

Хмельницький національний університет
Факультет міжнародних відносин
Кафедра міжнародних економічних відносин

ДИПЛОМНА РОБОТА

магістр

Освітній рівень

Галузь знань 29 Міжнародні відносини

Шифр і назва галузі знань

Спеціальність 292 Міжнародні економічні відносини

Шифр і назва спеціальності

Спеціалізація Міжнародні економічні відносини

на тему: «ТРАНСФОРМАЦІЯ ПОЛЬСЬКО-УКРАЇНСЬКИХ ВІДНОСИН В
МИТНО-ЛОГІСТИЧНОМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННІ НА ТЛІ ГЕОПОЛІТИЧНИХ
ВИКЛИКІВ»

Виконав: студент 2 курсу, група МЕВм -21-1 _____ С.М. Бірюков

Підпис

Ініціали, прізвище

Керівник: д.е.н., професор _____

І.Ю. Думанська

Підпис, дата

Ініціали, прізвище

До захисту допускаю:

Зав.кафедри МЕВ д.е.н., професор _____

Д.М. Васильківський

Підпис, дата

Ініціали, прізвище

_____ 2022 р.

Хмельницький, 2022

ХМЕЛЬНИЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет	Міжнародних відносин
Кафедра	Міжнародних економічних відносин
Освітній рівень	Другий (магістерський)
Галузь знань	29 Міжнародні відносини
Спеціальність	292 Міжнародні економічні відносини
Спеціалізація	Міжнародні економічні відносини

ЗАТВЕРДЖУЮ:
Завідувач кафедри МЕВ
д.е.н., професор Васильківський Д.М.

«___» _____ 2022 р.

ЗАВДАННЯ НА ДИПЛОМНУ РОБОТУ

Бірюков Станіслав Миколайович

(прізвище, ім'я по батькові)

1. Тема роботи «Трансформація польсько-українських відносин в митно-логістичному забезпеченні на тлі геополітичних викликів»

Керівник роботи Думанська Ілона Юріївна, д.е.н., професор

затверджено наказом ректора університету від «___» _____ 2022 р., № ___

2. Строк подання студентом роботи на кафедру грудень 2022 р.

3. Вихідні дані до роботи офіційні дані Державного комітету статистики України та міжнародних рейтингових організацій та агенцій, законодавчі і нормативні акти України, праці вітчизняних і закордонних учених, підручники, монографії, методичні рекомендації.

4. Зміст дипломної роботи (перелік питань, які належить розробити)

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ РЕАЛІЗАЦІЇ ПОЛЬСЬКО-УКРАЇНСЬКИХ ВІДНОСИН В МИТНО-ЛОГІСТИЧНОМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННІ

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ МИТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПОЛЬСЬКО-УКРАЇНСЬКИХ ВІДНОСИН НА ТЛІ ГЕОПОЛІТИЧНИХ ВИКЛИКІВ

РОЗДІЛ 3. СТРАТЕГІЧНІ ПРІОРИТЕТИ ТРАНСФОРМАЦІЇ ПОЛЬСЬКО-УКРАЇНСЬКИХ ВІДНОСИН В МИТНО-ЛОГІСТИЧНОМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННІ НА ТЛІ ГЕОПОЛІТИЧНИХ ВИКЛИКІВ

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень)

- 22 таблиці;
- 28 рисунків;
- 14 слайдів ілюстративного матеріалу.

6. Консультанти роботи із зазначенням розділів роботи, які їх стосуються

Розділ	Консультанти	Підпис, дата	
		Завдання видав	Завдання прийняв
I	Думанська І.Ю.	01.11.2022	
II	Думанська І.Ю.	14.11.2022	
III	Думанська І.Ю.	22.11.2022	

7. Дата видачі завдання 03.10.2022 року

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ п/п	Назва етапів магістерської роботи	Термін виконання етапу	Примітка
1.	Визначення теми роботи	26.09.2022	
2.	Одержання завдання	03.10.2022	
3.	Складання плану роботи	12.10.2022	
4.	Збір матеріалу по роботі	31.10.2022	
5.	Написання першого розділу	07.11.2022	
6.	Збір статистичних даних	14.11.2022	
7.	Написання другого розділу	21.11.2022	
8.	Написання третього розділу	28.12.2022	
9.	Формулювання та написання висновків по розділах, загальних висновків по роботі	05.12.2022	
10.	Оформлення переліку джерел посилання	07.12.2022	
11.	Підготовка тексту виступу та ілюстративних додатків до дипломної роботи	09.12.2022	
12.	Здача роботи на кафедрі	12.12.2022	

Студент _____ С.М. Бірюков
 Підпис Ініціали, прізвище

Керівник _____ І.Ю. Думанська
 Підпис Ініціали, прізвище

АНОТАЦІЯ

Дипломна робота студента на тему «Трансформація польсько-українських відносин в митно-логістичному забезпеченні на тлі геополітичних викликів» містить 123 сторінок, 22 таблиці, 25 рисунків, список літератури з 120 найменувань.

Мета дипломної роботи: узагальнення теоретико-методичних основ та надання практичних рекомендацій щодо трансформації польсько-українських відносин в митно-логістичному забезпеченні на тлі геополітичних викликів.

Завдання роботи: проаналізувати генезис та передумови розвитку польсько-українських відносин; дослідити фактори розбудови та здійснити аналіз митно-логістичного забезпечення між Україною та Польщею на тлі геополітичних викликів; визначити шляхи оптимізації технічної інфраструктури та запропонувати концептуальні основи забезпечення розвитку транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності; сформувати організаційно-функціональні засади у розбудові митно-логістичних хабів на кордоні України з Польщею.

Об'єкт дослідження: польсько-українські відносини в митно-логістичному забезпеченні.

Предмет дослідження: теоретичні та практичні засади трансформації польсько-українських відносини в митно-логістичному забезпеченні на тлі геополітичних викликів.

Інструментарій: праці вітчизняних і закордонних учених, нормативно-правові акти, статистична інформація, монографії, періодичні видання, інтернет-ресурси.

Ключові слова: польсько-українські відносини, українсько-польський кордон, митно-логістичне забезпечення, мультимодальність, транскордонне співробітництво, транспортна інфраструктура

ANNOTATION

Degree work of the student on the topic «Transformation of Polish-Ukrainian relations in customs and logistics support against the backdrop of geopolitical challenges» contains 123 pages, 22 tables, 25 drawings, a list of literature of 120 titles.

The purpose of the thesis: generalization of theoretical and methodological foundations and provision of practical recommendations regarding the transformation of Polish-Ukrainian relations in customs and logistics support against the background of geopolitical challenges.

The task of the work: to analyze the genesis and prerequisites for the development of Polish- Ukrainian relations; to investigate the factors of development and carry out an analysis of customs and logistics support between Ukraine and Poland against the background of geopolitical challenges; determine ways to optimize the technical infrastructure and propose conceptual bases for ensuring the development of transport infrastructure on the basis of multimodality; to form organizational and functional principles in the development of customs and logistics hubs on the border of Ukraine with Poland.

The object of the study: Polish-Ukrainian relations in customs and logistics support.

The subject of the study: theoretical and practical foundations of the transformation of Polish-Ukrainian relations in customs and logistics support against the background of geopolitical challenges. Tools: works of domestic and foreign scientists, legal acts, statistical information, monographs, periodicals, Internet resources.

Key words: Polish-Ukrainian relations, Ukrainian-Polish border, customs and logistics support, multimodality, cross-border cooperation, transport infrastructure.

ЗМІСТ

СКОРОЧЕННЯ ТА УМОВНІ ПОЗНАКИ.....	6
ВСТУП.....	7
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ РЕАЛІЗАЦІЇ ПОЛЬСЬКО-УКРАЇНСЬКИХ ВІДНОСИН В МИТНО-ЛОГІСТИЧНОМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННІ.....	11
1.1 Генезис і передумови розвитку польсько-українських відносин.....	11
1.2 Фактори розбудови митно-логістичного забезпечення між Україною та Польщею.....	21
1.3 Геополітичні виклики трансформації польсько-українських відносин в митно-логістичному забезпеченні.....	31
Висновки до першого розділу.....	39
РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ МИТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПОЛЬСЬКО-УКРАЇНСЬКИХ ВІДНОСИН НА ТЛІ ГЕОПОЛІТИЧНИХ ВИКЛИКІВ.....	41
2.1 Тенденції розвитку економіки Польщі та України на тлі геополітичних викликів.....	41
2.2 Оцінювання стану логістики та рівня спрощення митних процедур між Україною та Польщею у міжнародних рейтингах.....	52
2.3 Сучасний стан розвитку митно-логістичного забезпечення польсько-українських відносин.....	65
Висновки до другого розділу.....	73
РОЗДІЛ 3 СТРАТЕГІЧНІ ПРІОРИТЕТИ ТРАНСФОРМАЦІЇ ПОЛЬСЬКО-УКРАЇНСЬКИХ ВІДНОСИН В МИТНО-ЛОГІСТИЧНОМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННІ НА ТЛІ ГЕОПОЛІТИЧНИХ ВИКЛИКІВ.....	75
3.1 Оптимізація технічної інфраструктури та логістичний аутсорсинг у функціонуванні українсько-польського кордону.....	75
3.2 Концептуальні основи забезпечення розвитку транспортної інфраструктури України та Польщі на засадах мультимодальності.....	84
3.3 Організаційно-функціональні засади транскордонного співробітництва у розбудові митно-логістичних хабів на кордоні України з Польщею.....	95
Висновки до третього розділу	101
ВИСНОВКИ.....	104
ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАННЯ.....	108
ДОДАТКИ.....	120

СКОРОЧЕННЯ ТА УМОВНІ ПОЗНАКИ

МЛЗ	митно-логістичне забезпечення
ПУВ	польсько-українські відносини
УПК	українсько-польський кордон
ПП	пропускні пункти
МПП	міжнародні пункти пропуску
АПП	автомобільний пункт пропуску
МАПП	митний автомобільний пункт пропуску
ТС	транскордонне співробітництво
КТ	контейнерний термінал
ММ	мультимодальність

ВСТУП

Актуальність теми. Україна і Польща – найбільші за ресурсами та територією країни Східної Європи. Держави є безпосередніми сусідами з протяжністю кордону 525 км., займають зручне географічне положення, володіють вагомими природними та людськими ресурсами. Країни тісно співпрацюють в рамках транскордонного співробітництва, мають сталий генезис розвитку та взаємодії між собою в сфері забезпечення спільних геополітичних інтересів у регіоні Центрально-Східної Європи.

Вивчення сучасних польсько-українських міждержавних відносин характеризується інтенсивністю та прогресом. В умовах глобальних перетворень сучасності, анексії Криму та військової агресії Росії на всій території України, співпраця між Республікою Польща та Україною є одним з найефективнішим засобів європейсько-атлантичної інтеграції.

Такі трансформаційні зміни в сучасних геополітичних викликах зумовлюють актуальність дослідження польсько-українського досвіду співпраці, виявлення запасів та ресурсів взаємного розвитку та ефективної організації митно-логістичного забезпечення на спільному кордоні з врахуванням особливостей транспортної інфраструктури обох країн та розвитку транскордонного співробітництва у розбудові митно-логістичних хабів на спільному кордоні.

Ступінь наукової розробки. Дослідженню нової системи міжнародних відносин між Україною та Польщею, вивченню передумов та перших кроків двосторонньої співпраці між країнами були присвячені праці таких вчених, як О. Івченко, В. Глібов та Д. Горун, А. Кудряченко, В. Струтинський, Л. Чикаленко, О. Васильєв та інші. Перебіг відносин, динаміка контактів між Україною та Республікою Польща в різних сферах суспільно-політичного та економічного життя представлена у публікаціях К. Кіндрата та С. Трохимчука, Б. Борщевського, Х. Зеленка, Л. Алексієвець та В. Гевка, О. Знахоренка, А. Киридола, В. Колесника та ін. Конкретні дослідження сучасних відносин між

Україною та Польщею на тлі розвитку інтеграційних процесів до ЄС та НАТО та змін в геополітичній ситуації відображені у монографіях Л. Алексієвецької та І. Ільчука, Л. Стрільчука, М. Янкова, Н. Бухлай та ін., тоді як аспекти трансформації польсько-українських відносин в митно-логістичному забезпеченні на тлі геополітичних викликів є малодослідженими та потребують подальших розробок.

Метою дипломної роботи є узагальнення теоретико-методичних основ та надання практичних рекомендацій щодо трансформації польсько-українських відносин в митно-логістичному забезпеченні на тлі геополітичних викликів.

Для досягнення зазначеної мети в роботі поставлено і вирішено такі завдання:

- проаналізувати генезис і передумови розвитку польсько-українських відносин;
- дослідити фактори розбудови митно-логістичного забезпечення між Україною та Польщею на тлі геополітичних викликів;
- визначити тенденції розвитку економіки Польщі та України на тлі геополітичних викликів;
- здійснити оцінювання стану логістики та рівня спрощення митних процедур між Україною та Польщею у міжнародних рейтингах;
- охарактеризувати сучасний стан розвитку митно-логістичного забезпечення польсько-українських відносин;
- визначити шляхи оптимізації технічної інфраструктури та логістичний аутсорсинг у функціонуванні українсько-польського кордону;
- запропонувати концептуальні основи забезпечення розвитку транспортної інфраструктури України та Польщі на засадах мультимодальності;
- сформулювати організаційно-функціональні засади транскордонного співробітництва у розбудові митно-логістичних хабів на кордоні України з Польщею.

Об'єктом дослідження є польсько-українські відносини в митно-логістичному забезпеченні.

Предметом дослідження є теоретичні та практичні засади трансформації польсько-українських відносини в митно-логістичному забезпеченні на тлі геополітичних викликів.

Методи дослідження. Теоретичну та методичну основу дослідження дипломної роботи складають положення сучасної теорії міжнародних відносин, наукові праці провідних вітчизняних і зарубіжних вчених в сфері польсько-українських відносин в митно-логістичному забезпеченні та їх трансформаційні зміни на тлі геополітичних викликів сучасності.

У процесі виконання роботи використано систему наукових методів і підходів, які забезпечують концептуальну єдність дослідження: історичний метод (аналіз генезису і передумов розвитку польсько-українських відносин); факторний аналіз (визначення факторів розбудови митно-логістичного забезпечення між Україною та Польщею); причинно-наслідковий аналіз (виявлення впливу геополітичних викликів на трансформацію польсько-українських відносин в митно-логістичному забезпеченні); метод системного аналізу та узагальнення (для дослідження тенденцій розвитку економіки Польщі та України на тлі геополітичних викликів); методи рейтингування та порівняння (для оцінювання стану логістики та рівня спрощення митних процедур між Україною та Польщею у міжнародних рейтингах); статистичний та графічний метод (аналіз сучасного стану розвитку митно-логістичного забезпечення польсько-українських відносин); метод коефіцієнтів і граничних показників, візуального моделювання та картографування (в ході оптимізації технічної інфраструктури функціонування українсько-польського кордону на засадах мультимодальності та обґрунтування засад розбудови митно-логістичних хабів; метод узагальнення – при написанні висновків.

Інформаційну базу дипломної роботи становлять чинні нормативно-правові акти щодо регулювання польсько-українських відносин, дані Державної служби статистики України та Центрального статистичного

управління Польщі, офіційні матеріали та публікації міжнародних рейтингових організацій в сфері логістики та митного контролю, монографічна та періодична література, інтернет-ресурси.

Апробація результатів дослідження. Основні висновки, положення і результати роботи оприлюднені на Міжнародній студентській науково-практичній конференції «Міжнародні економічні відносини в системі діджиталізації соціально-економічних, митно-логістичних, конкурентних детермінант сталого розвитку у післявоєнній відбудові економіки України» (м. Хмельницький, 30 листопада 2022 р.).

Структура роботи. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, містить 123 сторінок тексту, 25 рисунків, 22 таблиці. Список джерел включає 120 найменувань літератури.

РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ РЕАЛІЗАЦІЇ ПОЛЬСЬКО-УКРАЇНСЬКИХ ВІДНОСИН В МИТНО-ЛОГІСТИЧНОМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННІ

1.1 Генезис і передумови розвитку польсько-українських відносин

Створення нової системи українсько-польського співробітництва в сучасних міжнародних умовах пов'язане з розвитком новітніх відносин між Україною та Польщею, зумовлених істотними змінами у світі наприкінці минулого століття, геополітичним розташуванням, територіальною близькістю, традиційністю контактів та національних інтересів. Протягом останніх років вони поглинали як успіх міжурядової взаємодії, так і суперечливі аспекти, гострі дискусії та навіть кризові явища, особливо у міжсоціальному спілкуванні та різному ставленні до інтерпретації та святкуванні історичних подій та громадських діячів минулого обох народів, але загалом їх можна охарактеризувати як динамічні та перспективні.

Республіка Польща була першою державою, яка визнала незалежність України у 1991 р. У 1992 році був підписаний міждержавний українсько-польський Договір про добросусідство, що означає встановлення дипломатичних відносин між країнами [66]. У 1994 році було підписано декларацію принципів взаємовідносин. Протягом 90-х років основна увага приділялася проблемам в економіці, торгівлі та історії минулих років. Проте, сторонам вдалося досягти миру, та взяти до уваги тільки перспективи у майбутньому. Україна проводила реформи та розбудовувала країну, а РП готувалась до інтеграції в НАТО та Європейський Союз. Оскільки і Варшава, і Київ зосереджувались на неісторичних проблемах, тема минулого не піднімалась [81].

Міцність зв'язків між Польщею та Україною впливає із консенсусу щодо викликів безпеці у Східній Європі. Хоча Польща і є членом НАТО та ЄС, держава завжди засуджувала російську агресію, і сприймала це як серйозну загрозу не тільки Україні. Почасти така позиція пов'язана зі спільним

історичним надбанням країн. Питання безпеки практично завжди виступають на першому місці порядку денного. У 2014 році держави зрозуміли цінність співпраці. Польща по різному просуває національні інтереси України, та її участь у ЄС та НАТО. Країна є одним з основних українських постачальників військової допомоги, і бере участь у спільних тренуваннях [81].

Сучасні польсько-українські (далі - ПУВ) поступово налагоджуються відповідно до національних цінностей та викликів міжнародного життя. Вони набули багато позитивного досвіду під час співпраці. Водночас останні кілька років відносин між двома країнами яскраво продемонстрували ознаки змін в українсько-польському співробітництві у вираженому форматі партнерства. Поки в 2019 році зовнішня та внутрішня політика як України, так і Польщі, зазнали змін, в ПУВ зараз спостерігається певна «спокійність». Це вимагає аналізу попередніх етапів двосторонньої співпраці, виявлення проблемних аспектів та пріоритетів повної реалізації потенціалу партнерства та оновлення дискурсу бачень двосторонніх відносин [104].

З точки зору перспектив розвитку в сучасній системі міжнародних відносин є нові вимоги, що призвели до реформування моделі двосторонніх відносин та врахування додаткових можливостей для їх активізації в контекст національних інтересів що виник з урахуванням поточних внутрішніх та зовнішньополітичних пріоритетів. На межі XX-XXI ст. світова спільнота зіткнулась із системними проблемами, що вплинули на розробку стратегій та цілей національного розвитку та трансформації зовнішньої політики України, визначивши основні тенденції у її відносинах із зарубіжними країнами та з Республікою Польщі [90].

Українсько-польські відносини XXI ст. визначаються як складні, перебувають у стадії конструктивного, прагматичного та взаємовигідного розвитку. Політична ідеологія Польщі в «українському питанні» за останнє століття пододала труднощі. Шлях еволюції досяг рівня позитивного ставлення до незалежних українців в межах кордонів, що визначаються повоєнною системою та їх недоторканністю. Тому Польща стала справжнім «адвокатом

України» Європейського Союзу, НАТО. Об'єктивні національні інтереси двох країн у стратегічних питаннях збігаються.

Зусилля політичних та інтелектуальних еліт двох країн досягли певного успіху в процесі етнічного примирення та взаєморозуміння, допомогли визначити напрямки взаємовигідного співробітництва. Польща вже давно є стратегічним торговим партнером України, тому забезпечення розвитку економічних відносин між Україною та Республікою Польща є дуже важливим для окреслення її поточного стану, основних питань та перспектив розвитку в політико-дипломатичній, економічній та безпековій сферах (Додаток А, таблиця А.1).

Економічна співпраця між Україною та Польщею була відображення в доробках багатьох вітчизняних науковців та дослідників. Дослідник І. Дзісь зазначає, що для створення атмосфери, яка сприятиме відносинам між Польщею та Україною, основним завданням також є подолання важкої спадщини минулого. Ті конфлікти не можуть завадити тому, що століттями об'єднувало дві країни. Потрібно вшанувати пам'ять жертв трагедій історії, висловити співчуття, зазначити, що усі поділяють біль із сім'ями жертв та закликати до примирення [24].

Відносини між Україною та Польщею чітко обумовлені такими факторами: географічне сусідство, спільна історія, культурна схожість та ментальність. Визначення досліджень двосторонніх відносин, їх пріоритетів та перспектив є важливим викликом сучасності, реорганізацією парадигми в останній системі українсько-польського співробітництва [90].

У 2015-2020 рр. Україна та Польща продовжують бути партнерами, та спільно мислити як запобігти агресії Росії. Хоча держави ще не зовсім забули про події минулого, акцент відносин перейшов до реалізації економічних та інфраструктурних проектів [88].

Роботи українських науковців щодо досліджуваного питання можна класифікувати відповідно до тематики, представленої в табл. 1.1.

Таблиця 1.1 - Тематичні напрацювання вчених в сфері розбудови польсько-українських відносин

№	Автори	Тематика досліджень
1	Л. Алексієвець та М. Алексієвець [104], О.М. Знахоренко [35], І.В. Дзись [24].	динаміка, проблеми та первинні аспекти розвитку українсько-польського співробітництва
2	О. Бабакова [11], К. Зарембо [31].	двосторонній історичний аспект становлення польсько-українських відносин
3	Н. Чорна [91]	узагальнення досягнень польсько-українських взаємин з кінця ХХ – початку ХХІ століття
4	І. Ільчук [38]	співробітництво держав України та Польщі на тлі геополітичних викликів
5	А.О. Ткач [85], А. Гетманчук [109]	основи законодавчого аспекту двосторонніх взаємин обох країн
6	І. Артёмов [10], О. Піх [63], О. Михальська [54], Б. Кириченко [45], О.В. Бородій [15], Ю. Якименко та М. Пашков [98], А. Єрємін [29], О. Молдован [57], А. Зуйковская [37]	політико-економічні аспекти у відносинах між країнами
7	Ю. Григоренко [22], М. Романюк [75], К.В. Романчук та А.О Рабошук [74], О.В. Котляревський [50], Ю. Поскробок [68], А. Герус [19].	розвиток України та Польщі у економічній сфері
8	В. Заблоцький [30], О. Данілов [23], Е. Казан [41].	питання державної безпеки України та Польщі
9	А. Дицаковська [25] та В. Ковтонюк [46].	співробітництво держав у сфері культури
10	І. Степанова [81], М. Литвин [52], І. Дубович і Т. Василенко [27], В. Філіпчук, І. Івашко, М. Капітоненко [89].	проблеми й перспективи двостороннього розвитку
11	Є. Стадник [79], О. Другов [26], Н. Шимків [93] та А. Зимнін [34].	міграційні аспекти українців в Польщу
12	Інститут української історії НАН України, Інститут європейських досліджень НАН України, Інститут Адама Міцкевича та Польський інститут у Києві.	формування аналітичних матеріалів та інформаційних зведень щодо економічних показників співробітництва
13	Український центр економічних та політичних досліджень О. Разумкова, статистичні центри Світового банку та ООН.	економічний аналіз макроекономічних показників

Польща є другим найбільшим торговельним партнером України, а Україна займає чотирнадцяте місце серед найбільших торговельних партнерів Польщі. Можливості розвитку двосторонньої економічної торгівлі все ще є перспективним і може стати основою покращення взаємозв'язків [88]. Досліджуючи українсько-польські взаємовідносини в процесі створення

сучасної системи міжнародних відносин та впровадження європейської системи, події минулого дали можливість зрозуміти зв'язок між історичною наукою та соціальним розвитком, внутрішніми та зовнішніми національними та політичними принципами, новими історичними перспективами та основними етапами міжнародних відносин

Становлення і розвиток українсько-польської співпраці проходили у складних внутрішніх та зовнішніх обставинах наприкінці 80-х – на початку 90-х років ХХ ст. Протягом 1989-1993 рр. були започатковані організаційно-правові основи українсько-польського ділового партнерства. Перший польсько-український транскордонний регіон сформувався після отримання Україною незалежності внаслідок так званої Томашувської угоди 1991 р., підписаної з польської сторони Хелмським, Замосцьким, Перемишльським та Кросненським воєводствами та з української сторони головою Волинської обласної адміністрації. Базовим документом українсько-польського міжрегіонального співробітництва є Угода між Урядом України та Урядом Республіки Польща про міжрегіональне співробітництво, яка була підписана 24 травня 1993 року [5]. Зазначеним міжнародним договором закріплюються правові засади співпраці органів місцевої влади та органів місцевого самоврядування України та Республіки Польща, зокрема, в економічній, культурно-гуманітарній, освітній та туристичній сферах [54].

