезень між країнами задля збільшення експортно-імпортного потенціалу. Зокрема, триває пошук можливостей для розширення залізничних коридорів до портів Латвії, Литви та Естонії, які після припинення транзиту російських вантажів, що потрапили під санкції, володіють значним незадіяним потенціалом для обробки та транспортування української агропродукції та металопрокату, а також для імпорту енергоносіїв до України.

Окремо варто зазначити про низький рівень контейнеризації перевезень вантажів в Україні (менш ніж 4% загального обсягу), який значно поступається аналогічному показнику країн-членів ЄС (35-55%) і свідчить про недостатній рівень розвитку української транспортно-логістичної системи для реалізації наявного експортного потенціалу. Одними з головних причин низького рівня контейнеризації перевезень вантажів в Україні до повномасштабного вторгнення

рф були низький рівень попиту на такі послуги в умовах сировинної структури українського експорту та дефіцит перевантажувальних потужностей. Головний акцент у роботі української транспортної системи робився на залізничні перевезення великотоннажними потягами сировинних вантажів (руди, зернові) у напрямку морських портів України. Швидке та ефективне перевантаження вантажів передбачає наявність широкої мережі спеціально обладнаних мультимодальних терміналів, які дають змогу значно покращувати процес взаємодії між різними видами транспорту, обробляти, зберігати та доставляти будь-які вантажі відповідно до потреб клієнтів. На тлі переорієнтації транспортно-логістичних шляхів в Україні спостерігається значне пошукання процесу нарощування перевантажувальних потужностей (як біля основних пунктів перетину кордону в західних регіонах України, так і в районі портів Дунайського кластера), проте кількість мультимодальних терміналів залишається недостатньою для підвищення рівня реалізації експортного потенціалу регіонів України.

Після повномасштабного вторгнення РФ сфера автомобільного транспорту продемонструвала високу стійкість серед інших сфер у транспортній системі України. Упродовж березня-серпня 2022 р., до моменту відкриття Зернової угоди, автомобільним транспортом з-поміж інших видів транспорту щомісяця перевозилося найбільше за вартістю експортних вантажів – у середньому на 1,4 млрд дол. США, що становило близько 46,2% загального щомісячного обсягу перевезень експортних вантажів.

Хронічна перевантаженість пунктів пропуску через державний кордон на заході України в умовах повномасштабного вторгнення РФ, а подекуди повне блокування їх є однією з основних перешкод для ефективної організації та збільшення обсягів експортних перевезень автомобільним транспортом. Підписання в червні 2022 р. між Україною та ЄС Спеціальної Угоди про лібералізацію перевезень автомобільним транспортом дало змогу відчутно спростити умови перетину кордону, що сприяло зростанню кількості українських перевізників, які перетинали кордон з країнами-членами ЄС, на 53% порівняно з аналогічним періодом 2021 р., а також зростанню кількості перетинів кордону на 43%. Упродовж року дії цієї угоди обсяги двосторонніх і транзитних автомобільних перевезень зросли більш ніж на 50%. Проте зростання кількості перетинів кордону суттєво загостило іншу проблему вантажного автотранспорту – довготривалих простоїв під час перетину державного кордону через обмежену пропускну здатність наявних пунктів перетину кордону та недостатньо злагоджену роботу митних / контрольних органів суміжних країн.

Сьогодні на кордоні з країнами-членами ЄС функціонує 21 автомобільний пункт перетину (АПП) кордону (три з яких відкриті після повномасштабного вторгнення), у дев'яти з яких здійснюється переміщення великовантажних транспортних засобів. У січні-липні 2023 р. АПП кордону з Польщею обслуговували 47,4% експортних вантажоперевезень автомобільним транспортом, Словаччиною – 8,2%, Угорщиною – 16,3%, Румунією – 16,3%, а з Молдовою – 11,8%. За даними порталу «ЄЧерга» [9], кількість транспортних засобів у чергах на АПП

кордону в Україні в листопаді 2023 р. зросла у 18,6 рази порівняно з аналогічним показником січня цього року, а середня тривалість періоду очікування до перетину кордону виросла майже в 4 рази – із 40 хвилин у січні до 159 хвилин у листопаді 2023 р. Проблема простоїв вантажного автотранспорту в АПП суттєво ускладнилася в результаті протесту польських перевізників, який розпочався 6.11.2023 р., на трьох АПП, що призвело до блокування на польсько-українському кордоні понад 20 тис. транспортних засобів, а також зниження потоку вантажного транспорту на 25%.