Структура поселень транскордонного регіону налічує 150 міст (у польській частині – 86, натомість в українській – 64). В Україні мережу населених пунктів також доповнюють 77 селищ міського типу, мешканці яких враховані до міського населення. Загальна кількість сіл становить 9799, з них 6318 знаходиться на польській частині та 3481 – на українській. Українська частина є більшою з точки зору як площі (приблизно на 27,2%), так і за кількістю мешканців (приблизно на 14%). На польській частині регіону фіксується більша середня щільність 77 населення, яка становить 100 осіб на 1 км² (у Польщі в цілому – 122 осіб/км²), натомість на українській – 89 осіб на 1 км² (в Україні – 80 осіб на 1 км²) [119].

Польсько-український транскордонний регіон на адміністративному рівні прикордонних областей та воєводств займає площу 97,7 тис км², з них на польську частину припадає 43,0 тис кв км (13,8% від території Польщі), а на українську – 54,7 тис кв км (9,1% від території України) (рис. 1.1).

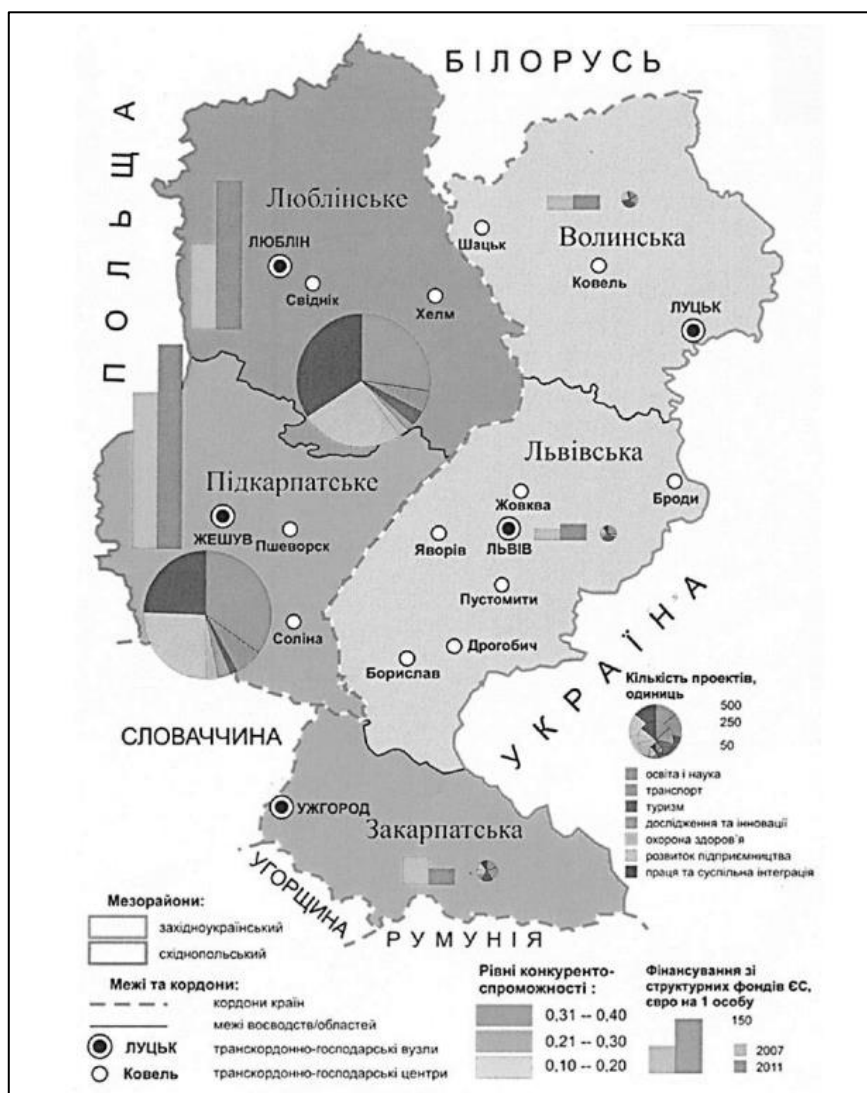


Рисунок 1.1 - Територіальна структура українсько-польського регіону [7]

Віссю транскордонного регіону є державний кордон між Польщею та Україною довжиною 535 км, на якому знаходиться 14 пунктів перетину кордону – 8 автодорожніх (Ягодин, Устилуг, Рава-Руська, Краковець, Шегіні, Смільниця, Грушів, Угринів) і 6 залізничних (Ягодин, Володимир-Волинський, два пункти у Рава-Руській, Мостиська, Хирів). Ділянка українсько-польського кордону має понад 67 км віддалі між КПП, що у 3 рази вище, ніж європейські

показники. Для Польщі цей кордон є третім за протяжністю (із 7 прикордонних держав), а для України довжина кордону з Польщею є п'ятою (із 7 прикордонних держав). Водночас, Закарпатська область не має жодного пункту пропуску з Польщею. Крім того, на українсько-польському кордоні немає міждержавних чи місцевих пунктів пропуску, лише міжнародні. Проблемою є наразі незадовільний технічний стан під'їзних шляхів до пунктів пропуску, особливо до Смільниці та Грушева [55, с. 105].

На теперішній час Україна має найрозвинутішу мережу транскордонного і міжрегіональної співпраці саме з Польщею, що визначає первинну передумову розвитку відносин між цими країнами. Практично всі області України уклали угоди про міжрегіональне співробітництво з воєводствами Польщі, а всі 16 воєводств Польщі мають партнера в Україні на рівні області. Найбільше українських партнерів мають Підкарпатське, Люблінське, Лодзьке, Сілезьке та Мазовецьке воєводства. З українського боку найбільше польських партнерів мають Львівська, Одеська, Івано-Франківська, Вінницька та Волинська області.

На регіональному та місцевому рівнях між Україною та Польщею підписано близько 450 угод про міжрегіональне співробітництво. Процес укладання угод про партнерство на рівні міст, районів і селищ з боку України та міст, повітів і гмін з боку Польщі має сталу тенденцію до зростання [40, с. 38]. У співробітництві між цими 76 адміністративними одиницями побудоване інфраструктурна й інституціональне підґрунтя, яке слугує транскордонним, міжрегіональним і міждержавним контактам Польщі й України.

Механізм спільного фінансування транскордонних проектів задіяний шляхом залучення міжнародної технічної допомоги. ЄС є основним донором, що надає фінансову та технічну допомогу південно-західним прикордонним регіонам України (Одеська, Чернівецька, Івано-Франківська, Львівська, Закарпатська, Волинська області). Прикордонні території України беруть участь у трьох програмах сухопутних кордонів ЄІСП – «Польща-Білорусь-Україна» (єврорегіон «Буг»); індикативні асигнування на період 2007-2013 рр. –

186,201 млн євро); «Угорщина-Словаччина-Румунія-Україна» («Карпатський єврорегіон» за виключенням Польщі; 68,638 млн євро); «Румунія-Молдова-Україна» (єврорегіони «Нижній Дунай» і «Верхній Прут»; 126,718 млн євро), а також в одній програмі морського басейну – програмі «Чорне море» (17,306 млн євро) (рис. 1.2). Разом з тим, програми конкурсів відкриті для заявок як з боку єврорегіонів, так і з боку інших учасників ТКС.



Рисунок 1.2 - Обсяги фінансування програм ТКС за участю України [53]

Співробітництво Львівської області та Підкарпатського воєводства є об'єктом програми ЄСП «Польща-Білорусь-Україна». Проекти в рамках цієї програми реалізуються за наступними пріоритетами: 1) підвищення конкурентоспроможності транскордонних регіонів; 2) покращення якості життя; 3) інституційна співпраця та підтримка ініціатив місцевих громад.

У рамках окремих пріоритетів програми ТКС ЄСП «Польща-Білорусь-Україна» також впроваджуються великомасштабні проекти, які відбиралися країнами-партнерами поза конкурсом, шляхом їх затвердження на засіданнях Спільного моніторингового комітету.

Були відібрані 4 проектні пропозиції за участю українських партнерів:

– «Реконструкція МАПП «Устилуг-Зосин» (аплікант – Держмитслужба), бюджет – 6 млн 576 тис євро. ЄК погодила зазначений проект. 10.10.2012 р. –

підписання грантової угоди;

– «Створення фільтрів пунктів пропуску на МАПП «Рава-Руська» (постачання технічних засобів митного контролю в МАПП «Краківець», «Шегині» та «Ягодин»), аплікант – Держмитслужба, бюджет – 2 млн 223 тис євро. ЄК погодила зазначений проект. 18.09.2012 р. – початок реалізації проекту; – «Розвиток сучасної інфраструктури відділів прикордонної служби» (Розвиток прикордонної інфраструктури Луцького, Львівського та Мостиського прикордонних загонів у відповідності зі стандартами ЄС) (аплікант – Держприкордонслужба), бюджет – 8 млн 889 тис євро, співфінансування з української сторони – 800 тис євро. 11.07.2012 р. – початок реалізації проекту;

– «Розвиток ІТ-інфраструктури українських митної та прикордонної служб на українсько-польському кордоні». Бюджет – 1 млн 500 тис євро. 22.10.2013 р. – початок реалізації проекту [56].

Слід зауважити, що фінансування проектів за програмами ЄС здійснюється за умови співфінансування з боку приймаючої сторони (як правило, 10%), тобто за участю коштів з державних, місцевих бюджетів та інших джерел згідно із Законом України «Про транскордонне співробітництво» (табл. 1.2).

Таблиця 1.2 - Донорська допомога Львівській області за програмами ЄІСП, TACIS і Interreg зі сприяння транскордонному співробітництву, млн євро [105; 77]

Показник	Роки										
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Залучені кошти	0,20	1,26	0,79	0,72	1,12	1,07	1,80	1,32	1,85	2,00	1,75

20 березня 2013 р. було підписано Угоду про партнерство щодо створення наукового інформаційно-статистичного транскордонного кластеру за участю української та польської сторін «Інфостат Україна-Польща». В угоді про створення кластеру передбачається «подача заявок на співфінансування в рамках програм з ЄС та в інших операційних програмах» [87, с. 4].

Наразі, на польсько-українському прикордонні створені три транскордонні кластери (табл. 1.3).

Таблиця 1.3 - Польсько-українські транскордонні кластери [78; 83; 87]

Назва кластеру	Учасники з боку України	Закордонні учасники	Сфера діяльності
Науковий інформаційно-статистичний транскордонний кластер «Інфостат Україна – Польща» (2013 р.)	Інститут регіональних досліджень НАН України; Головне управління статистики у Львівській області; Львівський національний університет ім. Івана Франка, економічний факультет; Львівська обласна спілка економістів України	Статистичне управління в Жешуві; Жешувський Університет, економічний факультет; Центр Статистичних Досліджень і Освіти ГУС (Польща)	Об'єднання зусиль щодо спільного наукового, інформаційного і статистичного забезпечення розвитку українсько-польського транскордонного регіону
Польсько-білорусько-український транскордонний туристичний кластер (2014 р.)	Волинський туристичний кластер	Люблінська регіональна туристична організація (Польща); Брестський туристичний кластер (Білорусь)	Розвиток транскордонного туризму, створення та популяризація бренду та залучення людей до екотуризму
Транскордонний кластер інновацій (2015 р.)	Східноєвропейський національний університет імені Лесі Українки	Хелмська господарська палата (Польща)	Підтримка освітніх, наукових і господарських контактів, професійні стажування

Угода про створення Польсько-білорусько-українського транскордонного туристичного кластеру була підписана між Люблінською регіональною туристичною організацією, Волинським туристичним кластером та Брестським туристичним кластером в рамках проекту «Створення інформаційного комплексу у сфері транскордонного екологічного туризму у Єврорегіоні Буг» 29-30 жовтня 2014 року у Луцьку. В рамках кластеру передбачається розвиток туризму по три сторони кордону, насамперед екотуризму [78].

Таким чином, ПУВ мають історичні, політичні, соціальні та економічні

передумови розвитку, що були об'єктом досліджень у працях багатьох вітчизняних вчених та дослідників. Становлення і розвиток українсько-польської співпраці на сучасному етапі здійснюється під впливом реалізації спільних інтересів у сфері розбудови митно-логістичного забезпечення з огляду на такі геополітичні виклики як військова агресія росії та набуття Україною статусу члена ЄС. Польсько-український транскордонний регіон є об'єктом спільних інвестицій в рамках програмних проєктів, донорської допомоги та грантів. Співробітництво України та Польщі реалізується також у формі польсько-українських транскордонних кластерів.

1.2 Фактори розбудови митно-логістичного забезпечення між Україною та Польщею

Основними елементами планувальної структури митно-логістичного забезпечення України та Польщі є комунікаційні осі, значні міські агломерації як окремі вузли росту, транспортні вузли, що утворюються в місцях перетину кордону на базі важливих пунктів пропуску. Вигідні сполучення з основними містами, привабливість регіону і комунікаційна доступність впливають на формування мережі МЛЗ.

Ділянки магістральних доріг, більшість яких збігається з функціонуванням національної мережі міжнародних транспортних коридорів, трасами міжнародних транспортних коридорів загальною протяжністю 548,0 км:

– .автомагістраль Київ-Чоп (М-06) є сумісною ділянкою автомобільних коридорів Критський №3, №5, Європа-Азія; добова інтенсивність руху транспорту на окремих ділянках досягає 14,0 тис автомобілів; дорога М-06 переважно II та III технічної категорії (з 279 км- I-категорія - 31,6 км);

– .автомагістраль Львів-Краківець (М-10) є сумісною ділянкою автомобільних 74 коридорів Критський №3 та Європа-Азія; добова інтенсивність руху транспорту – 12,0 тис автомобілів; автодорога переважно II

та III категорії;

– . автомобільні дороги Львів-Рава Руська (М-09) і Львів-Шегині (М-11) забезпечують транспортний зв'язок з пунктами пропуску; добова інтенсивність руху транспорту складає до 11,0 тис автомобілів; категорія переважно II та III;

– . автомобільні дороги Ягодин – Ковель – Львів (М-08) і автомобільні дороги Ягодин-Ковель-Київ (Е-373, М-07); автомобільні дороги Ягодин – Ковель – Тернопіль- Одеса(М-19, У-85) добова інтенсивність руху транспорту – 12,0 тис автомобілів; автодорога I та II категорії.

Технічний стан державних доріг незадовільний: I категорія – 4 %, II – 61%, III – 33%. Більшість державних доріг проходять безпосередньо через населенні пункти. Найважливіші дороги на польській стороні, які ведуть до кордону з Україною:

– . міжнародна дорога №4: Дрезден (Німеччина) – Згожелец – Вроцлав – Катовіце – Перемишль – Львів – Київ;

– . державна дорога №98 : Белбсько-Бяла – Нови Сонч – Кросно – Медика – державний кордон (Україна);

– . міжнародна дорога №17: Варшава – Люблін – Замость – Томашув – Люблінський - Гребенне (державний кордон України) – Львів;

– . дорога №12 : Глугов – Пйотркув Трибунальський – Радом – Пулави – Люблін – Хелм – Дорогуськ (державний кордон України) [43].

Щільність залізничної мережі у Львівській області -5,9 км на 100 кв м , у Закарпатській 4,8 км у Волинській – 3 км. Основні залізничні шляхи міжнародного значення:

– . шлях сполучення: Гданськ – Варшава – Люблін – Хелм – Дорогуськ. Лінія міжнародного значення на відріжку Варшава – Київ становить найкоротше сполучення Варшави з Києвом, з відрізком широкої колії від Завадівки до державного кордону;

– . лінія: Варшава – Люблін - Рейовец- Гребенне (держ. кордон). Відрізок міжнародної лінії: Варшава – Рава-Руська – Львів становить найкоротше сполучення Варшави зі Львовом;

– . шлях: Славкув (Катовіце) – Замость – Хрубешув(держ. кордон), і так звана Лінія Металургійно-Широколінійна (ЛМШ) сполучає Верхню Селезію з державним кордоном системою широколінійної та нормально колійної ліній. Основна обслуговувальна інфраструктура цієї лінії знаходиться у Хрубешуві та Замосці;

– . залізнична магістраль: Силезія – Жешув- Медика – ПеремишльЖуравниця. Становить значущий вузол міжнародного залізничного транспорту з перевантажувальним порталом;

– . лінія №108 Струже- Кросценко. Існуючі контрольні-пропускні пункти, незважаючи на їхню постійну розбудову, не в стані належно обслуговувати нинішній транзит між Сходом і Заходом.

На сьогодні на кордоні з Польщею функціонує дванадцять контрольних-пропускних пунктів в т.ч. 9 автомобільних і 6 залізничних. Автомобільні пропускні пункти (АПП) на кордоні Україна-Польща:

– . Дорогуськ – Ягодин (Волинська обл. , Любомльський р-н) 170м. від кордону. Міжнародної категорії в повному обсязі пасажирського та вантажного перевезення, цілодобовий.

– . Зосін – Устилуг (Волинська обл., Володимир-Волинський р-н.) Міжнародної категорії в повному обсязі пасажирського та вантажного перевезення (до 3,5т.), діє цілодобово.

– . Долгобичув – Угринів (Львівська обл., Сокальський р-н) Спільний польсько-український митний контроль на польській території. Міжнародної 76 категорії в повному обсязі пасажирського та вантажного перевезення (до 3,5 т), цілодобовий. Одна смуга в тестовому режимі діє як піший перехід.

– . Гребенне – Рава-Руська (Львівська обл., Жовківський р-н.) Міжнародної категорії та з повним обсягом пасажиро-вантажного перевезення та пішим переходом, діє цілодобово.

– . Грушів - Будомеж (Львівська обл., Яворівський р-н.) Спільний з Польщею пропускний пункт на польській території

– . Корчова – Краківець (Львівська обл., Яворівський р-н) Міжнародної

категорії, з повним обсягом пасажиро-вантажного перевезення, діє цілодобово.

– Медика – Шегині (Львівська обл., Мостиський р-н.) Міжнародної категорії, з повним обсягом пасажиро-вантажного перевезення, діє цілодобово.

– Кросценко – Смільниця (Львівська обл., Старосамбірський р-н.) Митний та прикордонний контроль відбувається в одному місці на території Польщі. Окрім цього функціонують 6 залізничних контрольно-пропускних пунктів: Дорогуськ – Ягодин, Хрубешув - Володимир-Волинський, Гребенне – Рава-Руська, Верхрата – Рава-Руська, Перемишль – Мостиська, Кросценко – Хирів [44].

Констатуємо, що існуючі міжнародні транспортні магістралі та збудовані до недавня ПП розташовані на історично сформованій транспортній мережі митно-логістичного забезпечення між Україною та Польщею, що презентує рис. 1.3.



Рисунок 1.3 - Діючі пункти пропуску в митно-логістичному забезпеченні на українсько-польському кордоні [43]

Суттєвим ускладненням у ефективному функціонуванні торгівлі між Польщею та Україною залишається обмежена пропускна здатність пунктів перетину кордону, що є базисом митно-логістичного забезпечення між країнами. Уже багато років підприємці вказують на потребу введення в дію нових контрольно-пропускних пунктів з огляду на те, що панівним видом транспорту в торговельному обміні між Польщею та Україною досі залишається автомобільний транспорт. Необхідністю стає втілення мультимодальних рішень.

Мультимодальні, комбіновані та інтермодальні перевезення, в яких важливу роль відіграє залізничний, морський та річковий транспорт, є більш екологічно чистим, дешевшим і швидшим рішенням, ніж унімодальні перевезення, які в наш час найчастіше забезпечуються автомобільним транспортом. Розвиток мультимодального транспорту підтримується Європейською Комісією та Європейським Парламентом. Він лежить в основі стратегії, записаної в так званій «Білій 60 Частина I. Погляд з Польщі книзі – Транспорт» [4].

Згідно з положеннями «Білої книги – Транспорт», у перспективі найближчих 10 років 30 % автомобільних вантажних перевезень на відстані понад 30 км повинні бути переведені на інші види транспорту, наприклад, залізницю чи морський транспорт, а до 2050 р. перевезень цього типу має бути понад 50 %. «План створення єдиного європейського транспортного простору – прагнення сформувати конкурентноспроможну та ресурсоефективну транспортну систему» передбачає розширення політики у сфері транспорту та інфраструктури на безпосередніх сусідів, у тому числі розроблення планів збереження мобільності з метою досягнення тіснішої ринкової інтеграції. План Європейської Комісії передбачає створення до 2030 р. цілком функціональної мультимодальної базової мережі TEN-T, що має охоплювати ЄС у цілому, а до 2050 р. – досягнення високої якості й пропускної здатності цієї мережі, а також створення відповідних інформаційних послуг. Оптимізаційні заходи щодо мультимодальних логістичних ланцюгів, зокрема шляхом ширшого

використання більш енергоощадних видів транспорту, стосуються також Східної Польщі, зокрема воєводств, які межують з Україною (Люблінське, Підкарпатське) [72].

Розбудова і модернізація мультимодальних, залізничних рішень на кордоні між Польщею та Україною дозволить також збільшити пропускну здатність пунктів перетину кордону, знизити транспортні витрати, скоротити транзитний час (transit time). Використання рентген-телевізійної технології на кордоні (для огляду вмісту вагонів, контейнерів, причепів), ширша співпраця митних органів Польщі та України в рамках різноманітних ініціатив Всесвітньої митної організації, так звані попередні повідомлення про намір ввезти товари значно прискорюють контроль і митне оформлення на кордоні. Важливим елементом на шляху цих удосконалень є інтермодальна технологія, відома як piggy-back, що дозволяє перевозити цілі автопоїзди (тягач із напівпричепом) на спеціальних залізничних платформах (контрейлерних платформах).

Важливим елементом Плану Європейської Комісії є також введення в дію «пункту комплексного обслуговування» і «адміністративного обслуговування в одному пункті» шляхом запровадження і застосування єдиного перевізного документа в електронній формі (електронний перевізний документ) та створення відповідних рамок для використання технології відстеження руху і походження товарів, радіочастотної ідентифікації тощо. Президент України Володимир Зеленський ініціював програму «Велике будівництво», яка має на меті будівництво дорожньої інфраструктури. В участі у модернізаційних проєктах та розбудові транспортної інфраструктури в Україні зацікавлені польські фірми. Під час зустрічі президента України Володимира Зеленського та президента Польщі Анджея Дуди у жовтні 2020 р. було підписано Меморандум про наміри між Державним підприємством «Адміністрація морських портів України» та Адміністрацією порту Гданськ. Україна і Польща задекларували розвиток сучасної інфраструктури транспортного коридору з метою покращення ефективності економічної

співпраці [33].

Важливий вплив на формування мережі митно-логістичного забезпечення (далі - МЛЗ) мав ландшафт та русла рік. Польсько- український кордон характерний проходженням по ріці Буг (40% загальної протяжності польсько-українського кордону). Це ускладнює створенню нових елементів інфраструктури МЛЗ вимагаючи значних коштів на побудову мостів. Таким чином для розосередження потоків та ліквідації черг, задоволення потреб транскордонних районів слід відкрити нові пункти пропуску з побудовою нових мостів та переправ при необхідності. Ці пункти пропуску із необхідною соціальною та інженерною інфраструктурою можуть бути задіяні також для туристичних і господарських потреб регіон

Для всіх автомобільних пунктів пропуску України є спільною технологічна схема послідовності проходження кордону, склад функціональних зон на території самого автомобільного пункту пропуску, їх номенклатурне наповнення відповідно до видів контролю та типів потоків, які передбачені в конкретному пункті [42].

Забезпечення системами відеоспостереження, телеспостереження та ідентифікації автоматизованими засобами контролю, засобами зв'язку, бар'єрними системами, засобами дезінфекції, засобами для здійснення радіаційного контролю, сигналізації, 79 спеціальні бар'єри та шлагбауми вимагають професійного опрацювання і рекомендацій відповідних служб і відомств. Вони повинні бути сформульовані і внесені до технічних вимог щодо МЛЗ [44].

Функціонально-технологічний фактор впливає на зонування території МЛЗ; кількість смуг руху та їх диференціацію на вантажні, автомобільні, піші і автобусні (при наявності); кількість павільйонів паспортного та митного контролю і їх розташування; розміщення об'єктів на території МЛЗ; розташування та площі паркінгів для службових, затриманих та вантажних машин; розташування додаткових служб контролю, технологічних та обслуговуючих об'єктів (рис. 1.4).



Рисунок 1.4 - Схема впливу функціонально-технологічного фактору в МЛЗ на українсько-польському кордоні

Тобто безпековий фактор впливає на вибір типу огороження і контролю периметру території та відведеної ділянки кордону; обумовлює розмежування потоків в'їзду від потоків виїзду; відео контроль всієї території АПП, сканування великих закритих вантажних об'єктів, забезпечення пожежної безпеки, відмежування вибухонебезпечних об'єктів (рис. 1.5).



Рисунок 1.5 - Схема впливу безпекового фактору в МЛЗ на українсько-польському кордоні

МЛЗ є складним механізмом, оскільки пов'язаний з інтенсифікацією транспортних потоків при якому відбувається несприятливий вплив на навколишнє середовище. Але для того щоб сформувати екологічно безпечні і

комфортні умови як для працюючих в МЛЗ так і подорожуючих, на засадах екологічності мають формуватися і окремі будівлі, і архітектурне екологічне середовище всього комплексу. Повинні враховуватись впливи на довкілля пов'язані з шумом, викидами вихлопних газів, пилом, радіацією, стоками вод з проїжджої частини, знищенням флори та фауни у смузї землевідведення під інфраструктуру МЛЗ, порушення умов і шляхів міграції фауни з застосуванням екологічних інженерно-технічних, санітарно-гігієнічних планувальних заходів, екологічних матеріалів при спорудженні будівель та покриті великих проїжджих територій, та використанням новітніх ресурсозберігаючих технологій [9].

Екологічний фактор впливає на організацію озеленення території МЛЗ і під'їзних доріг та паркінгів; трасування під'їзних доріг в густонаселених зонах і зонах міграції тварин; використання енергозберігаючих технологій, врахування вітрових та осадових навантажень в будівництві споруд; використання екологічних матеріалів в будівлях і при благоустрою територій, створення комфортних умов праці всіх служб та подорожуючих на території МЛЗ (рис. 1.6).



Рисунок 1.6 - Схема впливу екологічного фактору в МЛЗ на українсько-польському кордоні

Акцентування уваги на факторі комплексного забезпечення послужило передумовою створення автором інфраструктурної моделі МЛЗ, як комплексу споруд пункту пропуску і обслуговуючих об'єктів біля МЛЗ. Комплексна забезпеченість - це забезпечення комфортного під'їзду та можливість припаркувати транспортний засіб, відповідна кількість парко-місць на ньому з

забезпеченням необхідних санітарногігієнічних умов для подорожуючих, можливістю перекусити і здійснити банківські та брокерські операції. При пішохідному перетині кордону комплексна забезпеченість передбачає організацію паркінгу індивідуального транспорту з пересадковою станцією громадського транспорту (рис. 1.7).



Рисунок 1.7 - Схема впливу фактору комплексності в МЛЗ на українсько-польському кордоні

Автором запропоновано виділяти ще один фактор, який за сучасних умов набуває особливої актуальності – фактор інформативності. Інформативність можна розділити на внутрішню (на території МЛЗ) і зовнішню за межами МЛЗ (рис. 1.8).



Рисунок 1.8 - Схема впливу фактору інформативності в МЛЗ на українсько-польському кордоні

Внутрішня впливає на оптимальне розташування моніторів з повною і вичерпною інформацією на мовах межуючих держав про умови та правила перетину кордону; наявність розмежовуючих транспортних знаків, зрозумілих вказівників. Зовнішня інформативність – відображення поточної інформації на

під'їздах до пунктів перетину та на сайтах загального користування для подорожуючих.

Таким чином, функціонально–технологічний, безпековий, екологічний, фактор комплексної забезпеченості та інформативності потрібно розглядати в динаміці в рамках розбудови МЛЗ між Україною та Польщею. Кожен з факторів зазнає змін, які в свою чергу будуть змінювати підходи до проектування МЛЗ в ПУВ: зміни в державній політиці щодо конкретних держав-сусідів, в сфері чинного митного законодавства, вдосконаленні технічного забезпечення державної та особистої безпеки, технології огляду вантажів чи транспортних засобів, підходів до природоохоронних заходів. Такі зміни слід враховувати у довготривалих державних програмах розвитку транскордонних територій і узгоджувати з державами-сусідами України та Польщі та з міжнародними інституціями за умов членства в них.

1.3 Геополітичні виклики трансформації польсько-українських відносин в митно-логістичному забезпеченні

З перших днів російсько-української війни Польща стала найближчим політичним, військовим союзником України, а також ключовим гуманітарним та економічним партнером.

За даними Євростату, понад 1 млн українських біженців знайшли в Польщі прихисток, людську гостинність і підтримку, а також можливість економічно перевести подих. Спільний українсько-польський кордон (далі – УПК) став своєрідним «мостом надії» для українського експорту, який втратив ключові «ворота» у світ у вигляді чорноморських портів, через які до війни транспортувалося понад 92% всіх експортних перевезень [96].

Тісне географічне сусідство, культурна близькість та однакове сприйняття геополітичних викликів забезпечують феноменальні показники у відносинах між обома державами. Проблемною залишається ситуація з кількістю міжнародних пунктів пропуску, які в період міграційної кризи на

початку військової агресії росії до України спричинили колапс на митних постах.

На спільному українсько-польському державному кордоні діє 14 міжнародних пунктів пропуску, із яких дев'ять – автомобільні. Середня відстань між пунктами пропуску для автомобільного сполучення – 70–90 км, що не відповідає стандартам ЄС (табл. 1.4).

Таблиця 1.4 - Відстань між пунктами пропуску для автомобільного сполучення на українсько-польському кордоні [64]

Пункти пропуску	Відстань, км	
	на автошляхах	пряма відстань
Ягодин–Устилуг	80	55
Устилуг–Рава-Руська	105	90
Рава-Руська–Краковець	55	45
Краковець–Шегині	45	20
Шегині–Смільниця	90	55

На Львівській ділянці українсько-польського кордону уже тривалий час планується відкриття нових міжнародних, цілодобових, автомобільних вантажних та пасажирських пунктів пропуску. Їх збільшення надало б змогу пришвидшити пропускну здатність УПК до 20 %, порівняно з теперішньою. Наразі, пункти пропуску на українсько-польському кордоні потребують модернізації: покращення інфраструктури, підвищення професійного рівня працівників митно-прикордонної служби, оновлення технічного оснащення систем ідентифікації особи. Наприклад, щоб перетнути кордон, пасажиром рейсових автобусів потрібно простояти в черзі 4-6 годин. Для легкових автомобілів цей термін часто значно довший [26].

На українсько-польському кордоні існують також піші переходи через кордон. Вони зручні, насамперед, для малого прикордонного руху. В ст. 2 Угоди між Урядом України й Урядом Республіки Польщі визначено, що пункти пропуску через державний кордон, перетинання державного кордону в пішому порядку можливе через діючі автодорожні пункти пропуску по спеціально виділених пішохідних переходах [5].

На практиці єдиним повноцінно функціонуючим пунктом пропуску через державний кордон України й Польщі, який можна перетнути пішки, є перехід Шегині–Медика. За даними українських прикордонників, українсько-польські піші пункти розраховані на пропускну здатність до тисячі осіб на добу. Але на практиці – це значно більше, що не раз утворює багатогодинні черги. Туристичні велопереходи не існують [65].

З початку військової агресії росії до України Мінінфраструктури [18] повідомило про завершальні роботи з облаштування ділянки дороги Нижанковичі - Дрогобич - Стрий, яка веде до нового пункту пропуску «Нижанковичі - Мальховіце» на кордоні України та Польщі. Новий пункт пропуску передбачатиме рух легкових автомобілів та вантажівок із загальною масою до 3,5 тонн. Спершу тут буде дозволено перетин кордону порожніми вантажівкам, а згодом пункт пропуску буде діяти для інших транспортних засобів та для пішоходів. Очікується, що новий пункт пропуску дозволить суттєво розвантажити існуючі пункти та прискорити вантажну та пасажирську логістику на українсько-польському кордоні. На сьогодні будівництво пункту пропуску фактично завершене, залишається тільки облаштування дорожньої та допоміжної інфраструктури. Також планується впроваджувати цифрові рішення для посилення логістичного значення пунктів пропуску. Зокрема, уже найближчим часом буде впроваджено електронну чергу для водіїв вантажівок.

Не дивлячись на перспективні зрушення в розбудові митно-логістичного забезпечення на українсько-польському кордоні військові події зумовили потребу у нарощенні додаткових митних ПП суходелом з огляду на обмеження руху вантажу морськими та повітряними шляхами та спеціалізацію експорту України в сфері зернових культур.

Складнощі зберігання та експортної логістики для цього річного врожаю в Україні змушує українських аграріїв переглянути свої довгострокові інвестиційні плани. Наслідок – перспектива суттєвого скорочення площ посівів та обсягів врожаю в Україні у наступному сезоні, а це дуже поганий сигнал для світових аграрних цін. При цьому польські інвестори зацікавлені об'єднувати

зусилля з українськими колегами для спільної експансії на ринки Африки та Азії в сфері експорту зернових через балтійські морські порти.

У сфері транскордонних перевезень, незважаючи на всі адміністративні і технічні бар'єри для співпраці польських і українських митних і прикордонних служб, обидві сторони апелюють до позитивного прецеденту організації спільного митного контролю.

Відповідно до повідомлення Мінінфраструктури від 10.06.2022 р. [80] Україна та Польща в рамках проекту «Відкритий кордон» домовилися впродовж наступних тижнів збільшити пропускну спроможність на пункті пропуску «Краковець – Корчова» щонайменше на 50%, зокрема шляхом збільшення кількості смуг для вантажівок та створення додаткових павільйонів для митного та паспортного контролю. Збільшення пропускої здатності є питанням економічної безпеки. Ключовими пріоритети на цьому шляху – реконструкція існуючих та побудова нових пунктів пропуску, включно з під'їзними дорогами до них, а також запровадження спільного контролю. Розраховуємо, що збільшення пропускої спроможності пропуску «Краковець – Корчова» розвантажить інші пункти пропуску польсько-українського кордону. Домовленості між міністерськими відомствами України та Польщі передбачають:

- 1) створення Польщею інфраструктури, яка дозволять збільшити до одинадцяти кількість смуг руху для вантажівок;
- 2) надання Польщею українським прикордонникам контейнерного модуля для створення і запуску нового пункту пропуску;
- 3) забезпечення польською та українськими сторонами необхідної кількості прикордонників та митників.

В рамках проекту «Відкритий кордон» планується повністю побудувати нові та модернізувати існуючі пункти пропуску на західних кордонах. Такий новий формат дозволить оперативно вирішувати усі проблеми на українсько-польському кордоні, а також розробити спільний покроковий план покращення роботи пунктів пропуску.

Отже, процеси сучасного співробітництва України і Польщі в сфері розбудови митно-логістичного забезпечення ведуть до пошуку аналогій, переосмислення важливих проблем та виявлення ключових чинників впливу на поглиблення двосторонньої взаємодії і пошуку, обґрунтування відповідей на найактуальніші питання економічної та геополітичної безпеки обох країн в умовах військової агресії росії. Поряд з тим, незважаючи на важливість розвитку технічної інфраструктури українсько-польського кордону, сьогодні важливо подолати економічні та політичні перешкоди на шляху ефективного функціонування кордону та забезпечити пришвидшену процедуру адаптації України до набутого статусу кандидата в члени ЄС та її відповідність якісним параметрам функціонування митної системи та логістичної інфраструктури.

Перспективи розвитку глобальних логістичних систем в контексті транскордонного співробітництва України та Польщі пов'язані, перш за все, з можливим збільшенням віддачі капіталу, нижчими тарифами логістичних посередників, кращими фінансовими умовами, використанням можливостей підвищення якості сервісу під час фізичного здійснення процесів товаро- та ресурсопросування і управління ними, зниженням логістичних витрат (зокрема на транспортування та управління запасами) за рахунок зняття митних, тарифних, податкових та інших бар'єрів, раціоналізації вантажопотоків, створення мережі логістичних центрів, формування торговельної, транспортної та телекомунікаційної інфраструктури. У цьому плані важливо відзначити необхідність розбудови транспортних і складських мереж як ключових елементів логістичної інфраструктури, що в цей час на території України, за експертними оцінками, суттєво відстає від потреб організації процесів товарного обігу.

Провідні експерти у сфері логістики, зокрема М. Григорак [21], неодноразово вказували на недостатність потужностей складського господарства в Україні, його технічну відсталість та непропорційність територіального розташування, а відтак – невідповідність потребам зарубіжних компаній-імпортерів. Разом з тим зазначені проблеми стосуються і діяльності

компаній, що займаються експортом продукції (ресурсів, товарів), для яких потрібні такі складські комплекси, які були б спроможними акумулювати дрібні за розмірами та вузькі за асортиментом партії, формувати для відправки укрупнені партії вантажів і забезпечувати подальше проходження ними митних процедур та транспортування за кордон з меншими витратами часу і коштів.

До війни 75% зовнішнього українського товарообігу припадало на морські порти. З 24 лютого 2022 року блокада доступу до моря зумовила проблеми в роботі портів та паралізувала роботу контейнерної логістики. Робота зернотрейдерів та супутніх бізнес-структур, пов'язаних з експортом та імпортом, була зумовлена ситуацією, при якій вони не мали змоги виконувати свої зобов'язання. Для експорту та імпорту залишався лише західний кордон. Саме ця обставина стала поштовхом до нових форм співпраці між Україною та Польщею в сфері логістики, а саме пошуку альтернативних шляхів доставки вантажів із зерном до країн, що мають проблеми з продовольчою безпекою поза мережу морської логістики через розбудову логістичних центрів на суші, так званих «сухих портів», або логістичних хабів.

Історично, звертаючись до досвіду європейських держав, основною метою сухих портів служило розвантаження потужностей портів і поліпшення екологічної ситуації. На сьогоднішній день, окрім зазначених вище функцій, сухі порти також відіграють значну роль у стимулюванні зміни видів транспорту. Завдяки створенню та функціонуванню сухих портів відбувається переорієнтація і зміна видів транспорту, який використовується для внутрішніх перевезень. Виключно автоперевезення як спосіб перевезення вантажів усередині країни замінюються міксом залізничних і автомобільних перевезень.

Сухий порт – це мультимодальний логістичний центр із розвинутою інфраструктурою, яка дозволяє власнику вантажу користуватися всіма перевагами морського порту на суші [20]. На базі одного сухого порту вантажовласник може отримати цілий комплекс послуг з обробки вантажу (рис. 1.9).

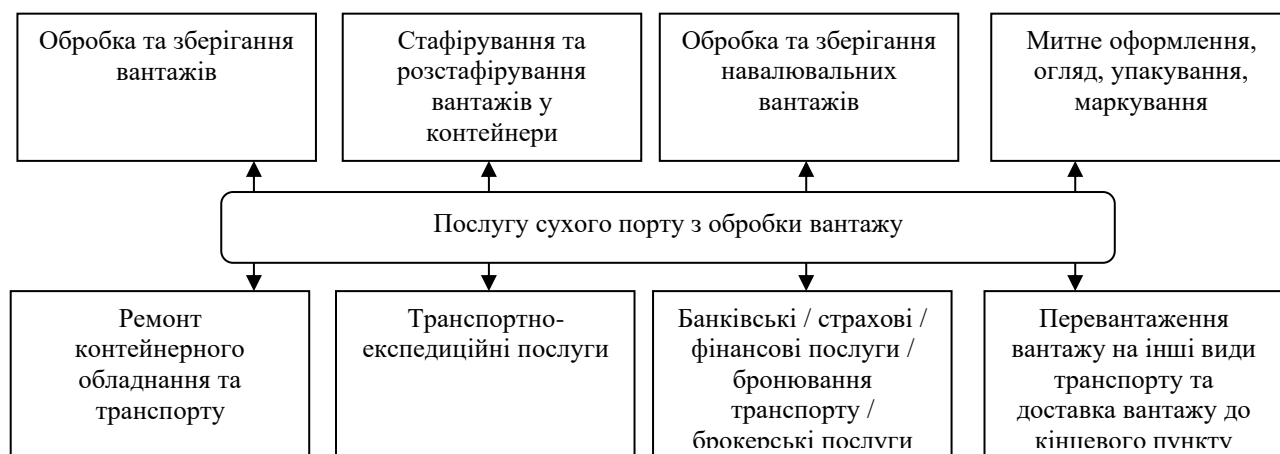


Рисунок 1.9 - Комплекс додаткових послуг сухого порту з обробки вантажу [28]

Тенденція збільшення кількості сухих портів поширена по всьому світу. Наприклад, на даний час в Європі діє понад 250 сухих портів, які не лише є віддаленими терміналами морських портів, але й обслуговують внутрішні райони країн, розташовані далеко від берегової лінії. Зважаючи на високий рівень розвитку залізничного, автомобільного та внутрішнього водного сполучення на території Європи створення сухих портів є більш ніж виправданим.

Вектор конкурентоспроможності морських портів зміщується в бік найбільш вигідного здійснення мультимодальних перевезень. Також активно використовується модель сухих портів і в країнах Азії та Тихого океану. Більш того, Економічною та соціальною комісією Організації Об'єднаних Націй для Азії та Тихого океану підготовлено міжурядову угоду про сухі порти, яку ратифікували 16 країн і охоплює 248 сухих портів у субрегіонах ЕСКАТО [95].

В Україні питання діяльності та правового статусу сухих портів окремо не регулюються. Разом із тим, у нещодавно прийнятому Законі України «Про мультимодальні перевезення», було порушено питання мультимодального хабу [1]. Враховуючи, що на даний час поняття «сухий порт» є теоретичним і не закріплено в законодавстві, це питання залишається відкритим.

Незважаючи на місцезнаходження сухого порту, оператор сухого порту має вирішити питання про земельну ділянку, на якій знаходиться об'єкт,

подбати про інфраструктуру, включаючи техніку, склади, можливо, отримати статус митного ліцензійного складу, визначити статус користування залізничними під'їзними коліями та автомагістралями, підкріпивши це належною договірною базою (рис. 1.10).

Таким чином, в сьогоденнішніх реаліях сухий порт є важливим учасником логістичного процесу між Україною та Польщею, на якого покладено безліч функцій, у тому числі щодо перерозподілу вантажопотоку на альтернативні види транспорту, а також зменшення витрат на доставку вантажів.

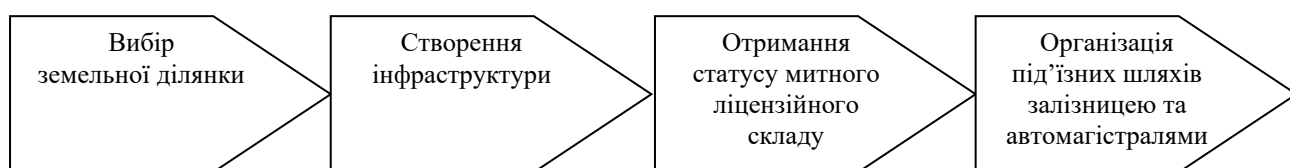


Рисунок 1.10 - Схема організації роботи сухого порту [28]

Тому для України в контексті транскордонного співробітництва з Польщею важливо не просто забезпечити розвиток складського господарства шляхом будівництва складів міжнародного рівня (класу «А»), а й створення механізованих складів і запровадження на них сучасних технологій з різним рівнем комплектації, застосування інформаційних систем контролю та управління складської вантажопереробки за типом організації сухих портів. При цьому процедури формування регіональних складських мереж мають базуватися на аналізі наявних та перспективних товаропотоків та прогнозуванні їх обсягів, визначенні обсягів закупівель та збуту відповідних матеріальних ресурсів, продукції, товарів, плануванні шляхом економіко-математичного моделювання потреб регіонів у складських потужностях, розробці програми розташування складської мережі в регіонах.

Провідну роль у формуванні логістичної інфраструктури, зокрема – транспортної, складської, інформаційної, на наш погляд, мають відігравати органи управління на місцях, насамперед місцеві держадміністрації, завданням яких має бути ініціювання процесів організації регіональних логістичних

систем [65], пошук та залучення ефективних інвесторів, створення сприятливих умов для реалізації відповідних проектів, зокрема шляхом виділення земельних ділянок, надання певних преференцій тощо.

Отже, потенціал сухих портів можливо використати у формі переважувальних терміналів у зоні польсько-українського кордону як за умов блокади морських портів України в умовах війни з росією, так і в ході розширення геологістики в Центральній і Східній Європі та співпраці в рамках Ініціативи трьох морів.

Висновки до першого розділу

1. На основі аналізу генезису та передумов розвитку ПУВ встановлено їх зв'язок з геополітичним розташуванням, територіальною близькістю, традиційністю контактів та національних інтересів, що актуалізувались за умов військової агресії росії та набуття Україною статусу кандидата в члени ЄС.

2. В результаті комплексного дослідження доробку вчених і практиків встановлено, що ідея добросусідства між Україною та Польщею залишається важливим фактором, що впливає на формування та розвиток відносин між двома країнами на базі розбудови спільного транскордонного співробітництва, участі в міжнародних проектах та уніфікації законодавства щодо двостороннього співробітництва в митно-логістичному забезпеченні.

3. На базі аналізу організаційно-економічних засад розбудови митно-логістичного забезпечення між Україною та Польщею виявлено, що суттєвим ускладненням у ефективному функціонуванні торгівлі між Польщею та Україною залишається обмежена пропускна здатність пунктів перетину кордону, що є базисом митно-логістичного забезпечення між країнами.

4. Ідентифіковано роль таких факторів розбудови митно-логістичного забезпечення між Україною та Польщею як функціонально–технологічний, безпековий, екологічний, фактор комплексної забезпеченості та інформативності, які слід враховувати у довготривалих державних програмах розвитку транскордонних територій і узгоджувати з державами-сусідами України та Польщі та з міжнародними інституціями за умов членства в них.

5. В результаті дослідження геополітичних викликів трансформації митно-логістичного забезпечення ПУВ встановлено доцільність нарощення мультимодальних перевезень, а також планування додаткових митних ПП сухоходом з огляду на обмеження руху вантажу морськими та повітряними шляхами в умовах війни росії проти України.

6. На основі аналізу чинників впливу на поглиблення двосторонньої взаємодії і співпраці Польщі та України за для спільної геополітичної безпеки визначено роль розбудови логістичних центрів на суші, так званих «сухих портів», або логістичних хабів, що представляють собою мультимодальний логістичний центр із розвиненою інфраструктурою, яка дозволяє власнику вантажу користуватися всіма перевагами морського порту на суші.

РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ МИТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПОЛЬСЬКО-УКРАЇНСЬКИХ ВІДНОСИН НА ТЛІ ГЕОПОЛІТИЧНИХ ВИКЛИКІВ

2.1 Тенденції розвитку економіки Польщі та України на тлі геополітичних викликів

Польща – країна з відносно великою і досить швидко зростаючою ринковою економікою і ємним внутрішнім ринком. У ЄС за розміром ВВП Польща посідає шосте місце. За даними Світового банку у 2021 р. за показником валового національного доходу (ВНП) польська економіка займала 21 місце у світі, а в перерахунку за паритетом купівельної спроможності – 16 [92].

Динаміка розвитку такої країни пострадянського простору як Польща впродовж двох останніх десятиліть була вражаючою не лише порівняно з іншими пострадянськими державами, а з усіма країнами Європи. Навіть під час фінансової кризи 2008-2009 рр., яка відобразилась на усіх європейських країнах, Польща виглядала як винятковий острів економічного успіху, місце, де компанії і приватні підприємці живуть у час економічного зростання, а не спаду.

Слід наголосити, що впродовж 2008-2009 рр. (період світової кризи) Польща була єдиною економікою ЄС, яка не потонула в рецесії. Завдяки цьому у 2009 р., коли ВВП Європейського Союзу скоротився на 4,5%, Польща була єдиною країною в Євросоюзі, економіка якої зросла на 1,6%. Успіх розвитку польської економіки впродовж понад 20 років був, ймовірно, кращим в історії Польщі [100].

З 2000 р. ВВП країни в розрахунку на одну особу населення зріс більше ніж у два рази, випереджаючи всі європейські країни постсоціалістичного табору (рис. 2.1).

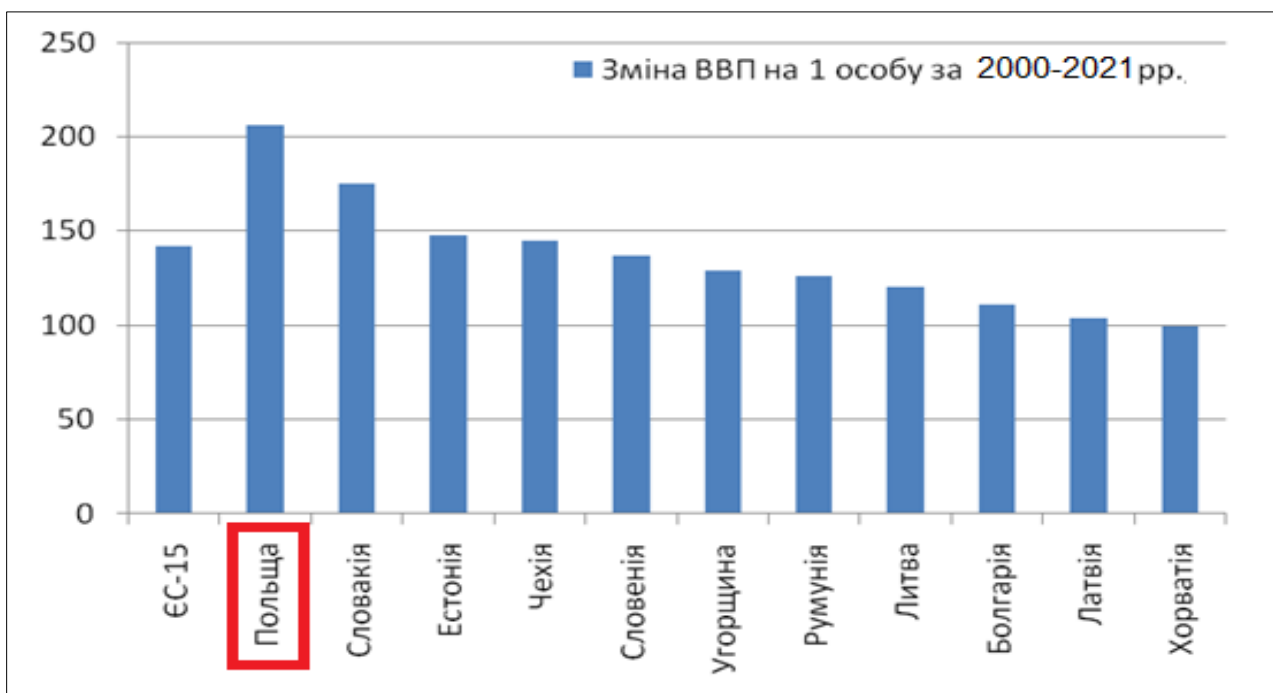


Рисунок 2.1 - Зміна ВВП на 1 особу у період з 2000 по 2021 рр. для ЄС-15, ЄС-10 та Польщі [107]

Вступ Польщі до ЄС у 2004 р. фактично став вирішальним у загальному розвитку країни. За показниками соціологічних досліджень, всупереч економічним проблемам, які відчув ЄС під час світової фінансово-економічної кризи, переважна частина польського населення продовжує вважати цей крок найбільш вагомим у процесі повернення Польщі до Європи [58].

Сталість зростання – головна відмінність польської економіки від української. У період 2005-2008 рр. середні темпи зростання української та польської економік були дуже близькими (5,1% в Україні та 5,4% у Польщі). Однак після 2009 р. розрив між динамікою розвитку цих економік постійно збільшується (рис. 2.2).

Ефективність польських реформ, порівняно з українськими, підтверджує і розрахунок динаміки ВВП за паритетом купівельної спроможності Польщі та України впродовж двох останніх десятиліть.

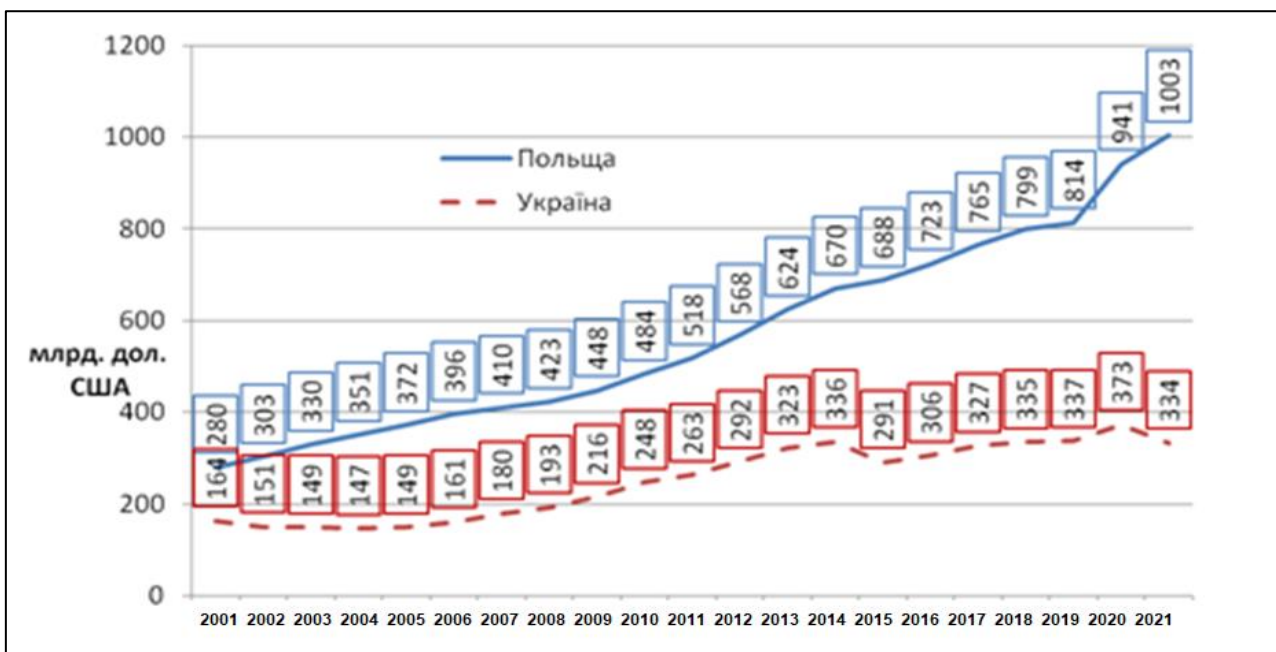


Рисунок 2.2 - Динаміка ВВП (за паритетом купівельної спроможності) Польщі та України, 2001-2021 рр., млрд дол. США [106]

Якщо на старті реформ у 2000 р. за цим показником Польща переважала Україну у 1,7 рази, то вже у 2021 р. асиметрія складала більш як 3 рази. Показовим при цьому є й показник чисельності населення країни (рис. 2.3).

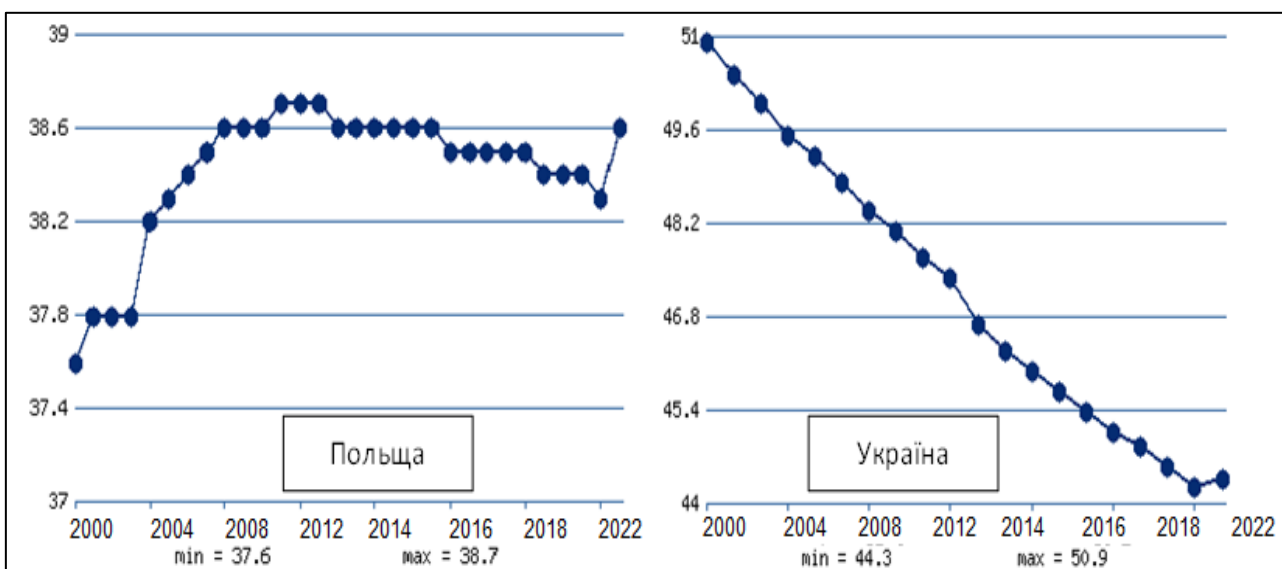


Рисунок 2.3 - Порівняння динаміки чисельності населення Польщі та України, млн осіб [120]

Упродовж досліджуваного періоду країни характеризуються протилежними тенденціями щодо динаміки населення. На тлі суттєвого погіршення демографічної ситуації у більшості країн Європи Польща практично не зіткнулась з цією проблемою, а порівняно із 1986 р. їй навіть вдалось добитись приросту населення.

Натомість в Україні має місце стрімке зменшення чисельності населення: за останні 20 років кількість жителів України скоротилась на більш як 8 млн осіб. Причинами цього, поряд з природнім скороченням населення, слід вважати і високий рівень еміграції до країн з вищим рівнем економічного розвитку. Зазначене обумовлено макроекономічною ситуацією та проблемами, що склались в українській економіці, неефективністю економічних реформ у країні.

Стратегічною метою реформ Польщі було формування ефективної структури національного виробництва за допомогою органічного поєднання ринкових механізмів та державного регулювання. Особливо важливим було питання приватизації. Великі підприємства приватизувались у два етапи: акціонуванням з подальшим продажем акцій через фондові біржі або відкриті тендери.

У приватизації 514 акціонерних підприємств взяли участь 28 млн громадян, яким були надані приватизаційні бони. Малі і середні підприємства приватизувались через продаж, створення нових підприємств на базі фондів діючих, оренду з викупом (як правило, трудовими колективами). Був затверджений перелік стратегічно важливих підприємств – вугільної, оборонної промисловості та енергетики, які не підлягали приватизації.

Післякризовий період розвитку Польщі характеризується переходом до сталого економічного зростання (середньорічні темпи зростання ВВП за 2016-2021 рр. склали 102,85%), позитивними змінами в структурі економіки, стабілізацією польської валюти – злотого, зменшенням державного боргу, зниженням інфляції тощо (табл. 2.1).

Таблиця 2.1 - Динаміка основних макроекономічних показників Польщі, 2016-2021 рр. [107]

Показник	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021 / 2016 р.
ВВП (в поточних цінах), млрд. дол. США	431,1	469,3	513,8	490	517,5	552,2	121,1
ВВП на 1 особу (в поточних цінах), тис дол. США	11,3	12,3	13,5	12,8	13,5	14,4	3,1
Приріст ВВП, %	101,7	103,9	104,5	101,9	101,6	103,5	1,8
Індекс виробництва в галузях обробної промисловості, %	96,1	109,9	108,7	101,2	102,3	102,6	6,5
Індекс сільськогосподарської продукції, %	102,4	97,3	102,1	100,7	101,5	101,8	-0,6
Інвестиції в основний капітал, млрд дол	70,1	72,1	82,1	73,4	73,2	73,0	2,9
Індекс споживчих цін, рік/рік %	103,5	102,6	104,3	103,7	100,9	100,1	-3,4
Рівень безробіття (у % до економічно активного населення)	12,1	12,3	12	13,4	13,4	12,3	0,2
Дефіцит консолідованого бюджету, % ВВП	7,3	7,9	5	3,9	4,3	4,0	-3,3
Міжнародні резерви, млрд дол. США	79,6	93,5	97,9	108,5	106,2		
Середньорічний курс польського злотого до дол. США (злотих за 1 дол.)	3,12	3,02	2,96	3,26	3,16	3,2	0,08
Середньорічний курс польського злотого до Євро (злотих за 1 євро)	4,33	3,99	4,2	4,19	4,2	4,23	-0,1
Державний борг, млрд дол. США (на кінець року)	236,3	247,7	240	269	279,1	241,2	4,9
Державний борг, % ВВП	49,8	54,8	53,4	48,3	49,7	43,7	-6,1
Державний борг і борг органів місцевого самоврядування, % ВВП	50,9	54,8	56,2	55,6	57,1	52,0	1,1
Облікова ставка Національного банку Польщі (на кінець року), %	3,5	3,5	4,5	4,25	2,5	4,0	0,5
Кредити Світового банку, МВФ, млрд дол. США	0	0	0	0	0	0	0
Товарооборот, млрд дол. США	286,2	329,3	402,6	378,1	409,4	425,7	139,5
Експорт товарів, млрд дол. США	136,6	155,7	190,3	182,7	203,2	210,7	74,1
Імпорт товарів, млрд дол. США	149,6	173,6	212,3	195,4	206,2	215	65,4
Прямі іноземні інвестиції в Польщі, млрд дол. США	185,2	201	190,9	233,6	235,0	252,1	66,9
Прямі інвестиції Польщі за кордоном млрд дол. США	29,3	39	44,4	177,1	102,6	69,7	40,4
Кредитний рейтинг (Standard&Poors, за зобов'язаннями в іноземній валюті)	A-	A-	A-	A-	A-	A-	X

Розвиток приватного підприємництва, поступове входження державних підприємств у ринкові відносини спричинились до формування ефективних

виробництв, що випускають конкурентоспроможну продукцію на світових ринках. Особливу роль у виробництві високотехнологічної, експортно-орієнтованої продукції в Польщі відіграли іноземні інвестиції, обсяг яких на кінець 1999 р. перевищував 35 млрд дол. США. Понад 60% з них були спрямовані у будівництво, транспорт і зв'язок, машинобудування. Більшість інвестицій надходила з високорозвинених країн: Німеччини, США і Франції. У результаті здійснюваних реформ зростала роль приватного сектору. У 2000 р. його частка становила у ВВП 61,2%, у зайнятих – 72,1%, в інвестиційних видатках – 65,2%, у проданій промисловій продукції – 70%, в експорті – 83,6%. Окрім цього, як стверджують Гросфілд і Хаши [108], від початкової фази трансформації польська влада зосереджена на розвитку фінансового ринку і приділяє велику увагу створенню правової системи та законодавства, що ефективно працюють і виконуються усіма суб'єктами економіки.

Після вступу в ЄС Польща перевела свою економіку на модель вільного ринку. Контроль над цінами був знятий, державні зарплати були обмежені, торгівля стала лібералізованою та польська валюта – злотий – стала конвертованою. Ця політика залишила мільйони населення безробітними, але створила передумови для старту оздоровлення економіки після десятиліть безгосподарності [103].

Водночас стійкість економіки Польщі у довгостроковому періоді має певну особливість, яка проявляється в тому, що на фазі підйому Польща поступається за темпами зростання іншим країнам-членам ЄС. Значною мірою це обумовлено певною консервативністю економічної структури країни з її порівняно низькою часткою сектору фінансових послуг і великою питомою вагою малого і середнього бізнесу (близько половини ВВП), який водночас проявляє високу життєздатність і стійкість.

На тлі більшості інших країн-членів ЄС Польща відрізняється відносно низькою часткою сектору послуг і, відповідно, підвищеною питомою вагою реального сектору (рис. 2.4).

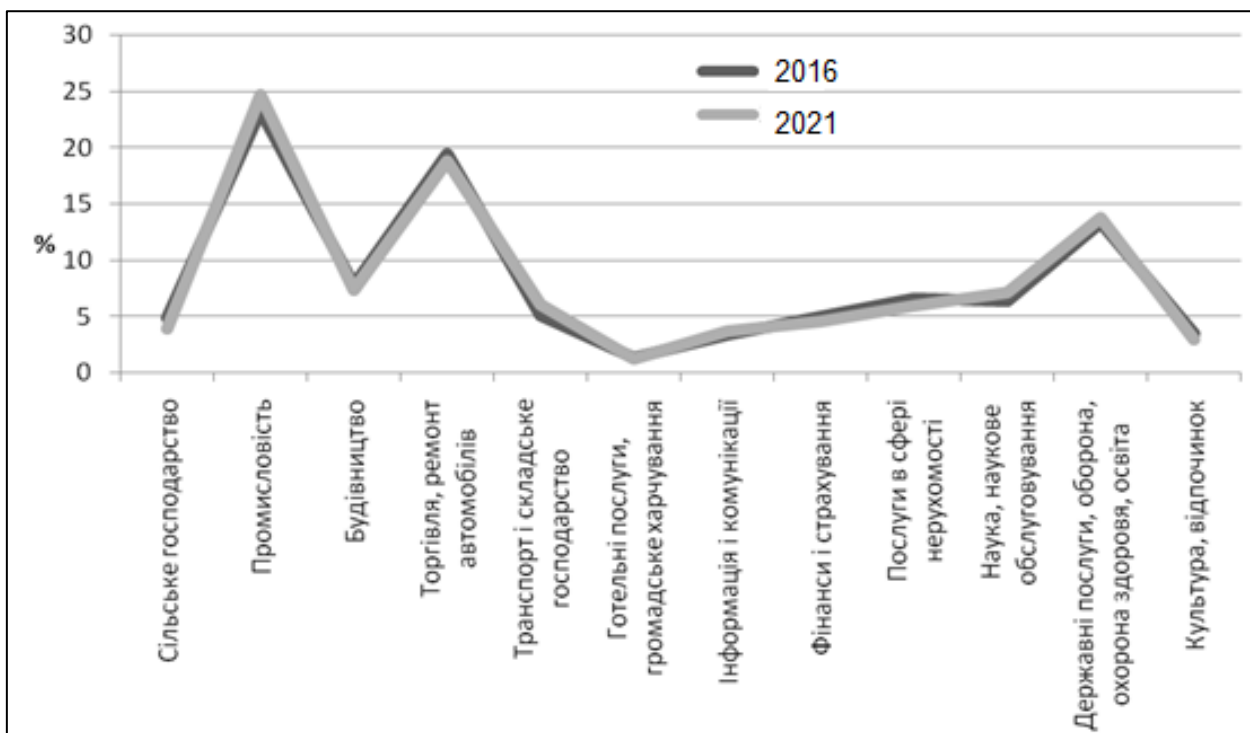


Рисунок 2.4 - Секторальна структура доданої вартості в економіці Польщі, 2016, 2021 рр., % [113]

Слід акцентувати на тому, що реалізовані впродовж останніх десятиріч польським урядом реформи практично не вплинули на структуру польської економіки. У 2021 р., порівняно з 2016 р., дещо знизилась частка сільського господарства (на 1%), торгівлі (на 0,6%), зросла частка промисловості (на 1,4%), наукової діяльності (0,7%), послуг у сфері нерухомості (на 0,7%).

Одним з факторів скорочення обсягів будівництва в країні стало завершення Євро-2012. Коли в 2008 р. Польща була оголошена країною проведення Євро-2012, в країні не було жодного сучасного стадіону, сучасних доріг, готелів. Однак за чотири роки вдалося суттєво модернізувати країну і зберегти темпи економічного зростання [69].

При деталізованому аналізі чинників економічного зростання впродовж останніх років і створення доданої вартості доходимо висновку, що найбільшу частку у створенні доданої вартості країни займали промисловість і будівництво, а вже з 2017 р. – транспортування та зберігання (табл. 2.2).

Таблиця 2.2 - Динаміка структури ВВП Польщі: темпи зростання окремих секторів економіки, 2012-2021 рр., % [113]

Показник	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
попередній рік = 100%										
ВВП	103,9	105,3	103,6	106,2	106,8	105,1	101,6	103,9	104,3	102
у якому										
Валова додана вартість	103,6	105,2	103,3	106	106,7	105,1	101,8	103,7	104,3	101,9
у якій										
Промисловість	108,7	110,9	103,5	109,9	110	106	101,2	107,3	110	101,2
Будівництво	97,2	101,1	106,6	112,5	109,4	105,8	111,6	106,4	108,2	99,5
Торгівля, ремонт автотранспортних засобів	99,4	103,9	104,1	104,7	104,7	106,4	104,3	105,7	98,2	101,5
Транспортування та зберігання	104,5	103	108,6	109,9	104,2	98,5	96,3	100,9	112,1	107,9

На сьогодні провідні сектори економіки Республіки Польща: машинобудування, чорна і кольорова металургія, хімічна, нафтохімічна, коксохімічна, текстильна промисловість, виробництво фарфору, фаянсу, виробництво спортивних товарів, а також продовольства і напоїв. Водночас стрімкі зміни відбулись у структурі промисловості Польщі. Поляки в 90-х були переконані, що вугільна галузь, важка промисловість, кораблебудування – це становий хребет економіки, там заробляються шалені гроші. З початком реформ виявилось, що це не так, усі ці гіганти соціалістичної індустрії – неконкурентоспроможні. Ставку було зроблено на малий і середній бізнес.

Тепер це рушійна сила польської економіки: сектор дає половину ВВП, і в якому працює 70% працездатного населення. Упродовж останніх десятиліть скоротилась кількість підприємств у всіх галузях, змінилась структура промисловості: з країни, де левову частку ВВП формували великі підприємства, Польща стала країною, у якій левову частку ВВП створює малий і середній бізнес. Такі глобальні реформи в промисловості обумовили певне падіння темпів розвитку промисловості в Польщі в перші роки XXI ст., однак дозволили нарощувати темпи зростання обсягів виробленої промислової продукції в післякризовий період.

Порівнюючи з Україною, можемо констатувати, що відсутність кардинальних реформ у таких галузях, як вугільна промисловість, машинобудування, важка промисловість (які реалізувала Польща), українська економіка втрачає можливість перемагати у конкурентній боротьбі.