Задля вирішення проблеми перевантаженості АПП державного кордону український уряд розпочав процес передавання АПП до сфери управління Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури, яке займатиметься утриманням, експлуатацією, ремонтом, реконструкцією та модернізацією наявних АПП, а також облаштуванням і будівництвом нових. Ще одним кроком до впорядкування руху до АПП і скорочення терміну простоїв транспортних засобів стало впровадження Міністерством відновлення з 8.05.2023 р. проекту «Електронна черга перетину кордону» для вантажних транспортних засобів на всіх діючих АПП. Система електронної черги стала не тільки дієвим інструментом для впорядкування черги на АПП, але й дала змогу створити більш прозорий механізм проходження кордону вантажними транспортними засобами.

Підвищення рівня злагодженості та ритмічності роботи митних і контрольних органів суміжних сторін на АПП є важливим чинником вирішення проблеми перевантаженості АПП та збільшення їхньої пропускну спроможності. Одним із шляхів реалізації цього чинника є налагодження роботи санітарних, фітосанітарних і ветеринарних служб у режимі 24/7, а також спрощення процесу проходження фітосанітарного та ветеринарного контролю на території країн-членів ЄС. У жовтні 2023 р. Міністерству аграрної політики та продовольства України вдалося досягти домовленості зі своїми колегами з Польщі та Литви про перенесення санітарного, фітосанітарного та ветеринарного контролю з українсько-польського кордону до литовського порту Клайпеди для всіх аграрних вантажів, які туди прямують.

Оскільки повітряний простір над Україною закритий для польотів цивільної авіації, це робить неможливою операційну діяльність, зокрема вантажні перевезення, українських і іноземних авіакомпаній. Відновлення цивільних транспортних польотів буде залежати від рівня забезпечення їхньої безпеки, а оцінювання можливих ризиків здійснюватимуть, урахувавши наявні в Україні спеціалізовані системи озброєння, їхні технічні характеристики та військові спроможності ворога. Поки що в Україні не сформувалися передумови для повного відкриття авіаційного простору.

Висновки. Важлива роль, яку відіграють транспортно-логістична система та її інфраструктура в процесі реалізації експортного потенціалу регіонів України в умовах затяжної війни та повоєнного відновлення, зумовлює потребу в обґрунтуванні заходів державної політики щодо їх підтримки та подальшого розвитку, спрямованих на підвищення їхньої стійкості до викликів війни та формування

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОГО ПЕРІОДУ УКРАЇНИ

підрунтя для довгострокового зростання. Підвищення стійкості транспортно-логістичної інфраструктури можливе завдяки поєднанню в державній політиці механізмів створення сприятливих умов для відновлення кожної з її структурних елементів з інструментами стимулювання їхнього розвитку відповідно до пріоритетних напрямів реалізації експортного потенціалу регіонів України.

Основними напрямами такої політики, на нашу думку, повинні стати:

1. Розширення можливостей реалізації експортного потенціалу регіонів України. Цей напрям передбачає підвищення пропускної спроможності пунктів перетину державного кордону, морських і водних шляхів завдяки реалізації таких заходів:
 - підвищення ефективності роботи, реконструкція та модернізація наявних пунктів перетину кордону, а також розбудова нових (як залізничних, так і автомобільних);
 - реалізація угоди про спільний контроль на АПП із сусідніми країнами-членами ЄС;
 - підвищення рівня злагодженості та ритмічності роботи митних і контрольних органів суміжних сторін;
 - удосконалення проекту «Електронна черга перетину кордону» у напрямі запровадження критеріїв визначення пріоритетності перевезення окремих вантажів (військових, гуманітарних, небезпечних, тих, що швидко псується тощо) та врахування пріоритету автотранспорту, що перетинає кордон на умовах Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів, використовуючи книжку МДП;
 - модернізація прикордонної дорожньої інфраструктури;
 - комплексний розвиток припортової інфраструктури (залізничних підходів, автомобільних доріг) і збільшення пропускної спроможності морських портів;
 - спрощення дозвільної процедури для виконання будівельних робіт в акваторіях морських портів і на землях внутрішнього водного транспорту;
 - будівництво та модернізація залізничних колій у напрямку пунктів перетину кордону з ЄС та портів Дунаю;
 - відновлення та введення в експлуатацію вже наявних ділянок залізничних колій європейського стандарту;
 - продовження колії європейського стандарту до головних залізничних вузлів західних регіонів України;
 - розгортання на всіх пунктах перетину кордону з ЄС пунктів переобладнання рухомого складу із широкої колії на вузьку.
2. Диверсифікація розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в декількох взаємодоповнювальних пріоритетних напрямах як складової державної економічної безпеки.
3. Створення умов для повноцінного відтворення та модернізації транспортних засобів у сферах залізничних і морських перевезень як основних перевізників експортних вантажів:
 - запровадження приватної тяги (локомотивів) на ринку залізничних перевезень;
 - часткова локалізація виробництва електронної та теплової тяги в Україні;
 - переоснащення рухомого складу морських транспортних підприємств завдяки механізмам державно-приватного партнерства та державне фінансове стимулювання українського суднобудування;
 - реалізація державної програми оновлення парку вантажних вагонів в Україні.
4. Упровадження конкурентного тарифного регулювання в морських і залізничних перевезеннях:
 - затвердження Методики розрахунку розмірів ставок портових зборів та Порядку справляння, обліку та використання коштів від портових зборів;
 - прийняття закону про створення Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, а також запуск її діяльності.
5. Інтеграція транспортно-логістичної інфраструктури України до світової транспортної системи:
 - залучення українських залізничних коридорів до TEN-T з доступом до фінансування інфраструктурних проєктів;
 - залучення України до китайського проєкту «Belt and Road Initiative», який з'єднає контейнерним залізничним сполученням Європу та Китай;
 - адаптація та гармонізація українського законодавства в транспортно-логістичній сфері до міжнародних норм;
 - інтенсифікація розвитку транскордонної співпраці з органами державної влади іноземних країн з питань запобігання правопорушенням у транспортно-логістичній сфері.
6. Інтенсифікація співпраці України з міжнародними фінансовими організаціями (ЄБРР, ЄІБ, ІНЕА та ін.) та участь у міжнародних програмах (CEF) з метою залучення міжнародної фінансової допомоги для модернізації транспортно-логістичної інфраструктури.
7. Розвиток контейнерних і мультимодальних перевезень вантажів:
 - формування мережі регулярних маршрутів контейнерних залізничних перевезень, синхронізованих з маршрутами сусідніх держав-членів ЄС;
 - удосконалення нормативно-правового регулювання організації контейнерних і мультимодальних перевезень;
 - розширення, модернізація наявних і створення нових об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури для обслуговування контейнерних і мультимодальних перевезень;
 - демонополізація державних контейнерних терміналів;
 - спрощення умов міжнародних мультимодальних вантажних перевезень, зокрема в межах міжнародного транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА).

8. Передання збиткових або зношених об'єктів транспортної інфраструктури (залізничних вокзалів, єдиних майнових комплексів морських портів, контейнерних терміналів тощо) у концесію або їх приватизація;
9. Прискорення реформування державних підприємств транспортного сектору:
 - завершення процесу реформування структури АТ «Укрзалізниця» шляхом її організаційного та фінансового поділу на окремі сектори за видами діяльності з виділенням компаній-конкурентів у формі акціонерних товариств у кожному секторі (крім залізничної інфраструктури);
 - реформування Адміністрації морських портів України (АМПУ) шляхом перетворення її на акціонерне товариство із сімома портовими адміністраціями.

Важливим чинником формування підґрунтя для якісної трансформації та модернізації транспортно-логістичної інфраструктури є активний євроінтеграційний поступ України, що відкриє ширший доступ до ринку ЄС та сприятиме використанню його можливостей для збільшення та ефективнішої реалізації експортного потенціалу регіонів України, розбудови їхньої транспортно-логістичної інфраструктури відповідно до норм і стандартів ЄС, а також розширення взаємовигідного партнерства з країнами-членами ЄС у сфері транспорту та логістики, ураховуючи національні економічні інтереси. Максимально повне використання можливостей транспортно-логістичної інфраструктури в процесі реалізації експортного потенціалу регіонів України сприятиме швидкому відновленню та стабільному розвитку вітчизняної економіки, зростанню її конкурентоспроможності як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках.