Консервативною залишається і банківська система Польщі, що виражається, зокрема, в обережному використанні сучасних банківських продуктів. Стійкість польської економіки підтримується і обережною поведінкою польських споживачів і підприємців. Рівень заборгованості домашніх господарств, а також малого та середнього бізнесу – один з найнижчих у Європі.

В удосконаленні структури виробництва, її модернізації і нарощенні обсягів виробництва важливу роль відіграють інвестиції, які цілеспрямовано скеровуються у пріоритетні сфери виробництва, зокрема у промисловість і будівництво. В останні роки істотно зростають інвестиції у соціально значущі сфери – комунальне обслуговування, освіти і охорону здоров'я. Відповідно до секторів власності, починаючи з 2000 р., структура інвестиційних видатків не зазнала істотних змін: дві третини з них – приватні, решта – порівну – видатки державних і місцевих органів влади. Кошти з Державного бюджету забезпечують понад половину видатків у країні на науку та науково-дослідні роботи. Проте загальна величина видатків на цю сферу є незначною, оскільки становить менше 1% ВВП. Забезпечення високотехнологічного рівня виробництва та зростання його обсягів значною мірою здійснюється за рахунок інвестицій із високорозвинених країн [110].

На кінець 2021 р., порівняно з 2010 р., польські прямі іноземні інвестиції зросли в 1,5 разу. Завдяки цим інвестиціям Польща змогла збільшувати експорт та підтримувати зростання економіки: експорт товарів і послуг зріс на кінець 2013 р., порівняно з 2010 р., в 1,6 разу, що перевищувало збільшення імпорту (у 1,5 разу). У післякризові роки інвестиції у Польщі скорочувались на 1-1,5% щороку. Зниження активності приватних інвесторів було частково компенсовано державними інвестиціями: до 2010 р. частка приватних

інвестицій у загальних інвестиціях становила близько 70%, а після 2010 року знизилась в середньому до 63%. Зокрема, у 2019 р. приріст інвестицій обумовлений саме реалізацією державних проектів.

В Україні прямі іноземні інвестиції також швидко зростали у 2010-2012 рр. Однак це зростання не було сталим – після кризи 2013 року відбулося суттєве скорочення – на 50%. Щобільше, кількість і якість інвестицій не була достатньою, щоб повторити успіх Польщі та нарощувати обсяги експорту. Обсяг експорту України на кінець 2013 р. був на 28% нижчим за рівень 2005 р., а обсяг імпорту майже в 1,2 разу перевищував обсяг 2005 р. [76].

Ресурсами для інвестицій є загальні кошти, заощаджені в економіці, та запозичення. У Польщі заощадження (кошти, які залишились після всіх витрат, та які можуть бути використані для інвестицій) переважно зосереджені у секторі компаній. Частка заощаджень компаній у загальному обсязі валових заощаджень у 2021 р. у Польщі становила понад 80%, в Україні – лише 14%. В Україні понад 80% заощаджень закумульовано у секторі домашніх господарств, і ці кошти не перетікають у інвестиції [82]. Заощадження компаній в Україні різко скорочувались: частка заощаджень компаній у загальному обсязі заощаджень скоротилась з 38% у 2020 р. до 14% у 2021 р. Тобто вичерпувались власні ресурси компаній для інвестицій. Значною мірою це обумовлено особливостями системи оподаткування прибутків корпорацій у Україні та Польщі.

Розглянемо докладніше схему формування прибутку в Польщі та Україні. Прийmemo за 100% валову додану вартість, створену в секторі компаній, у 2021 р.: у Польщі близько 50% доданої вартості піде на оплату праці, а 50% залишиться як прибуток. В Україні – 70% і 30% відповідно; з прибутку польські компанії 34% виплатять як дохід власнику (у вигляді дивідендів), в Україні – частка виплат власнику становитиме 72% від прибутку. Тобто польські компанії більшу частку прибутку спрямовують на інвестиції; зрештою, на останньому кроці розподілу українські компанії сплатять більшу частку у вигляді податків на доходи та майно (73% порівняно з 14% у Польщі) (рис. 2.5).



Рисунок 2.5 - Розподіл доходу компаній в Україні та Польщі, 2021 р.
(зведені національні рахунки за секторами) [107]

Цей аналіз висвітлює одночасно кілька «вузьких місць» української економіки: і недостатню продуктивність праці, і неефективність податкової системи, але головне – небажання (та й, зрештою, відсутність можливості) бізнесу спрямовувати кошти на нові інвестиції.

Іншою перевагою, яка робить Польщу інвестиційно привабливою є територіальна близькість до провідних економік Європи. Зокрема, це стосується Німеччини. Так, на території Польщі розміщено низку складальних виробництв німецьких автомобілебудівників. Таким чином Польща отримує німецькі інвестиції та ринки збуту своєї продукції, а Німеччина прибутки від можливості використовувати Польщу як нижчевартісну, високоякісну виробничу платформу для конкуренції зісхідною Азією.

Оскільки на даний момент польська логістика є основною частиною ланцюга постачання Німеччини, вона стала великою експортною економікою – експорт зараз зріс до рівня 46% від ВВП. У недавньому дослідженні М.Стенлі [115] встановлено, що 30-40% експорту з Польщі до Німеччини є експортом Німеччини, який вона відправляє далі закордон. Така

інтерзалежність пояснює, чому Німеччина є одним з найбільших торгових партнерів Польщі, яка купує та продає в середньому 25% польського експорту та імпорту, що в загальному становить 12% від загального обсягу економіки Польщі. Жодного з наведеного могло б і не відбутися, якщо б польсько-німецькі стосунки не стикалися на кордоні ЄС. Головними зовнішньоторговельними партнерами Польщі залишалися країни-члени ЄС, хоча їх питома вага в зовнішньоторговельному обігу, порівняно з попереднім роком: в експорті знизилася з 75,8% до 74,8%, а в імпорті зросла – з 57,0% до 58,1%.

Приклад Польщі показує, що інтегрування економіки до ЄС спроможне дати позитивний ефект для розвитку соціально-економічної системи країни за умови активних дій з боку країни, що інтегрується. Україна, як країна, що обрала євроінтеграційний вектор розвитку, має використати позитивний досвід реформування економіки Польщі. Водночас варто розуміти, що успіх лежить у площині практичної імплементації європейських норм щодо боротьби з корупцією, розробки та реалізації детального плану втілення національної антикорупційної стратегії; прозорі приватизації; налагодження співпраці та співвідповідальності за розвиток суспільства між урядом, бізнесом і населенням; реалізації судової реформи, спрямованої на зміцнення незалежності, неупередженості та ефективності судової системи; створення конкурентного бізнес-середовища; формування середнього класу; підвищенні ролі місцевого самоврядування та децентралізації влади.

2.2 Оцінювання стану логістики та рівня спрощення митних процедур між Україною та Польщею у міжнародних рейтингах

Методологія оцінювання стану логістики та рівня спрощення митних процедур між Україною та Польщею є предметом дослідження значної кількості міжнародних відомств, які пропонують різні підходи і методи. Для можливості оцінювання рівня спрощення митних процедур представляються у

вигляді міжнародних рейтингів [14].

Відмітимо, сьогодні у світі існує значна кількість міжнародних індексів та рейтингів, які оцінюють стан регулювання ЗЕД на національному рівні та обтяжливість правових норм на основі різних визначень і методик. До найбільш відомих можна віднести: індекс легкості ведення бізнесу (Ease of Doing Business Index), індекс ефективності логістики (LPI), індекс сприяння торгівлі (ETI) Всесвітнього економічного форуму, дослідження часу випуску ВМО (табл. 2.3).

Таблиця 2.3 - Характеристика основних міжнародних індексів, які оцінюють рівень спрощення процедур міжнародної торгівлі

Назва індикатора	Відповідальна організація	Характеристика
Індекс легкості ведення бізнесу (Ease of Doing Business Index) [101]	Міжнародна фінансова корпорація Світового банку	Вимірює кількість необхідних документів, час і витрати на імпорт та експорт 20-футового контейнера. Показник легкості ведення бізнесу є складовим показником, заснованим на інформації, отриманій в ході обстежень, які проводяться по всьому світу.
Індекс ефективності логістики (LPI – Logistic Performance Index) [118]	Департамент міжнародної торгівлі Світового банку	Вимірює наявність і якість логістичних та основних транспортних послуг у країнах, а також дії органів державного управління. Індекс ефективності логістики є складовим показником, який ґрунтується на даних, отриманих під час проведення обстежень підприємств-перевізників по всьому світу.
Індекс сприяння торгівлі (The Global Enabling Trade Index – ETI [39])	Всесвітній економічний форум	Глобальне дослідження щодо рейтингу країн світу за показником їх сприяння міжнародній торгівлі за версією Всесвітнього економічного форуму (World Economic Forum). Індекс визначається за методикою Всесвітнього економічного форуму, яка ґрунтується на комбінації статистичних даних міжнародних і національних організацій, а також результатів глобального опитування директорів підприємств – щорічного дослідження «Огляд думок менеджерів» (Executive Opinion Survey).
Дослідження часу випуску ВМО (Timerelease study) [13]	Всесвітня митна організація	Є інструментом і методом вимірювання реальної ефективності і результативності роботи митної служби, оскільки це безпосередньо пов'язано зі спрощенням процедур торгівлі на кордоні та дозволяє виміряти відповідні аспекти ефективності роботи митної служби та інших регулюючих органів в ході стандартного процесу імпорту, експорту і транзиту товарів.

Одним з найбільш розповсюджених міжнародних рейтингів, який досліджує можливість здійснення підприємницької діяльності є Індекс легкості ведення бізнесу (Doing Business, DB). Зазначений індекс узагальнюється Світовим банком на основі річних даних. Проект Doing Business дозволяє оцінити стан законодавства, яке регулює здійснення підприємницької діяльності в 190 країнах. Результати досліджень вказують на тісний взаємозв'язок між покращенням правил ведення бізнесу та економічним зростанням. Загальний індекс базується на десяти внутрішніх індикаторах, а саме: оподаткування; міжнародна торгівля; реєстрація власності; започаткування бізнесу; отримання дозволу на будівництво; підключення до системи електропостачання; отримання кредиту; захист прав міноритарних інвесторів; забезпечення виконання контрактів; вирішення неплатоспроможності [101] (табл. 2.4).

Таблиця 2.4 - Значення Індексу легкості ведення бізнесу та його складових у 2021 р. [102]

Країна	Україна	Польща
Індекс легкості ведення бізнесу (загальне значення):	80	24
– започаткування бізнесу	20	107
– отримання дозволу на будівництво	140	46
– підключення до системи електропостачання	130	46
– реєстрація власності	63	38
– отримання кредиту	20	20
– захист прав міноритарних інвесторів	70	42
– оподаткування	84	47
– міжнародна торгівля	115	1
– забезпечення виконання контрактів	81	55
– вирішення неплатоспроможності	150	27

У дослідженні 2021 р. Світовим банком було змінено методологію складання рейтингу, а саме: враховано гендерні аспекти за деякими індикаторами індексу, а також розширено індикатор «Оподаткування». Тепер цей показник враховує процеси після подання звітності та сплати податків щодо повернення податків, податковий аудит. З урахуванням зазначеного, Україна за рік покращила свою позицію в рейтингу легкості ведення бізнесу

лише на 1 позицію, піднявшись з 81 місяця на 80 місце, проте має найнижчі показники серед країн-сусідів [102].

За оцінками експертів дослідження Doing Business, в Україні найменш сприятливі умови спостерігаються в сфері «Отримання дозволу на будівництво» (140 місце у рейтингу), «Підключення до системи електропостачання» (130 місце у рейтингу), «Міжнародна торгівля» (115 місце у рейтингу) та «Вирішення неплатоспроможності» (150 місце у рейтингу). Позитивні зрушення відмічено лише у 2 з 10 основних компонентів дослідження – «Отримання кредиту» (20 місце у рейтингу) та «Започаткування бізнесу» (20 місце у рейтингу). Всі інші зміни фактично відбулися за рахунок зміни методології та динаміки інших країн [13].

Одним із складових Індексу легкості ведення бізнесу є оцінювання сфери міжнародної торгівлі, що дозволяє порівняти часові та фінансові витрати (за винятком мита) при проходженні трьох етапів, необхідних при експорті або імпорті партії товарів: на дотримання вимог до оформлення документів, на дотримання вимог прикордонного і митного контролю, а також на транспортування товарів всередині країни (табл. 2.5).

Таблиця 2.5 - Порівняльний аналіз підіндикатора «Міжнародна торгівля» рейтингу Doing Business, 2020 р. та 2021 р. [102]

Країна	Рейтинг DB 2020		Рейтинг DB 2021	
	місце у рейтингу	значення індексу	місце у рейтингу	значення індексу
Україна	110	65,15	115	64,26
Польща	1	100,0	1	100,0

З інформації таблиці видно, якщо у 2020 року Україна зайняла 110 місце у світі за індикатором «Міжнародна торгівля», то у 2021 році за цим показником Україна опустилася на 5 позицій і займала вже 115 місце, що пов'язано в першу чергу із значними витратами коштів та часу на переміщення товарів через кордон. Таким чином, за рік ситуація не тільки не покращилась, а погіршилася. Це свідчить про неефективність діяльності органів державної

влади у сфері сприяння торгівлі.

Аналіз показників динаміки Індексу легкості ведення бізнесу про значне підвищення України у зазначеному міжнародному рейтингу (з 139 місця у 2014 р. до 80 у 2021 р.) (рис. 2.6).

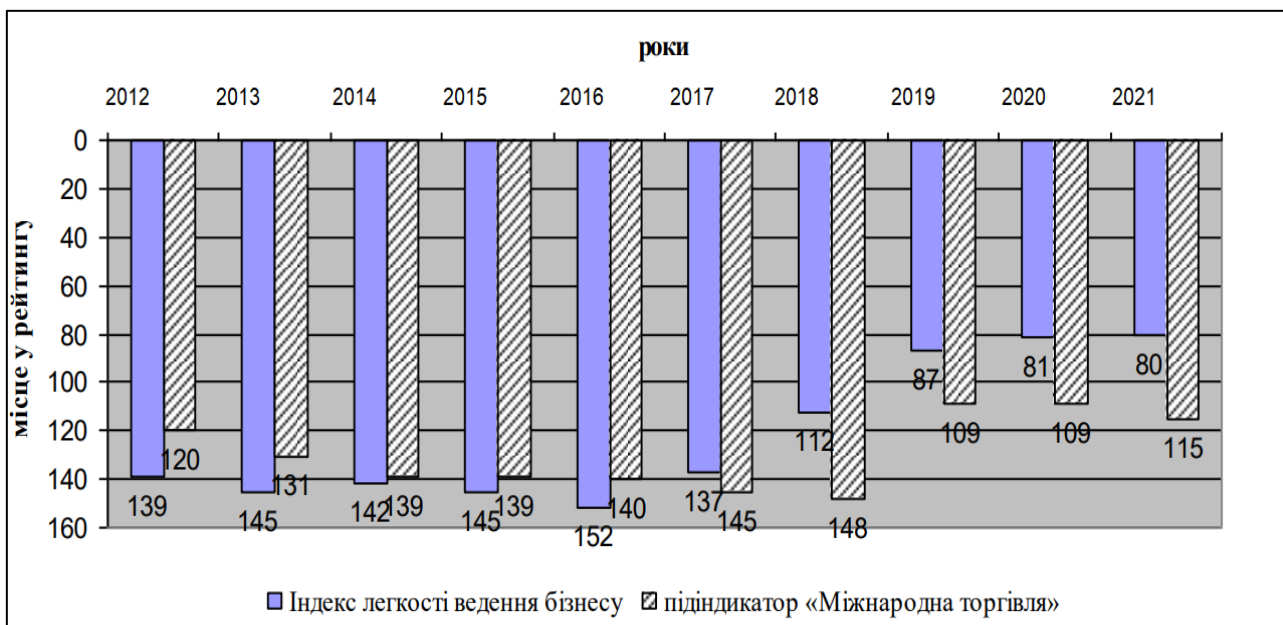


Рисунок 2.6 - Динаміка Індексу легкості ведення бізнесу та під індикатора «Міжнародна торгівля» України за 2012-2021 рр. [102]

Проте, з 2018 р. в Україні спостерігається зміна співвідношення загального рейтингу Індексу легкості ведення бізнесу та під індикатора «Міжнародна торгівля», а саме, якщо до 2018 р. значення загального рейтингу було нижчим по відношенню до підіндикатора «Міжнародна торгівля», тобто відносило цей підіндикатор до переліку таких, що зумовлювали зростання Індексу легкості ведення бізнесу України, то з 2018 р. цей підіндикатор є одним з таких, що зменшує загальний рейтинг України в Doing Business.

Однією з причин значного відставання України від сусідніх країн за індикатором «Міжнародна торгівля» є значні витрати часу на оформлення документів та прикордонний і митний контроль (табл. 2.6).

Таблиця 2.6 - Підіндикатор «Міжнародна торгівля» для України та Польщі, 2021 р. [118]

Індикатор	Україна	Європа та центральна Азія	Польща
Час на експорт: прикордонний і митний контроль (годин)	26	28	12
Вартість експорту: прикордонний і митний контроль (дол. США)	75	195	150
Час на експорт: оформлення документів (годин)	96	27	3
Вартість експорту: оформлення документів (дол. США)	292	111	36
Час на імпорт: прикордонний і митний контроль (годин)	72	26	9
Вартість імпорту: прикордонний і митний контроль (дол.США)	100	202	115
Час на імпорт: оформлення документів (годин)	168	26	4
Вартість імпорту: оформлення документів (дол. США)	212	91	26

Водночас, за даними ЕВА (European Business Association, укр. – Європейська Бізнес Асоціація), 62 % митних експерта стверджують, що тривалість митного оформлення більшості вантажів не перевищує 4 робочих години з моменту подання митної декларації до митного органу [118]. Цей факт можна пояснити, що економічні оператори під час митного оформлення вантажів взаємодіють з іншими державними контролюючими органами з метою здійснення фітосанітарного, екологічного, ветеринарного та інших видів контролю. Отже, за результатами дослідження Doing Business можна зробити висновки, що в Україні порівняно з іншим країнами економічні оператори мають значно вищі витрати часу на оформлення та подання документів. Однією з причин такої ситуації є відсутність міжвідомчої співпраці державних контролюючих органів у процесі документообігу.

Наступним впливовим міжнародним індексом, який дозволяє виявити проблеми та можливості країн у сфері сприяння міжнародній торгівлі є Індекс ефективності логістики (LPI – Logistic Performance Index). Цей показник визначається Світовим банком, який визначає легкість руху товарів і розвиток торгової логістики на національному та міжнародному рівнях. Індекс LPI був розроблений та впроваджений Департаментом міжнародної торгівлі і

транспорту Світового банку, спільно з Turku School of Economics (TSE – Фінляндія). Крім того, індекс був схвалений і підтримується Global Facilitation Partnership for Transportation and Trade (GFP), Міжнародною федерацією експедиторських асоціацій (International Federation of Freight Forwarders Associations – FIATA) та Global Express Association (GEA) [24]. Показник вимірює ефективність функціонування усіх ланцюгів постачання в міжнародній торгівлі і оцінюється кожні 2 роки.

Індекс оцінює наступні підіндикатори: митне оформлення; можливість відстеження товару впродовж всього ланцюга постачання; дотримання термінів постачання товарів; розвиток інфраструктури; простота організації міжнародного постачання товарів; логістична компетенція.

За результатами дослідження Світового банку, оприлюдненими у 2016 р., за індексом LPI Україна посіла 80 місце з 160 країн. Відмітимо, з 2007 по 2016 рр. динаміка показника LPI по Україні має такі особливості: найвищий показник країна продемонструвала у 2014 р. (61-е місце, 2,98 бала), найменший – у 2010 р. (102-е місце, 2,57 бала; хоча у 2007 р. країна посіла 73-е місце з нижчим сумарним балом 2,55) (рис. 2.7).

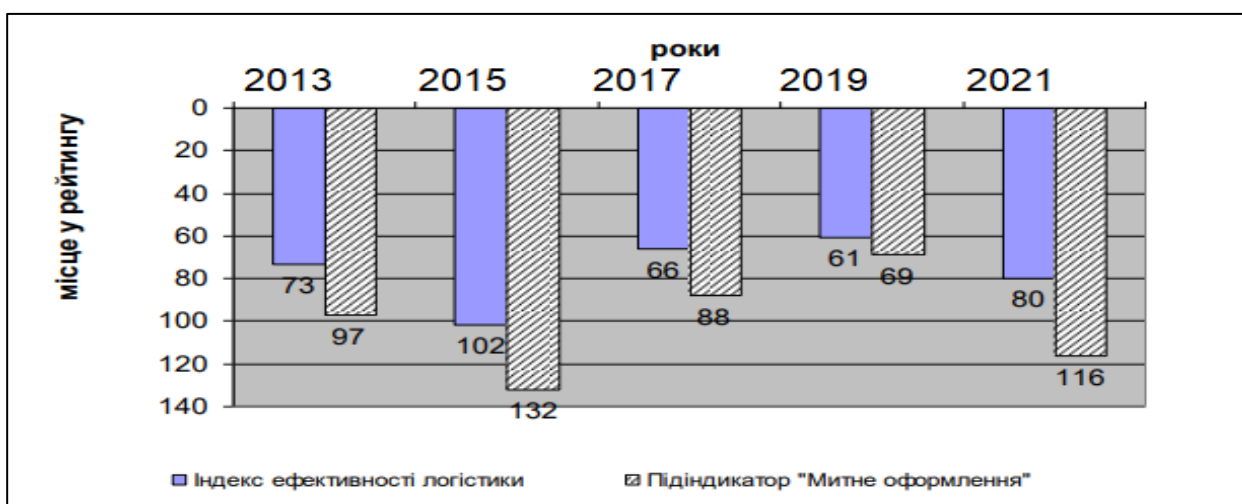


Рисунок 2.7 - Динаміка Індексу ефективності логістики та підіндикатора «митне оформлення» України за 2013-2021 рр. за місцем у рейтингу [118]

Найгірший показник серед усіх оцінюваних характеристик Україна демонструвала за підіндикатором «Митне оформлення» вантажів з 2007 по 2016 рр., крім 2014 р. У 2016 р. найкращі показники України були у сфері дотримання термінів постачання товарів, а найгірше – змитним оформленням (табл. 2.7).

Таблиця 2.7 - Порівняльний аналіз Індексу ефективності логістики, 2021р.
[118]

Індекс ефективності логістики та його складові	Місце країни в рейтингу	
	Україна	Польща
Індексу ефективності логістики (загальне значення):	80	33
– митне оформлення	116	33
– інфраструктура	84	45
– організації міжнародного постачання товарів	95	33
– якість та компетенція логістики	95	31
– відстежування вантажів	61	37
– дотримання термінів постачання товарів	54	37

За інформацією таблиці, за показником, який характеризує можливість забезпечувати доставку товарів вчасно і з відповідним документальним супроводом, Україна зайняла 54 місце з 3,51 бала. Відносно непогано в Україні з логістичним охопленням і відстежуванням вантажів – 61 місце і 2,96 бала. Відразу за двома показниками Україна зайняла 95 місце – за простотою організації міжнародного постачання товарів (2,59 бала) та логістичною компетенцією (2,55 бала). За рівнем розвитку інфраструктури оцінка України близька до її загального положення в рейтингу LPI 2016 – 84 місце. Найнижчі показники України за LPI 2016 р. є у сфері митного оформлення, де Україна зайняла 116 місце, що свідчить про значні труднощі для суб'єктів ЗЕД під час митного оформлення товарів. Зазначимо, порівняння показників України з іншими країнами СНД свідчить про значно кращі результати майже за усіма підіндикаторами. Водночас, порівняння основних підіндикаторів LPI 2016 р. України з Польщею свідчить про значне відставання [118].

Наступним міжнародним показником є Індекс сприяння торгівлі (Індекс

відкритості національної економіки (The Global Enabling Trade Index – ETI)), який дає можливість аналізувати політику держав і ефективність роботи її установ у сфері ведення міжнародної торгівлі і розвитку економічного співробітництва [118].

Індекс сприяння торгівлі дає можливість порівняти легкість ведення міжнародної торгівлі у 132 країнах світу, оцінюючи бар'єри, що виникають у ланцюзі постачання товарів. Ретельний аналіз Індексу сприяння торгівлі України з іншими країнами за основними його складовими, дозволяє визначити високу позицію з доступу на внутрішні ринки (24 місце). Водночас, для покращання в майбутньому України в Індексі сприяння торгівлі необхідно спростити доступ на зовнішні ринки (110 місце), покращити адміністративне регулювання бізнесу (125 місце), а також підвищити прозорість та ефективність адміністрування на кордоні шляхом спрощення митних процедур (табл. 2.8).

Таблиця 2.8 - Порівняльний аналіз Індексу сприяння торгівлі для України та Польщі, 2021 р. [93]

Індекс легкості ведення бізнесу та його складові	Місце країни в рейтингу	
	Україна	Польща
Індексу сприяння торгівлі (загальне значення):	95	31
– ефективність та прозорість адміністрування на кордоні	95	24
– доступ на зовнішні ринки	110	29
– наявність і використання інформаційно-комунікаційних технологій	73	44
– доступність і якість транспортної інфраструктури	72	47
– доступність і якість транспортних послуг	69	37
– доступ на внутрішні ринки	24	42
– бізнес-середовище	125	52

Дослідження показує, наскільки державні органи, політика та інфраструктура сприяють вільному пересуванню товарів і комерційних транспортних засобів через кордони до місць призначення. Індекс сприяння торгівлі порівнює легкість ведення торгівлі у різних країнах світу і розраховується Всесвітнім економічним форумом. Автори методології аналізу інформації передбачають можливість вільного пересування товарів між

країнами як умови, що дають можливість покращити добробут громадян, передачу й поширення нових технологій, а також підвищення стандартів якості товарів.

Індекс аналізує, наскільки економічна політика країн сприяє або перешкоджає вільному переміщенню товарів між країнами, оцінюючи торгівельні перешкоди, що існують у тій або іншій країні [36].

Зазначимо, складові Індексу згруповано в чотири опори (pillar), що відображають 4 групи торгівельних бар'єрів [93]:

1) бізнес-середовище: ефективність уряду країни, включаючи регуляторне середовище і безпеку, які впливають на імпортерів і експортерів (бізнес-середовище);

2) доступ до ринків: яким чином економічна політика країни сприяє чи створює перепони для іноземних товарів в економіці і забезпечує доступна міжнародні ринки для власного експорту (доступ як на внутрішні, так і зовнішні ринки);

3) інфраструктура: наскільки держава має у розпорядженні комунікаційну і транспортну інфраструктуру, необхідну для руху товарів усередині країни і через її кордон (доступність і якість транспортної інфраструктури, транспортних послуг, наявність і використання інформаційно-комунікаційних технологій);

4) адміністрування на кордоні: рівень сприяння прикордонних служб ефективного переміщенню товарів і комерційних транспортних засобів через кордон (ефективність та прозорість адміністрування на кордоні).

Із 43 показників Індексу, 20 – це статистичні дані, 19 – дані щорічного опитування керівників бізнесу, який проводить ВЕФ, і 4 – дані Індексу ефективності логістики Світового банку (LPI).

Поглиблений аналіз складових Індексу сприяння торгівлі дозволяє визначити сильні позиції України у сфері сприяння торгівлі (табл. 2.9).

Таблиця 2.9 - Показники України, що сприяють розвитку торгівлі між Україною та Польщею, 2021 р. [93]

Показники, що сприяють розвитку	Місце	Бал	Динаміка
Розвиток мобільного зв'язку	26	144,0	зростання
Вартість експорту: прикордонний і митний контроль (дол. США)	27	75,0	без змін
Час на експорт: оформлення документів (годин)	27	26,0	без змін
Вартість імпорту: оформлення документів (дол. США)	31	100	без змін
Якість залізничної інфраструктури	34	4,0	зниження
Використання Інтернету за схемою «бізнес-споживач»	35	5,1	зростання
Індекс митної прозорості	40	0,9	без змін
Тарифна ставка (доступ на внутрішній ринок)	41	2,8	без змін

Слабкими позиціями України у сфері спрощення процедур торгівлі є складові регуляторного середовища, наявність незаконних виплат та хабарів, складність митних процедур, низька прозорість митної служби та ефективність процесу митного оформлення (табл. 2.10).

Таблиця 2.10 - Показники України, що стримують розвиток торгівлі між Україною та Польщею [39]

Показники, що стримують розвиток	Місце	Бал	Динаміка
Якість доріг	132	2,4	зростання
Мобільний широкопasmовий зв'язок	128	8,1	зростання
Захист майна	127	3,1	зростання
Фізична безпека	124	3,6	зниження
Вартість експорту: оформлення документів (дол. США)	124	292	без змін
Незаконні виплати та хабарі: імпорт / експорт	120	2,6	зростання
Часова прогнозованість процедур імпорту	116	3,2	зростання
Індекс митної служби	110	0,33	без змін
Ефективність процесу митного оформлення	104	2,3	зниження

Ретельний аналіз складових індексів дозволив визначити спільні проблеми в Україні в сфері регулювання міжнародної торгівлі внаслідок значної бюрократизації, відсутності належного рівня внутрішнього та міжвідомчого співробітництва та адміністративної завантаженості митних формальностей. Внаслідок цього, в Україні не сформовано дієвого механізму довіри між державними органами та бізнесом.

У цілому, узагальнення інформації щодо позиції України у міжнародних

індексах свідчить про досить низькі загальні рейтинги України (табл. 2.11).

Таблиця 2.11 - Порівняння значення міжнародних індексів України та Польщі, 2021 р. [39]

Країна	Україна	Польща
Індекс легкості ведення бізнесу (185 країн)	80	24
Індексу ефективності логістики (160 країн)	80	33
Індексу сприяння торгівлі (132)	95	31

Ретельний аналіз складових індексів дозволив визначити спільні проблеми в Україні в сфері регулювання міжнародної торгівлі внаслідок значної бюрократизації, відсутності належного рівня внутрішнього та міжвідомчого співробітництва та адміністративної завантаженості митних формальностей. Внаслідок цього, в Україні не сформовано дієвого механізму довіри між державними органами та бізнесом.

З метою кращого розуміння структури перешкод, з якими стикаються вітчизняні підприємства під час здійснення експорту, тобто основних проблемних зон українського експорту, було проведено факторний аналіз. У результаті факторного аналізу було виділено 7 факторів (рис. 2.8).

З огляду на змінні, які входять до окремого компоненту, структура перешкод, з якими стикаються суб'єкти підприємництва під час експортно-імпортних операцій з України в Польщу виглядає таким чином: несприятливі загальноекономічні умови та валютне регулювання, велика кількість дозвільних документів для експорту; непередбачуваність торговельної політики України та недостатній рівень якості транспортної інфраструктури й послуг; податкове адміністрування та процедури (бюрократизація, непрозорість, неефективний чи (і) непрозорий механізм відшкодування ПДВ, високий рівень податкового тягаря); бюрократична рутинна на митниці (тривале очікування оформлення експорту на митниці, значний рівень бюрократії на митниці); складність дотримання вимог технічного та санітарного регулювання; відсутність спрощених правил визначення походження товару та вибірковість у рішеннях щодо митного оформлення; корупція [8].

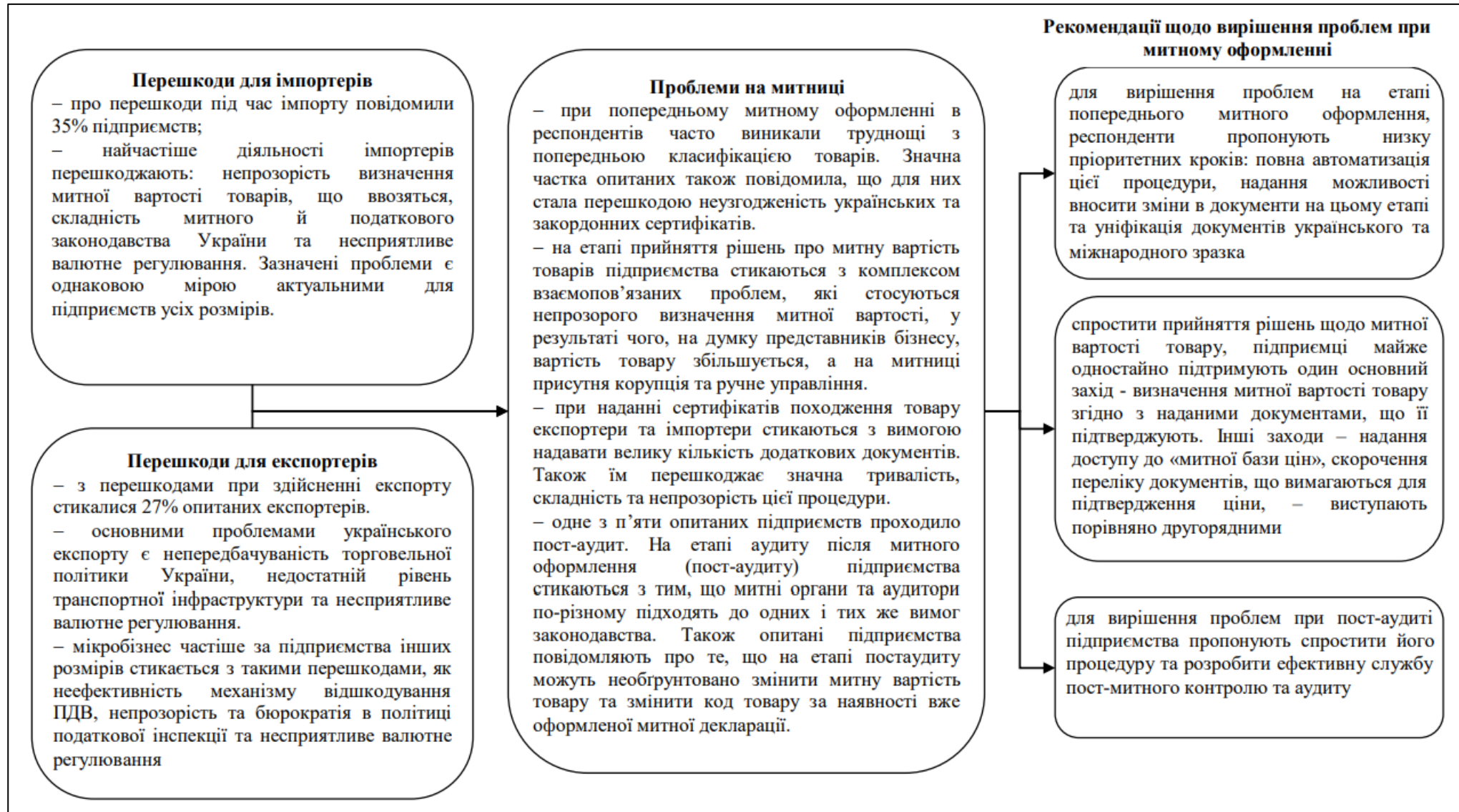


Рисунок 2.8 - Проблеми в сфері митного оформлення та рекомендації щодо їх усунення [8]

2.3 Сучасний стан розвитку митно-логістичного забезпечення польсько-українських відносин

Невід'ємним етапом інтернаціоналізації бізнесу є проходження низки митних процедур відповідно до заявленого митного режиму. Ефективність та оперативність митного обслуговування підприємницьких структур визначається багатьма чинниками, одним із яких є якість митної інфраструктури у пунктах пропуску. На жаль, на сучасному етапі рівень розвитку митної інфраструктури у пунктах пропуску з українського боку не є задовільним, що знижує їхню пропускну здатність та зумовлює довготривалі черги на кордоні, можливості для корупційних дій митників тощо.

Сьогодні одним із ключових торговельних партнерів України є Польща. Вагомою проблемою залишаються значні розбіжності у рівнях розвитку митної інфраструктури пунктів пропуску з польської та української сторін відповідно. Очевидно, що така ситуація знеохочує представників вітчизняного бізнесу до виходу на європейські ринки (зокрема, й польський ринок) та не сприяє активізації міжнародної торговельної співпраці між Україною та Польщею.

Європейська інтеграція зумовлює незворотні процеси інтернаціоналізації вітчизняного бізнесу. Упродовж останніх років вагоме зростання обсягів міжнародної торговельної співпраці українських підприємств простежується саме з польськими контрагентами. В умовах європейської інтеграції інтернаціоналізація бізнесу має вагоме значення не лише для прогресивного розвитку національної економіки, але й для успішного приєднання вітчизняних суб'єктів господарювання до єдиного європейського ринку та відповідно України до Європейського Союзу. Проте чимало українських бізнес-структур вже на початкових стадіях інтернаціоналізації є демотивованими з огляду на різноманітні зовнішні причини, зокрема й через низький рівень якості митного обслуговування у пунктах пропуску. Йдеться, насамперед, про довготривалі та витратні митні процедури, відсутність належної інфраструктури у пунктах пропуску, застарілі технічні засоби митного контролю тощо. Крім того,

актуальність розвитку митної інфраструктури у пунктах пропуску на ділянці українсько-польського кордону підтверджується також і необхідністю виконання митних зобов'язань України відповідно до Угоди про асоціацію з Європейським Союзом [6].

В історії зовнішньої торгівлі України вже другий рік поспіль упродовж 2019–2020 рр. Польща посідає друге місце в структурі українського експорту, випереджаючи Росію. Так, у 2020 р. частка експорту українських товарів до Польщі становила 6,65 %. Насамперед це означає зміну вектору розвитку зовнішньої торгівлі для національної економіки та переорієнтацію експортного ринку України на Європейський Союз. У 2020 р. у структурі українського імпорту товарів Польща також займала одну з провідних позицій (4 місце з часткою 7,62 %) [116].

На рис. 2.9-2.10 відображено динаміку експорту товарів з України до Польщі протягом 2010–2020 рр. та динаміку імпорту товарів з Польщі до України за той самий період відповідно.

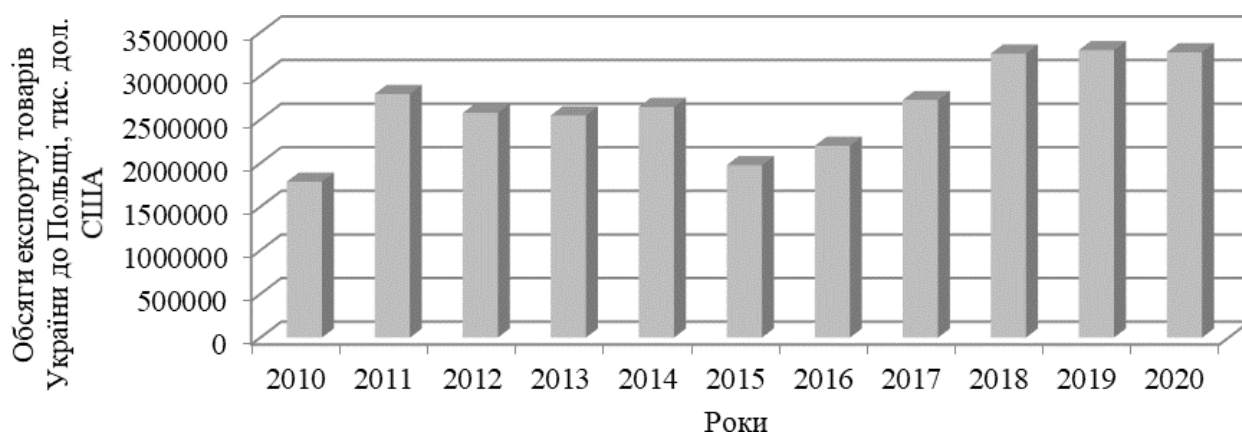


Рисунок 2.9 - Динаміка обсягів експорту товарів з України до Польщі протягом 2010–2020 рр. [116]

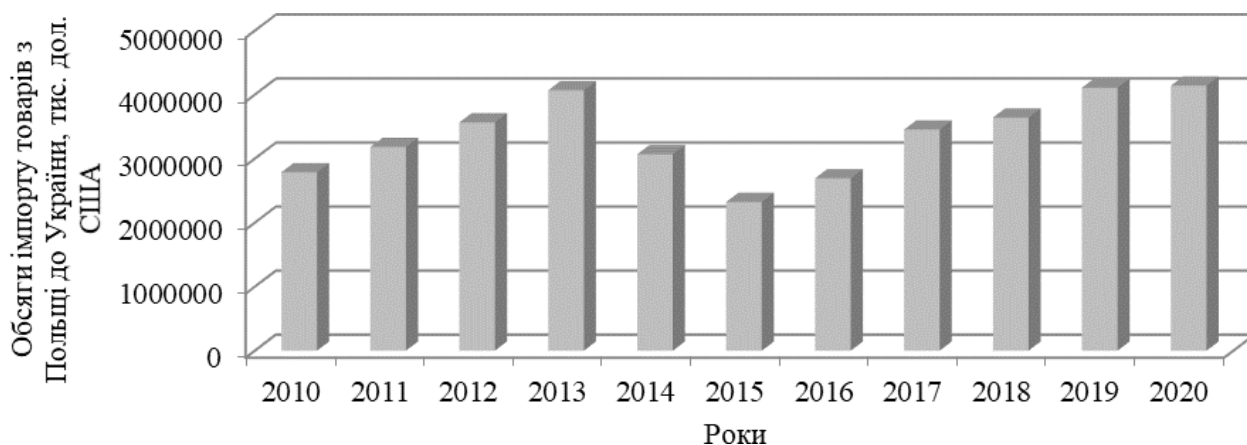


Рисунок 2.10 - Динаміка обсягів імпорту товарів з Польщі до України протягом 2010–2020 рр. [116]

Дані рис. 2.9-2.10 вказують на те, що починаючи із 2015 року простежується практично безперервне нарощення обсягів експорту та імпорту у торговельній співпраці між Україною та Польщею. Як видно з рис. 1–2, впродовж 2014–2015 рр. відбулось істотне зниження товарного обміну між двома країнами, що вочевидь було спричинено військово-політичними та соціальними подіями в Україні під назвою Революція Гідності.

На рис. 2.11-2.12 зображено динаміку часток Польщі у загальній структурі експорту та імпорту товарів України протягом останніх десяти років відповідно.

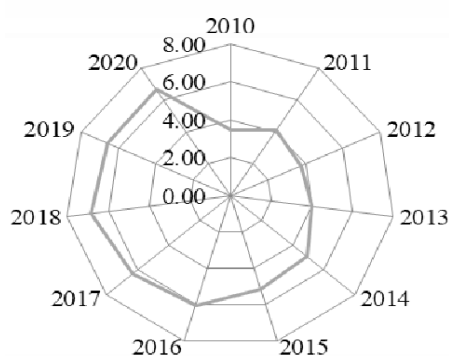


Рисунок 2.11 - Динаміка часток Польщі у товарному експорті України впродовж 2010–2020 рр. [116]

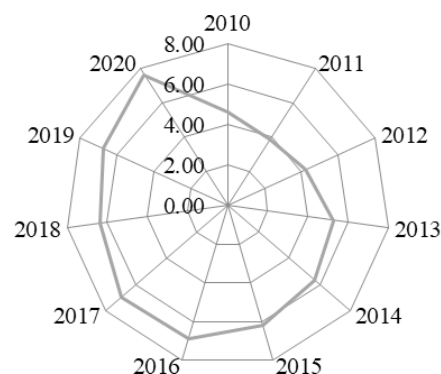


Рисунок 2.12 - Динаміка часток Польщі у товарному імпорті України впродовж 2010–2020 рр. [116]

Протягом 2010-2020 рр. простежується безперервне зростання частки Польщі у товарному експорті та імпорті України. Цікавим є той факт, що за 10 років експорт українських товарів до Польщі збільшився майже удвічі. Таким чином на підставі одержаних результатів аналізування статистичних даних можна дійти до висновку, що торговельна співпраця між Україною та Польщею інтенсивно зростає, що зумовлює істотне збільшення навантаження у пунктах пропуску та необхідність забезпечення оперативного й ефективного митного оформлення товарів, що переміщуються через українсько-польський кордон.

Митна служба Польщі характеризується успішним досвідом розвитку в умовах приєднання та функціонування у Європейському Союзі. Це підтверджується високими показниками митного обслуговування бізнесу та митними позиціями Польщі у провідних міжнародних рейтингах. Варто зауважити, що саме польська митниця продемонструвала одні з найкращих результатів реформування під час європейської інтеграції. У таблиці представлено результати порівняння позицій Польщі та України у вибраних міжнародних рейтингах за різними параметрами ефективності митного обслуговування підприємницьких структур.

Польщу та Україну з'єднує спільний кордон протяжністю 535 км. Сьогодні на ділянці українсько-польського кордону функціонує 14 пунктів пропуску (8 автомобільних та 6 залізничних), зокрема 4 пункти пропуску спільного контролю, інфраструктура яких повністю розташована на території Польщі. Тобто один пункт пропуску розташований від іншого на відстані майже 38 км. Варто зауважити, що, до прикладу, на ділянці польсько-німецького кордону протяжністю 467 км функціонує 28 пунктів пропуску. Таким чином, один пункт пропуску від іншого знаходиться на відстані 17 км [111]. Наведена різниця свідчить про вагоме перевантаження пунктів пропуску на українсько-польському кордоні.

Таким чином, виникає очевидна необхідність у будівництві та відкритті

нових пунктів пропуску на ділянці українсько-польського кордону. Однак, варто пам'ятати, що побудова нового пункту пропуску є тривалим процесом, що вимагає великої кількості фінансових, матеріальних, технічних, інформаційних, людських та інших ресурсів. Крім того, постає також проблема тривалих переговорів та домовленостей між численними суб'єктами двох країн. Безперечно, будівництво нових пунктів пропуску має стати однією з ключових стратегічних цілей розвитку двосторонньої співпраці між органами влади України та Польщі. Варто зазначити, що відповідно до Плану заходів з облаштування пріоритетних пунктів пропуску на 2021–2023 рр. заплановано побудову 12 пунктів пропуску, до того ж не згадано про жоден новий пункт пропуску на ділянці українсько-польського кордону [2].

Водночас на сучасному етапі актуальним завданням залишається максимально ефективно використання потенціалу існуючих пунктів пропуску, котрі відіграють стратегічно важливу роль. Йдеться про розвиток та модернізацію технічної, дорожньої, інформаційної інфраструктури пунктів пропуску. Згідно із Планом заходів з облаштування пріоритетних пунктів пропуску на 2021–2023 рр. на ділянці українсько-польського кордону передбачено реконструкцію, модернізацію або технічне переоснащення таких пунктів пропуску з української сторони, як: «Ягодин», «Устилуг», «Рава-Руська», «Краківець», «Шегині» [2]. Запланований загальний обсяг фінансування розвитку інфраструктури зазначених пунктів пропуску становить орієнтовно 1522 млн грн, з яких найбільше фінансування відводиться пункту пропуску у Шегинях (531,6 млн грн) [71].

Водночас варто зауважити, що такі зміни повинні стосуватись насамперед тих пунктів пропуску, які розташовані на міжнародних транспортних коридорах. Ключове завдання полягає у спрощенні процедур перетину кордону транспортними засобами, підвищенні ефективності митного контролю та пропускну здатності пунктів пропуску. Сьогодні у цьому контексті найперспективнішими є два автомобільні пункти пропуску на українсько-польському кордоні – «Корчова-Краківець» та «Дорохуськ-Ягодин»

(штаб прикордонної служби Польщі; Національна подана адміністрація).