Список використаних джерел

1. Звіт про прямі збитки інфраструктури та непрямі втрати економіки від руйнувань внаслідок військової агресії Росії проти України станом на червень 2023 року. *Київська школа економіки*: сайт. 2023. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2022/07/NRC_CLEAN_Final_Jul1_Losses-and-Needs-Report.pdf
2. Статистика та реєстри. *Державна митна служба України*: сайт. 2023. URL: <https://bi.customs.gov.ua/uk/trade>
3. Black Sea Grain Initiative. Data. *United Nation*: Website. 2023. URL: <https://www.un.org/en/black-sea-grain-initiative/data>
4. Український коридор: рух суден продовжується як на вихід, так і на вхід до портів Великої Одеси. *Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України*: сайт. 9.11.2023. URL: <https://mtu.gov.ua/news/34892.html>
5. *Адміністрація морських портів України*: сайт. 2023. URL: <https://www.uspa.gov.ua>
6. Показники вантажних перевезень. *Укрзалізниця*: сайт. 2023. URL: https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/general_information/indicators_of_transit

7. Копилов М. Чи достатньо Україні залізничних переходів з країнами Європи? *Rail.insider*: сайт. 27.06.2023. URL: <https://www.railinsider.com.ua/chy-dostatno-ukrayini-zaliznychnyh-perehodiv-z-krayinamy-yevropy>
8. Стан зовнішньої торгівлі продуктами АПК. *Українська зернова асоціація*: сайт. 2023. URL: <https://uga.ua/eksportni-pokazniki>
9. Статистика. *еЧерга*: сайт. 2023. URL: <https://echerha.gov.ua/statistics>

References

1. Zvit pro pryami zbytky infrastruktury ta nepryami vtraty ekonomiky vid ruynuvan' vnaslidok viys'kovoyi ahresiyi Rosiyi proty Ukrayiny stanom na cherven' 2023 roku [Report on direct damage to infrastructure and indirect losses to the economy from destruction as a result of Russia's military aggression against Ukraine as of June 2023] (2023). *Kyiv School of Economics*: Website. Retrieved from https://kse.ua/wp-content/uploads/2022/07/NRC_CLEAN_Final_Jul1_Losses-and-Needs-Report.pdf [in Ukrainian].
2. Statystyka ta reyestry [Statistics and registers] 2023. *State Customs Service of Ukraine*: Website. Retrieved from <https://bi.customs.gov.ua/uk/trade> [in Ukrainian].
3. Black Sea Grain Initiative. Data (2023). *United Nation*: Website. Retrieved from <https://www.un.org/en/black-sea-grain-initiative/data>
4. Ukrainy's'kyu korydor: rukh suden prodovzhuyet'sya yak na vykhid, tak i na vkhid do portiv Velykoyi Odesy [Ukrainian corridor: the movement of ships continues both to the exit and to the entrance to the ports of Great Odesa] (2023, Nov 09). *Ministry of Development of Communities, Territories and Infrastructure of Ukraine*: Website. Retrieved from <https://mtu.gov.ua/news/34892.html> [in Ukrainian].
5. *Sea Ports Administration of Ukraine*: Website (2023). Retrieved from <https://www.uspa.gov.ua> [in Ukrainian].
6. Pokaznyky vantazhnykh perevezen' [Indicators of freight transportation] (2023). *Ukrainian Railways*: Website. Retrieved from https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/general_information/indicators_of_transit [in Ukrainian].
7. Kopylov, M. (2023, Jun 27). Chy dostatn'o Ukraini zaliznychnykh perekhodiv z krayinamy Yevropy? [Does Ukraine have enough railway crossings with European countries?]. *Rail.insider*: Website. Retrieved from <https://www.railinsider.com.ua/chy-dostatno-ukrayini-zaliznychnyh-perehodiv-z-krayinamy-yevropy> [in Ukrainian].
8. Stan zovnishn'oyi torhivli produktamy APK [State of foreign trade in agricultural products] (2023). *Ukrainian Grain Association*: Website. Retrieved from <https://uga.ua/eksportni-pokazniki> [in Ukrainian].
9. Statystyka [Statistics] (2023). *eCherha*: Website. Retrieved from <https://echerha.gov.ua/statistics> [in Ukrainian].

Надійшло 21.10.2023 р.