Автомобільний пункт пропуску «Корчова-Краківець» з'єднує найдовшу міжнародну автомагістраль А4 з польської сторони та міжнародну автомагістраль М10 з української сторони, які є частинами III Паневропейського транспортного коридору «Брюссель – Аахен – Кельн – Дрезден – Вроцлав – Катовіце – Краків – Львів – Київ». Пункт пропуску у Корчові є найбільшим за обсягами митного оформлення у Підкарпатському воєводстві Польщі. Він обслуговує рух пасажирів та вантажів без обмежень ваги транспортних засобів. Протягом 2011–2013 рр. Підкарпатське Воєводство інвестувало в проєкт, який передбачав розмежування вантажних та пасажирських перевезень у пункті пропуску в Корчові шляхом будівництва нового пасажирського хабу та адаптації інфраструктури пункту пропуску для забезпечення оперативного оформлення пасажирських автомобілів та автобусів. Крім того, у 2016 р. було завершено розбудову автомагістралі А4. У прикордонній зоні, яка належить до автомобільного пункту пропуску в Корчові, також були створені два логістичні парки та Центр торгівлі і складування «Долина Корчова».

Варто зазначити, що лише нещодавно за прикладом Польщі у пункті пропуску «Краківець» з українського боку завершилися роботи щодо розмежування вантажних та пасажирських перевезень, що значно підвищило його пропускну здатність.

Для подальшого розвитку пункту пропуску у Краківці важливим завданням є будівництво хабу для митного оформлення автобусів і легкових автомобілів, а також успішне завершення ремонту автомобільної дороги М10, яка з'єднує Львів із пунктом пропуску у Краківці та має стати продовженням польської автомагістралі А4. Перспективним є також будівництво автомобільної дороги «Краківець–Броди–Рівне», яка стане транспортним коридором від Києва до кордону із Євро- пейським Союзом [16].

Ще одним стратегічно важливим пунктом пропуску міжнародного рівня є автомобільний пункт пропуску «Дорохуськ-Ягодин», який з'єднує польську

національну дорогу №12 з українською трасою М07 та лежить на міжнародному маршруті «Париж – Берлін – Варшава – Холм – Київ». Пункт пропуску забезпечує обслуговування пасажирів та вантажів без обмежень ваги транспортних засобів. З польської сторони у межах модернізації інфраструктури автомобільного пункту пропуску в Дорохуську заплановано побудувати швидкісну автомагістраль S12, яка з'єднуватиме три воєводства (Лодзьке, Мазовецьке та Любелське), а також змінити організацію руху у пункті пропуску шляхом побудови окремого хабу для вантажних автомобілів. Для виконання цього завдання з української сторони у пункті пропуску в Ягодині слід розпочати аналогічну модернізацію інфраструктури та розширення доїзної дороги до пункту пропуску [67].

Одним із найстаріших автомобільних пунктів пропуску на українсько-польському кордоні є пункт пропуску «Медика–Шегині». Він обслуговує рух пасажирів та вантажів без обмежень ваги транспортних засобів і є другим за обсягами митного оформлення пунктом пропуску у Підкарпатському воєводстві Польщі. До перспектив розвитку пункту пропуску з польської сторони у Медиці слід віднести розбудову та розширення доїзної дороги до пункту пропуску. З української сторони у пункті пропуску в Шегині доцільно змінити розташування смуг руху для усунення їх перетину, а також розширити доїзну дорогу до пункту пропуску [8].

Варто також зазначити, що пункт пропуску у Медиці є одним з перших пунктів пропуску, де запроваджується наймасштабніша система електронного обслуговування пунктів пропуску «Цифровий Кордон». Така система має на меті істотно вдосконалити методи обслуговування громадян, транспортних засобів та вантажів у пунктах пропуску різних типів, починаючи з автомобільних пунктів пропуску. Сутність функціонування цієї системи полягатиме у використанні механізмів автоматичного обміну даними між усіма службами на кордоні, ідентифікації транспортних засобів шляхом автоматичного зчитування їх номерних знаків, контролі руху шляхом автоматичного випуску транспортних засобів із застосуванням спеціальних

камер, світлофорів та шлагбаумів. Для подорожуючих система «Цифровий Кордон» повинна сприяти перетину кордону на засадах підтримки їхньої легальної підприємницької та туристичної діяльності, а для митної і прикордонних служб, а також прикордонної інспекції та керівників пунктів пропуску вона має забезпечувати меншу частоту, але вищу ефективність митного контролю [112].

Залізничний пункт пропуску «Медика–Мостиська» обслуговує пасажирські й вантажні перевезення та є одним із найстаріших і найбільших за обсягами митного оформлення пунктів пропуску на ділянці українсько-польського кордону. Перспективами розвитку пункту пропуску в Медиці з польської сторони є модернізація інфраструктури та будівництво нових будівель на території митного поста, подовження колії на 200 метрів для обслуговування довших вантажних поїздів з України та їхнього оперативнішого оформлення, заміна понад 12 км колії у районі вокзалу. З українського боку у пункті пропуску в Мостиськах доцільно, насамперед, модернізувати інфраструктуру пункту пропуску та закупити сканер для сканування поїздів [114].

Унікальним у своєму роді на території Європи явищем є пункт пропуску спільного контролю, яке успішно впроваджено на УПК. Такий контроль здійснюється в одному місці, тобто у пункті пропуску спільного контролю почергового митними та прикордонними службами Польщі й України. Сьогодні на ділянці українсько-польського кордону функціонує 4 пункти пропуску такого типу з інфраструктурою, яка повністю розташована на території Польщі («Кросценко–Хирів», «Долгобичів–Угринів», «Грушів–Будомеж», «Кросценко–Смільниця»). Варто зазначити, що завдяки такій технології контролю вдалося істотно пришвидшити здійснення операцій митного оформлення. Саме тому важливим завданням є поширення практики спільного контролю на ділянці українсько-польського кордону шляхом відкриття нових спільних пунктів пропуску. Одним з перспективних пунктів пропуску такого типу має стати «Малховіце–Ніжанковіце» з інфраструктурою,

що повністю буде розташована на території Польщі [71].

Варто наголосити, що будівництво нових пунктів пропуску потребує значних фінансових ресурсів. У Польщі фінансування та утримання пунктів пропуску входить до повноважень воєводи, що може стати прикладом для зміни характеру фінансування та обслуговування пунктів пропуску в Україні, що сьогодні належать до сфери відповідальності Митної служби України. Водночас відповідні кошти на будівництво таких установ також можна отримати із спеціального резерву державного бюджету або бюджету ЄС.

Висновки до другого розділу

1. На базі аналізу тенденцій розвитку економіки Польщі та України на тлі геополітичних викликів встановлено, що за відсутності кардинальних реформ у таких галузях, як вугільна промисловість, машинобудування, важка промисловість (які реалізувала Польща), українська економіка втрачає можливість перемагати у конкурентній боротьбі на міжнародному ринку товарів та послуг.

2. Виявлено, що територіальна близькість Польщі до провідних економік Європи забезпечує їй додаткові переваги в інвестиційній привабливості порівняно з Україною. Приклад Польщі демонструє, що інтегрування економіки до ЄС спроможне дати позитивний ефект для розвитку соціально-економічної системи країни за умови активних дій з боку країни, що інтегрується. Україна, як країна, що обрала євроінтеграційний вектор розвитку, має використати позитивний досвід реформування економіки Польщі.

3. Встановлено, що оцінювання стану логістики та рівня спрощення митних процедур між Україною та Польщею у міжнародних рейтингах ґрунтується на індексній методології, ключовими показниками якої є індекс легкості ведення бізнесу (Ease of Doing Business Index), індекс ефективності логістики (LPI), індекс сприяння торгівлі (ETI) Всесвітнього економічного форуму, дослідження часу випуску ВМО.

4. На базі аналізу індексів міжнародних рейтингів виявлено спільні проблеми України та Польщі в сфері регулювання міжнародної торгівлі: значний рівень бюрократизації, відсутність належного рівня внутрішнього та міжвідомчого співробітництва та адміністративна завантаженість митними формальностями. До ключових проблем у митно-логістичного забезпеченні обох країн зараховано довготривалі та витратні митні процедури, відсутність належної технічної, дорожньої, інформаційної інфраструктури у пунктах пропуску, застарілі технічні засоби митного контролю тощо.

5. На базі дослідження практики функціонування механізмів митного контролю на польсько-українському кордоні, встановлено особливий вид контролю у формі пунктів пропуску спільного контролю. Такий контроль здійснюється в одному місці, тобто у пункті пропуску спільного контролю почергово митними та прикордонними службами Польщі й України. Наразі, функціонує 4 пункти пропуску такого типу з інфраструктурою, яка повністю розташована на території Польщі («Кросценко–Хирів», «Долгобичів–Угринів», «Грушів–Будомєж», «Кросценко–Смільниця»).

6. До ключових стратегічно важливих пунктів пропуску на ділянці українсько-польського кордону, котрі потребують модернізації у цілях підвищення пропускну здатності, зараховано автомобільні пункти пропуску «Корчова–Краківець», «Дорохуськ–Ягодин», «Медика–Шегині», а також залізничний пункт пропуску «Медика–Мостиська».

РОЗДІЛ 3 СТРАТЕГІЧНІ ПРІОРИТЕТИ ТРАНСФОРМАЦІЇ ПОЛЬСЬКО-УКРАЇНСЬКИХ ВІДНОСИН В МИТНО-ЛОГІСТИЧНОМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННІ НА ТЛІ ГЕОПОЛІТИЧНИХ ВИКЛИКІВ

3.1 Оптимізація технічної інфраструктури та логістичний аутсорсинг у функціонуванні українсько-польського кордону

Українсько-польський державний кордон сьогодні виконує скоріше фільтраційну, як похідну від бар'єрної, ніж контактну функцію. Існує низка перешкод на шляху трансформації фільтраційної функції українсько-польського кордону в контактну. Одні з основних – перешкоди технічного характеру. Вони стосуються прикордонної інфраструктури та кількості прикордонних переходів, що визначає пропускну здатність кордону. Українсько-польський кордон не відзначається високими показниками якості прикордонної інфраструктури, що створює низку перешкод на шляху ефективного функціонування кордону [62].

Порівнявши довжину лінії кордону та кількість прикордонних переходів і відстань між ними за периметром польського кордону, можна відзначити, що саме на польсько-українському сегменті кордону відстань між прикордонними переходами найбільша (табл. 3.1).

Таблиця 3.1 - Порівняльна характеристика морфометричних параметрів кордону Республіки Польща [99]

Кордон	Довжина кордону, км	Відстань між прикордонними переходами, км	Кількість прикордонних переходів
Польсько-український	529	44,08	12
Польсько-російський	232	38,67	6
Польсько-білоруський	416	32,00	13
Польсько-литовський	103	34,33	4
Польсько-німецький	489	12,87	38

Відповідно до даних табл. 3.1, найдовшим є кордон Польщі з Україною (529 км), але найбільшою є й відстань між прикордонними переходами саме на

цьому відтинку кордону. Відстань між прикордонними переходами на польсько-німецькому кордоні становить у середньому 12,87 км, на польсько-російському – 38,67 км, на польсько-білоруському – 32,00 км, на польсько-литовському – 34,33 км, на польсько-українському – 44,08 км. Оптимальна відстань між прикордонними переходами в європейських країнах становить 25–30 км [17].

На українсько-польському кордоні діють лише міжнародні пункти пропуску, хоча для забезпечення місцевих потоків у межах малого прикордонного руху достатньо було б відкрити пункти пропуску міждержавного чи місцевого рівнів. Наприклад, між Чехією й Польщею до вступу в ЄС було 87 пунктів пропуску, значна кількість яких – місцевого значення, призначена для туристів (кожні 8–10 км, т. зв. туристичні шляхи). Жителі Підкарпатського та Люблінського воєводств могли б приїжджати у Львівський оперний театр, філармонію, розважальні центри, на футбольні матчі чи концерти на стадіоні «Арена-Львів», але труднощі проходження кордону роблять такі маршрути не привабливими для туристичних фірм.

Без розв'язання проблеми збільшення кількості пунктів пропуску через кордон (а не потужності наявних) надзвичайно важко очікувати підвищення обсягів туристичних потоків і, відповідно, використання туристичної інфраструктури; розвиток прикордонної торгівлі; створення інноваційних форм транскордонного співробітництва, у т. ч. транскордонних кластерів чи партнерств [64].

На Львівській ділянці українсько-польського кордону планується відкриття шести нових міжнародних, цілодобових, автомобільних вантажних та пасажирських пунктів пропуску: Угринів–Долгобичів, Белз–Будинін, Грушів–Будомеж, Мшанець–Бистре, Боберка–Смольник. Уведення в дію цих пунктів пропуску дало б змогу збільшити пропускну здатність українсько-польського кордону до 20 %, порівняно з теперішньою.

Пункти пропуску на Волині перевантажені на 50 %. На Волинській ділянці планується відкриття міжнародних автомобільних пунктів пропуску

Кречів–Крилів, Амбуків–Грудек та Адамчуки–Збереже, що значно розвантажило б роботу вже наявних пунктів пропуску.

Пункти пропуску на українсько-польському кордоні потребують модернізації: покращення інфраструктури, підвищення професійного рівня працівників митно-прикордонної служби, оновлення технічного оснащення систем ідентифікації особи. Наприклад, щоб перетнути кордон, пасажиром рейсових автобусів потрібно простояти в черзі 4–6 годин. Для легкових автомобілів цей термін часто значно довший.

До 15 вересня 2007 р. у двох міжнародних автомобільних пунктах пропуску (МАПП) на українсько-польському кордоні здійснювався спільний контроль: Устилуг–Зосин (на українській території) та Смільниця–Кросценько (на польській території). Однак у 2007 р. польська сторона повернула на свою територію власні контрольні служби в МАПП Устилуг–Зосин, зіславшись при цьому на висновки Оціночної місії Європейської комісії щодо готовності Польщі приєднатися до Шенгенської зони, у рапорті якої зазначалося, що концепція спільного контролю на території третіх країн не відповідає положенням Шенгенської угоди й не гарантує реалізації правових напрацювань Шенгенської зони.

Після повернення польських контрольних служб на територію Польщі в пункт пропуску Зосин прикордонно-митний контроль відбувається спільно на виїзді з України в пункті пропуску Зосин (польська територія), на в'їзд в Україну прикордонно-митний контроль служби здійснюють кожна на своїй території окремо. У МАПП Смільниця–Кросценько продовжується здійснення спільного контролю на території пункту пропуску Кросценько (польська територія). Однак збереження спільного контролю в пунктах пропуску тільки на території Польщі загрожує диспаритетом у контексті планів розвитку мережі пунктів пропуску і вимагатиме розв'язання питання здійснення українською стороною оплати за користування службовими приміщеннями та обладнанням для здійснення контролю [99, с. 228].

20 червня 2013 р. Рада ЄС затвердила схвалені Європейським

парламентом 13 червня 2013 р. зміни до Шенгенського кодексу про кордони (регламент ЄС № 562/2006). Зокрема, передбачено можливість запровадження спільного прикордонного контролю на кордоні ЄС із третіми державами, у тому числі з Україною. Причому стане можливим здійснювати контроль і на українському боці (раніше це було можливо лише на території ЄС). Це сприятиме полегшенню проходження прикордонного контролю, заощадженню фінансових ресурсів та зміцненню взаємної довіри між прикордонними органами обох країн [51, с. 8].

Якість обслуговування прикордонного руху знижена через невідповідність проектної пропускної здатності міжнародних автомобільних пунктів пропуску (МАПП) фактичним показникам та їх перевантаженість. Унаслідок цього автомобільні черги на митних пунктах пропуску сягають подекуди декількох кілометрів, а простій одного автомобіля на кордоні може тривати декілька діб. Наприклад, на МАПП Смільниця завантаженість пункту щодо перетину легкових автомобілів становить 560,8 %, МАПП Рава-Руська – 218,1 %, щодо вантажних автомобілів – 158,0 %; МАПП Ягодин щодо легкових автомобілів – 102,6 %, автобусів – 111,1 %, вантажних автомобілів – 119,0 %; МАПП Устилуг відповідні показники становлять 116,6 % щодо легкових автомобілів і 733,3 % – щодо автобусів.

Натомість найменш завантаженим є найпотужніший на українсько-польському кордоні та найкраще облаштований МАПП Краковець. Сповільнення руху людей і товарів через міжнародні пункти пропуску спричинене недостатньою їх укомплектованістю технічними засобами (табл. 3), яка на українсько-польській ділянці кордону становить 10–55 % (залежно від укомплектованості певним видом технічних засобів) [95].

Під час підготовки до Євро-2012 було здійснено модернізацію більшості наявних переходів, особливо з польського боку, проте черги на кордоні істотно не зменшилися, прикладом чого є прикордонний перехід Рава-Руська, де серед 20 пунктів прикордонного та митного контролю з польського боку, як правило, функціонально задіяними є лише 5–7. Тобто, необхідна інфраструктура існує,

але не вистачає прикордонників і митників. Крім того, швидкість прикордонного та митного огляду надто низька.

Таблиця 3.2 - Укомплектованість міжнародних пунктів пропуску основними видами технічних засобів і спеціальної техніки прикордонного контролю [95]

Показник	Загалом по Україні, %	На українсько-польському кордоні, %
Технічні засоби для перевірки паспортних документів	30,7	15,0
Технічні засоби для огляду транспортних засобів	10,7	18,0
Технічні засоби для виявлення зброї	31,7	55,0
Технічні засоби теле-, відеоспостереження	45,0	20,0
Технічні засоби аудіо-, відео-, фотодокументування	4,4	10,0
Технічні засоби радіаційного контролю	14,3	14,5

Вагомий внесок у розвантаження автомобільних шляхів могло б бути забезпечено у післявоєнний період за рахунок розвитку дешевих авіаперевезень на базі лоукосту, за умови безпеки повітряного простору у період післявоєнної відбудови України. Варто відзначити, що з 2009 р. дешевими авіалініями можна було літати по всій Європі, тільки не в Україну. Ситуація змінилася разом із появою на українському авіаринку компанії «ВізЕйр». Це дає можливість людям користатися дешевими перельотами й уникнути перетину кордону, який пов'язаний з очікуванням у багатогодинних чергах.

Українською стороною у 2010 р. скасовано «імміграційну картку», документ, який заповнювали при в'їзді в Україну іноземні громадяни. Імміграційна картка від початку була бюрократичною фікцією. Подорожні вписували у формуляр що завгодно (наприклад те, що стосувалося мети приїзду й адреси планованого перебування в Україні), а прикордонники навіть не намагалися цю інформацію перевіряти. Заповнення «імміграційної картки» тільки сповільнювало процес прикордонного контролю й створювало негативний імідж України. Польські туристи часто називали імміграційну

картку реліктом радянщини.

На українсько-польському кордоні існують також піші переходи через кордон. Вони зручні насамперед для малого прикордонного руху. Як записано в ст. 2 Угоди між Урядом України й Урядом Республіки Польщі про пункти пропуску через державний кордон, перетинання державного кордону в пішому порядку можливе через діючі автодорожні пункти пропуску по спеціально виділені пішохідних проходах. Отже, між Україною та Польщею формально існує шість таких переходів. На практиці єдиним повноцінно функціонуючим пунктом пропуску через державний кордон України й Польщі, який можна перетнути пішки, є перехід Шегині–Медика.

За даними українських прикордонників, українсько-польські піші пункти розраховані на пропускну здатність до тисячі осіб на добу. Але на практиці – це значно більше, що не раз утворює багатогодинні черги. Туристичні велопереходи не існують [65].

Для покращення ситуації 5 грудня 2012 р. відбулося відкриття нового приміщення пішого переходу на Міжнародному пункті пропуску для автомобільного сполучення Шегині–Медика. Це дасть змогу збільшити кількість людей, які зможуть перетинати кордон в обох напрямках. Зокрема, пропускна спроможність збільшена з 2600 до 8500 осіб (після реконструкції). Збільшена кількість смуг руху для громадян до реконструкції функціонували дві (вхід/вихід), після реконструкції – чотири смуги (по дві в кожному напрямку) та дві резервні. Загальна площа службово-виробничої будівлі становить 708,7 кв м, а вартість – 6,367 млн грн.

Дещо покращилася ситуація на кордоні під час проведення в Україні та Польщі чемпіонату з футболу Євро-2012. За підрахунками експертів, протягом проведення цього чемпіонату українсько-польський кордон перетнули близько мільйона футбольних уболівальників [86]. Щоб справитись із потоком туристів і не створювати великих черг, на пунктах пропуску Краковець, Рава-Руська та Шегині митний і прикордонний огляд здійснювався один раз на польській території (принцип однієї зупинки); для уболівальників Євро-2012 створено

окремі смуги руху.

Для кращої пропускної здатності людського потоку розширено піший перехід Шегині на Львівщині та Медика в Польщі.

Модернізовано автомобільні шляхи сполучення міста Львова з міжнародними автомобільними пунктами пропуску на українсько-польському кордоні: «Львів–Рава-Руська» М-09, «Львів–Краковець» М-10, «Львів–Шегині» М-11, а також проведено реконструкцію автомобільних під'їздів до міста Трускавець та смт Східниця, через автомобільний шлях Т-14-02 «Турка–Трускавець–Дрогобич–Пісочна» [94].

У рамках підготовки до Євро-2012 уряд України виділив 500 млн грн для капітального ремонту автомагістралей. Відремонтовані й відповідають світовим стандартам дороги, що сполучають Львів із міжнародними пунктами пропуску Шегині та Краковець.

Після завершення чемпіонату Європи з футболу пункти пропуску на українсько-польському кордоні відновили звичайний режим роботи й спрощену процедуру перетину кордону, яку введено у зв'язку з проведенням Євро-2012, скасували. Новий пункт пропуску Угринів–Долгобичів, що був тимчасово відкритий на час Євро-2012, після його закінчення призупинив свою роботу та знову запрацює після завершення будівельних робіт.

Для збільшення пропускної здатності кордону із 17 грудня 2012 р. польські митники й прикордонники в пункті пропуску Корчова випробовують нову систему пропуску легкових автомобілів Forecaster. Систему задіяно на двох смугах руху, так званих «зелених коридорах». Особи, котрі вибирають ці смуги руху для перетину кордону, декларують, що не мають нічого для розмитнення, тому митний контроль проводиться виключно на основі аналізу ризиків.

У рамках проекту Forecaster Прикордонна та Митна служби Польщі впроваджують нові процедури в організації проходження контролю на кордоні, здебільшого через мінімізацію реєстраційних процедур. Також служби, які працюють у режимі «One stop» (обидва, прикордонний і митний контроль, при

одній зупинці автомобіля), спільно проводитимуть аналіз ризиків, у чому їм допоможе мобільне обладнання для автоматичного пошуку потрібних даних.

Тож завдяки використанню митниками нових мобільних терміналів подорожуючим не потрібно покидати власне авто й усі необхідні процедури виконуватимуться безпосередньо на смузі руху за допомогою мобільних пристроїв.

Із 9 квітня 2013 р. прикордонники країн Євросоюзу – сусідів України – перейшли на нову інфор-маційну базу Шенгенської системи (SIS) – SIS 2. На розробку SIS 2 витрачено кілька десятків мільйонів євро. Її запровадження попередньо планувалося ще у 2007 р., згодом – у 2009 р. У європейських країнах її використовують для зберігання та обміну інформацією про осіб, котрі перетинають кордон, а доступ до неї мають лише європейські прикордонники, митники й поліція.

Необхідність переходу на нову систему зумовлена переважаністю попередньої. Окрім цього, нова система забезпечує доступ до значно більшого масиву даних, зокрема й біометричних, а її продуктивність буде вп'ятеро вищою. На відміну від попередньої системи (SIS), нова підключена до системи візової інформації (VIS). Інформаційна система SIS 2 включає понад 40 млн даних про осіб, котрі перебувають у розшуку, які перетинають кордон, котрим заборонено в'їзд до Шенгенської зони, інформацію про автомобілі, вогнепальну зброю, викрадені предмети тощо [12].

Незважаючи на важливість розвитку технічної інфраструктури українсько-польського кордону, сьогодні важливо подолати економічні та політичні перешкоди на шляху ефективного функціонування кордону та компенсувати митно-логістичні витрати, в т.ч. за рахунок аутсорсингу.

Ще до недавнього часу зовнішньоекономічна діяльність вимагала наявності штату фахівців, що володіють знаннями в галузі міжнародного права, в законодавстві країни, яка є стороною угоди, в оформленні документів відповідно до міжнародних стандартів і т.д. Через брак таких спеціалістів та відповідних знань, компаніям доводилось сплачувати штрафи та, навіть,

незначні помилки призводили до санкцій. Логістичний аутсорсинг або технічний експорт/імпорт як передача певних функцій і процесів управління бізнесом іншому підприємству, що вирішує такі питання на професійному рівні, набули особливої актуальності у співпраці суб'єктів підприємництва у МЛЗ на УПК.

Сервіс полягає в наданні підтримки і допомоги компаніям, взаємодіючим з економікою зарубіжних країн, наприклад Україна – Польща і навпаки. Найчастіше такою послугою користуються невеликі та середні фірми, де економічно не вигідно утримувати власний штат співробітників через невеликі або періодичні операції імпорту, експорту.

Переваги використання послуг із залученням технічного імпортера/експортера полягають у наступному:

1. Заощадження часу та регламентований тайм-менеджмент;
2. Оптимальний комплекс послуг від професійних фахівців;
3. Уникнення надлишкових витрат на юридичне обслуговування допоміжних бізнес-процесів у сфері зовнішньоекономічної діяльності;
4. Мінімізація фінансових витрат та митних ризиків, пов'язаних з митним оформленням і транспортуванням вантажу;
5. Делегування посереднику обов'язків з оформленням всіх дозвільних документів;
6. Уповноваження посередника на планування, організацію та виконання зовнішньоекономічної операції;
7. Відсутня необхідність знаходитися в країні і перевіряти відповідність товару (кількість та якість);

В ході такого логістичного аутсорсингу будь-які ризики при транспортуванні та оформленні комерційного вантажу відсутні, оскільки залучаються юристи, логісти, митні брокери, фінансові менеджери. Фахівець враховує інтереси клієнтів в кожній операції та повністю контролює процес, відповідає за свою частину роботи та закінчує її у визначені строки.

Таким чином, функції технічного експортера або імпортера передбачають

перелік можливостей, представлений на рис. 3.1.



Рисунок 3.1 – Функції технічного експортера /імпортера у МЛЗ ПУВ [84]

Тенденції щодо впровадження механізму логістичного аутсорсингу або технічного експорту/імпорту позитивну впливає на розвиток МЛЗ на УПК в умовах змін митного документообороту, впровадження режимів спільного контролю кордонів, змін в нормативно-правовій базі щодо співробітництва між Польщею та Україною на тлі набуття останньою статусу кандидата в ченли ЄС як каталізатор зовнішньоекономічної діяльності на засадах спрощеного підходу до її ведення та формування фахового інституту посередників в МЛЗ обох країн.

3.2 Концептуальні основи забезпечення розвитку транспортної інфраструктури України та Польщі на засадах мультимодальності

Характеризуючи стан і перспективи розвитку в Україні транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності (ММ), слід враховувати світові тенденції та стан мультимодальних перевезень. Так, середньорічне зростання контейнерних мультимодальних перевезень у світі складає понад 6%. Понад 55% світового обсягу сухих вантажів транспортується в контейнерах. 50% всіх сухих вантажів у світі становлять руда та вугілля. Значна кількість європейських країн приділяє багато уваги питанням розвитку мультимодальних

перевезень вантажів, які розвиваються особливо швидкими темпами в результаті стабільно зростаючої інтеграції. Так середній рівень контейнеризації у Європейському Союзі складає 45%. Зокрема, відповідно до оціночних даних, за останнє десятиріччя в таких країнах, як Польща, Латвія, Румунія обсяг мультимодальних перевезень у контейнерах виріс з 1-3% до 14-30% [60, с.2]. Загалом за 20 років загальний обсяг світового ринку перевезення контейнерів виріс більш ніж у три рази [61, с. 133].

Основна частина контейнерів (близько 80 %), в першу чергу, у міжнародному сполученні, перевозиться морським транспортом. При цьому частка контейнерів до загального обсягу морських перевезень складає близько 16 %, а до загального обсягу перевезень генеральних вантажів – 64%. З врахуванням попиту на морські перевезення контейнерів зростає загальносвітова потужність суден-контейнеровозів, яка на початок 2017 р. досягла рівня 20 млн TEU (244 млн т дедвейту), тобто 13,5 % від загального дедвейту світового торговельного флоту. Для порівняння, у 2007 р. загальна місткість суден-контейнеровозів складала 9,4 млн TEU, а у 1997 – всього 3 млн TEU [61].

В Україні сфера мультимодальних перевезень з використанням контейнерів знаходиться на початковому етапі розвитку, а їх обсяг становить менше 1% на рік. За цим показником Україна суттєво відстає від розвинених держав світу.

Внутрішньоконтинентальне географічне розташування України та потужний експортно-імпортний потенціал вітчизняного ринку є основою для розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах ММ. Однак, це вимагає ефективної державної політики щодо розробки програм розвитку транспортної інфраструктури, гармонізації транспортного законодавства, регулювання відповідних тарифів, митних процедур, реалізації ряду заходів щодо розвитку транспортних коридорів [60, с. 27].

Україна є потенційною ланкою між країнами ЄС та Азії. Зазначені країни зацікавлені в посиленні транспортних зв'язків з Україною, що є вагомою

передумовою для створення нових та зміцнення чинних маршрутів між Півднем та Заходом [61, с. 24].

Проаналізуємо наявність в Україні транспортної інфраструктури, що забезпечує мультимодальні перевезення. В табл. 3.3 надано інформацію щодо контейнерних терміналів (КТ) в морських портах України.

Таблиця 3.3 - Характеристика основних КТ в морських портах України [60]

Термінал	Порт	Потужність, тис TEU/рік	Перевалка, тис TEU		Частка, %	
			2015	2019	2015	2019
КТ Одеса	Одеса	850,00	248,70	389,90	51,68	38,72
Бруклін-Київ	Одеса	300,00	103,60	257,90	21,53	25,61
ІМРП	Чорноморськ	300,00	78,50	139,15	16,31	13,82
ТІС- КТ	Південний (ТІС)	400,00	50,40	220,00	10,47	21,85
Разом		2950,00	481,20	1006,95	100,00	100,00

Майже 70 % усіх обсягів перевалки контейнерів здійснюється на терміналах порту Одеса (КТ Одеса, Бруклін-Київ). Аналіз потужностей та обсягів перевалки основних КТ в портах України свідчить, що портова термінальна інфраструктура України є достатньою для переробки існуючих та перспективних обсягів контейнерів у Чорноморському регіоні. Проте, низька ефективність логістичної складової значно зменшують привабливість мультимодальних маршрутів через українські порти для потенційних перевізників. Так, існуюча технологія проходження і оформлення суден і вантажів, тривалі і складні контрольні процедури в морських портах призводять до суттєвої затримки як контейнерів, так і транспортних засобів. В Україні тривалість оформлення контейнера становить від 8 годин до декількох діб, в портах країн ЄС – в середньому 30 хвилин. Частка контейнерів, що підлягають обов'язковому огляду, в Україні складає 20-50 % для транзитних контейнерів, 100 % для імпортованих, в той же час у портах ЄС – відповідно 1 % та 5 % [47, с. 15].

Хоча КТ в морських портах України забезпечують існуючі та

перспективні обсяги перевезень, для забезпечення перевезень, зокрема, транзитних, з країнами ЄС, необхідно мати відповідну транспортної інфраструктури на західному кордоні, насамперед, для перевантаження контейнерів з «широкої» колії на «вузьку» та навпаки. Як показує аналіз, вантажі, що прямують у Європу, перевантажуються на терміналах країн ЄС, а вантажі з Європи – на українських потужностях [32]. Характеристика основних КТ на кордоні з Україна – ЄС наведено у табл. 3.4.

Таблиця 3.4 - Характеристика КТ на кордоні Україна – ЄС [32]

Термінал	Країна	Місто	Потужність, тис TEU/рік
Euroterminal	Польща	Славкув	280
Centrum Logistyczne	Польща	Медика, Журавлиця	44
Haniska	Словаччина	Ганиска	100
Kosice	Словаччина	Кошице	700
TKD	Словаччина	Добра	180
Zahony-Port	Угорщина	Захонь	130
Разом	Країни ЄС		1434
Мостиска-2	Україна	Мостиська	50
Лиски	Україна	Чоп	30
Закарпатинтерпорт	Україна	Чоп	20
ПАКОБО	Україна	Чоп	10
Карпати	Україна	Батьово	10
Разом	Україна		120

Дані таблиці 3.4 свідчать, що прикордонні термінали сусідніх з Україною країн ЄС здатні переробити що прикордонні термінали сусідніх з Україною країн ЄС здатні переробити за рік майже 1434 тис TEU, а українські – всього 120 тис TEU. Разом з тим потужність портових терміналів України складає більше 2950 тис TEU на рік, тобто в Україні існує суттєва диспропорція потужностей у кінцевих пунктах мультимодального маршруту Чорне море – Європа.

Проте, сьогодні відсутнє концептуальне бачення основ забезпечення розвитку транспортної інфраструктури на засадах ММ. Тому наведемо складові відповідної концепції, науково-прикладним підґрунтям якої є чинна вітчизняна та міжнародна законодавча база, а також результати попередніх досліджень,

наведені у першому та другому розділах дисертації.

Основними функціями механізму розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах ММ є:

— організаційна – надання транспортних послуг, що за рівнем якості відповідають міжнародним стандартам; забезпечення техніко-технологічного оновлення транспортної інфраструктури України з урахуванням сучасних ринкових вимог; обґрунтування вибору відповідних інструментів організації розвитку тощо. До організаційної складової механізму відноситься інформаційне забезпечення (у вигляді інформаційної матриці, яка містить блоки інструкцій, інституцій, зв'язку та технологій) та інструментальне забезпечення (у вигляді матриці, яка містить інструменти правового регулювання діяльності портової галузі, методи приватизації та ДПП, засади забезпечення мультимодальних перевезень та дотримання міжнародних стандартів якості);

— економічна – розробка планів фінансового забезпечення та реалізації механізму розвитку національної транспортної інфраструктури; розвиток трудових ресурсів та створення додаткових робочих місць через стабільний розвиток національної транспортної інфраструктури; нарощування технічного потенціалу транспортних систем; впровадження інноваційних форм організації праці та ефективної системи оплати праці працівників галузі; забезпечення контролю та оцінки ефективності та якості наданих транспортних послуг тощо. До економічної складової механізму відноситься ресурсне забезпечення (у вигляді матриці ресурсів та механізм їх розповсюдження, терміни постачання ресурсів та логістика, фінансове забезпечення, кадрове та матеріально-технічне забезпечення, а також методи утилізації відходів, що базуються на екологічності та енегroeфективності);

— правова – формування єдиної системи нормативно-правових актів, що регламентують визначаючі права та обов'язки суб'єктів при забезпеченні розвитку транспортної інфраструктури України, здійснення контролю за їх практичним застосуванням тощо. Можливим є залучення галузевих спеціалістів

для формування відповідних нормативно-правових актів [73, с. 99].

Збалансованість розвитку усіх елементів транспортних систем (рухомий склад, транспортна інфраструктура, кадрове забезпечення тощо) для забезпечення найефективнішого використання їх потенціалу. Для забезпечення цього розвитку доцільно формувати як технологічні, так і бізнес-моделі задля створення оптимальних адаптивних мультимодальних моделей для регіонів із урахуванням особливостей кожного. У цьому напрямку можна запропонувати застосування методу визначення потенційної сумісності елементів МЛЗ, побудованої на засадах ММ, для забезпечення її збалансованого розвитку. Метод полягає в наступному:

1) методом експертних оцінок чи іншим якісним методом дослідження систем формується перелік ключових критеріїв сумісності елементів МЛЗ, побудованої на засадах ММ. Наприклад, до цього переліку варто віднести такі критерії, як: рівень технічного оснащення, достатність кваліфікованого персоналу, рівень інтелектуалізації, стан активів та періодичність їх оновлення, розташування об'єкту, налагоджена система роботи з клієнтами, цінова політика, ефективність та гнучкість управління, фінансова ефективність та наявність системи управління витратами, екологічність, рівень ризикованості тощо.

2) кожен із визначених критеріїв для кожного елемента МЛЗ, побудованої на засадах ММ, оцінюється експертами за заздалегідь обраною системою оцінок (припустимо, за десятибальною) за ступеню своєї придатності для інтеграції у конкретну транспортну систему;

3) формується матриця оцінки рівня збалансованості МЛЗ, побудованої на засадах ММ (табл. 3.5), в якій кожному i -му елементу за j -м критерієм виставляються оцінки (a_{ij}) , формується оцінка сумісності за кожним критерієм (a_{ij}) та загальна оцінка за усіма критеріями загалом (I_{Σ}) ;

Таблиця 3.5 - Матриця оцінки рівня збалансованості МЛЗ на засадах ММ

Критерій оцінки сумісності	Елемент системи 1	Елемент системи 2	...	Елемент системи i	Оцінка сумісності за критерієм
Критерій 1	a_{11}	a_{21}	...	a_{ij}	$A_i = \frac{\sum_{j=1}^n a_{ij}}{n}$
Критерій 2	a_{21}	a_{22j}	...	a_{ij}	...
...
Критерій j	...	...	...	...	...
Загальна оцінка	...	...	...	...	$I_{\Sigma} = \frac{\sum_{j=1}^n A_i}{n}$

4) оцінка сумісності за кожним критерієм є середньоарифметичною серед оцінок за цим критерієм (3.1):

$$A_i = \frac{\sum_{j=1}^n a_{ij}}{n} \quad (3.1)$$

де n – кількість критеріїв в системі оцінки.

5) загальна оцінка – це середньоарифметична за оцінками A_i (3.2):

$$I_{\Sigma} = \frac{\sum_{j=1}^n A_i}{n} \quad (3.2)$$

6) отримана загальна оцінка порівнюється із заздалегідь сформованою шкалою, яка містить граничні рівні загальної оцінки можливості збалансованого розвитку МЛЗ, побудованої на засадах ММ.

Наведемо приклад шкали трактування отриманих оцінок за умови використання десятибальної системи оцінок для a_{ij} (табл. 3.6).

Всеосяжність та планомірність, яка передбачає рівноцінну замученість до процесів розвитку усіх елементів МЛЗ, побудованої на засадах ММ (співвідносно їх можливостям) шляхом формування горизонтів розвитку. Саме на формуванні горизонтів розвитку транспортної інфраструктури на засадах ММ сконцентруємо увагу. В якості наукового та прикладного підґрунтя слугуватимуть результати досліджень, проведених у другому розділі, а також

Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року.

Таблиця 3.6 - Шкала граничних рівнів оцінки можливості збалансованого розвитку елементів МЛЗ, побудованої на засадах ММ [73]

№	Оцінка I_{Σ}	Зміст показника щодо можливості забезпечення збалансованого розвитку МЛЗ, побудованої на засадах ММ
1	$0 \div 2,5$	Об'єкти МЛЗ практично не узгоджуються між собою, збалансований розвиток такої системи майже неможливий
2	$2,51 \div 5$	Об'єкти МЛЗ узгоджені недостатньо, але збалансований розвиток такої системи можливий за умови збалансування за низкою показників, які отримали нижчі
3	$5,1 \div 7,5$	Об'єкти МЛЗ узгоджені достатньо, але збалансований розвиток можливий
4	$7,51 \div 10$	Об'єкти мультимодальної МЛЗ узгоджені повністю, збалансований розвиток такої системи не викликає сумнівів у короткостроковій перспективі. Необхідний постійний моніторинг задля недопущення погіршення показників сумісності.

Проте, для реалізації визначених горизонтів необхідно провести аналіз існуючих ризиків. Основні ризики, які притаманні мультимодальним перевезенням, доцільно розподілити за рівнями їх виникнення на:

- виробничі (ризик відсутності необхідних площ складських приміщень, ризик відсутності необхідного обладнання для ефективного виконання вантажно-розвантажувальних робіт, сезонні ризики);
- локальні (ризики відсутності взаємодії з іншими видами транспорту в рамках ланцюга доставки вантажів в регіоні, ризик відсутності достатньої кількості кваліфікованих працівників у регіоні, локальні заворушення та соціальна нестабільність);
- національні (інституціональні, політичні, соціальні та інші ризики);
- міжнародні (глобальні виклики та загрози).

Оскільки сьогодні в Україні більш вагомими є виробничі ризики, які найбільш впливають на можливості хабу в ланцюзі мультимодальних перевезень, запропонуємо методику врахування рівня виробничого ризику при розрахунку максимально можливого навантаження на роботу хабу (P_{max}). В якості найбільш вагомого ризику (який визначено за результатами аналізу діяльності транспортних терміналів за попередні роки) обрано нерівномірність

навантаження на пристрої, що призводить до ймовірності відмови від обслуговування із наслідками у вигляді недоотриманих доходів та/чи відмови від користування послугами транспортних терміналів. Тобто виникає потреба у компенсації його ризику шляхом резервування додаткових потужностей.

Для визначення необхідного компенсаційного обсягу потужностей запропоновано відповідний методичний підхід, який базується на такому [199, с. 34]:

Розраховується коефіцієнт компенсації потужностей K , який є усередненим за певний період T (3.3).

$$K = \frac{A_{\text{прі}}}{\sum_{i=1}^T \frac{A_{\text{ор}}}{T}} \quad (3.3)$$

де $A_{\text{прі}}$ – прогнозний обсяг вантажу, що може обробити термінал за період T ;

$A_{\text{ор}}$ – реальний обсяг вантажу, який обробляється терміналом за останній аналізований рік;

T – обраний період (не більший за три роки, що обумовлено нестійкістю середовища).

Прогнозований обсяг вантажу $A_{\text{пр}}$ визначається методом апроксимації показників перевалки вантажів за останні 3-5 років;

Отриманий коефіцієнт компенсації потужностей K порівнюємо з одиницею.

Якщо $K \approx 1$, це свідчить, що для обробки планованого обсягу вантажу наявних потужностей достатньо, тобто ризик відмові від обслуговування з причини нестачі потужностей майже відсутній.

Якщо $K < 1$, це свідчить про надлишкові потужності, які більші за планований обсяг. Це свідчить про ризики простою потужностей, що

призводить до надлишкових витрат на їх утримання без наявності доходів від їх експлуатації. Тут необхідним є формування заходів щодо залучення нових клієнтів.

Якщо ж $K > 1$, то це свідчить про нестачу потужностей, і, як наслідок, наявності ризику втрати доходів та клієнтів через неможливість їх обслуговування. Тут доцільним є такі напрямки забезпечення збільшення пропускної спроможності для запобігання втрати потенційних клієнтів і, відповідно, прибутку:

1) підтримування логістичного хабу у поточному стані при технологічному вдосконаленню процесу обробки вантажу, що прискорить процес обслуговування;

2) розширення та/чи реконструкція складських приміщень, розбудова під'їзних шляхів, розширення причалів задля забезпечення умов очікування обслуговування;

3) розбудова логістичного хабу на основі аналізу його потужностей та реального і прогнозного вантажопотоків [199, с. 34].

Розрахунок максимально можливого навантаження на роботу хабу (P_{\max}) здійснюється за формулою (3.4):

$$P_{\max} = K \times P_{\text{aver}}, \quad (3.4)$$

де P_{aver} – середньорічне навантаження на термінал.

Таким чином, за допомогою коефіцієнту компенсації потужностей можна розрахувати оптимальне навантаження на логістичний хаб з митно-пропускним пунктом.

Наразі, реалізація описаної методики розрахунку компенсації потужностей в МЛЗ УПК на базі збалансованості розвитку усіх елементів транспортних систем для забезпечення найефективнішого використання їх потенціалу забезпечується на лише на методі експертних оцінок та коефіцієнтних розрахунках, а й потребує подальшого проектування на розвиток

МЛЗ з врахуванням компенсованих потужностей від оптимізації логістичного фактору в мультимодальності транспортних перевезень на базі розвитку стратегічних орієнтирів (Додаток Б, таблиця Б.1).

Вектори розвитку транспортної інфраструктури на засадах ММ, представлено в табл. 3.7.

Таблиця 3.7 - Вектори розвитку МЛЗ на засадах ММ

Показник	Вектор 2022-2024 рр	Вектор 2 2025-2026 рр	Вектор 3 2027-2028 рр
Тип розвитку	Інерційний	Збалансований	Інноваційний
Мета	Збереження існуючого потенціалу в умовах глобальних викликів та кризи	Заміна існуючих потужностей на принципах збалансованості соціально-економічних, екологічних та геополітичних чинників	Формування нової стратегії та нових стратегічних потужностей для забезпечення мультимодальних перевезень
Рівень реалізації	Локальний з елементами транскордонного співробітництва	Загальнонаціональний з орієнтацією на міжнародні тенденції	Глобальний міжнародний
Управлінські впливи	Переважно державне управління та регулювання	Комбіноване державне та державно-приватне партнерство	Комбіноване державне та державно-приватне партнерство
Безпека	Оптимізація транспортування, перевалки і процесів зберігання вантажів для скорочення забруднень	Приведення технологічних процесів у відповідність із вимогами міжнародних конвенцій, протоколів до них та інших європейських актів	Створення уніфікованої системи управління екологічною безпекою європейського рівня
Діджиталізація комунікацій	Розвиток існуючих засобів комунікації	Запровадження сучасних інфокомунікаційних засобів для управління процесами	Перехід до систем інтелектуального управління на базі нейронних мереж
Джерела фінансування	Переважно бюджетне, в т.ч. кошти отримані державою від міжнародних донорів	Збалансоване бюджетне та приватне	Співфінансування усіма учасниками
Показник моніторингу досягнення	Збільшення обсягів перевалки вантажів у митно-логістичних хабах та інвестиції в їх розвиток	Зміцнення позицій України в системі мультимодальних перевезень при досягненні запланованих фінансових результатів	Зміцнення позицій України як транспортної держави з розвинутою митно-логістичною інфраструктурою

На базі табл. 3.7. нами вноситься пропозиції розвитку МЛЗ на засадах ММ на основні виділення таких векторів з наступним часовим лагом та рівнем реалізації:

1) вектор 2022-2024 рр – інерційний (локальний рівень реалізації з елементами транскордонного співробітництва). Період збереження існуючого потенціалу під час військової агресії росії;

2) вектор 2025-2026 рр – збалансований (загальнонаціональний рівень з орієнтацією на міжнародні тенденції). Період післявоєнного відновлення України та поступального освоєння нових ринків через спільний кордон з Польщею;

3) вектор 2027-2028 рр – інноваційний (глобальний міжнародний рівень впровадження). Період освоєння глобальних ринків та поглиблення міжнародної співпраці як повноправного члена ЄС.

3.3 Організаційно-функціональні засади транскордонного співробітництва у розбудові митно-логістичних хабів на кордоні України з Польщею

Розвиток транскордонного співробітництва між Україною та Польщею набуло нової точки актуальності за умов воєнної агресії росії до України з огляду на потреби оптимізації технічної інфраструктури, впровадження логістичного аутсорсингу у МЛЗ українсько-польського кордону (розглянуто в п. 3.1) та розвиток митно-логістичної інфраструктури обох країн на засадах мультимодальності (представлено в п. 3.2). Блокада повітряного простору та морських шляхів зумовила потребу розвитку митно-логістичних хабів за типом сухих портів для перевалки вантажів та оперативного надання митних послуг за формою режиму – митний склад за допомогою автомобільного транспорту.

Розвиток мережі міжнародних автомобільних пунктів пропуску на українсько-польському кордоні (рис. 3.2) демонструє насичену концентрацію інфраструктурних об'єктів. Поряд з тим, проведені дослідження (розділ II)

вказують на значну перевантаженість МАПП у Львівській та Волинських областях з огляду на зміну логістичних схем доставки товарів з морського шляху на сушу на засадах ММ.

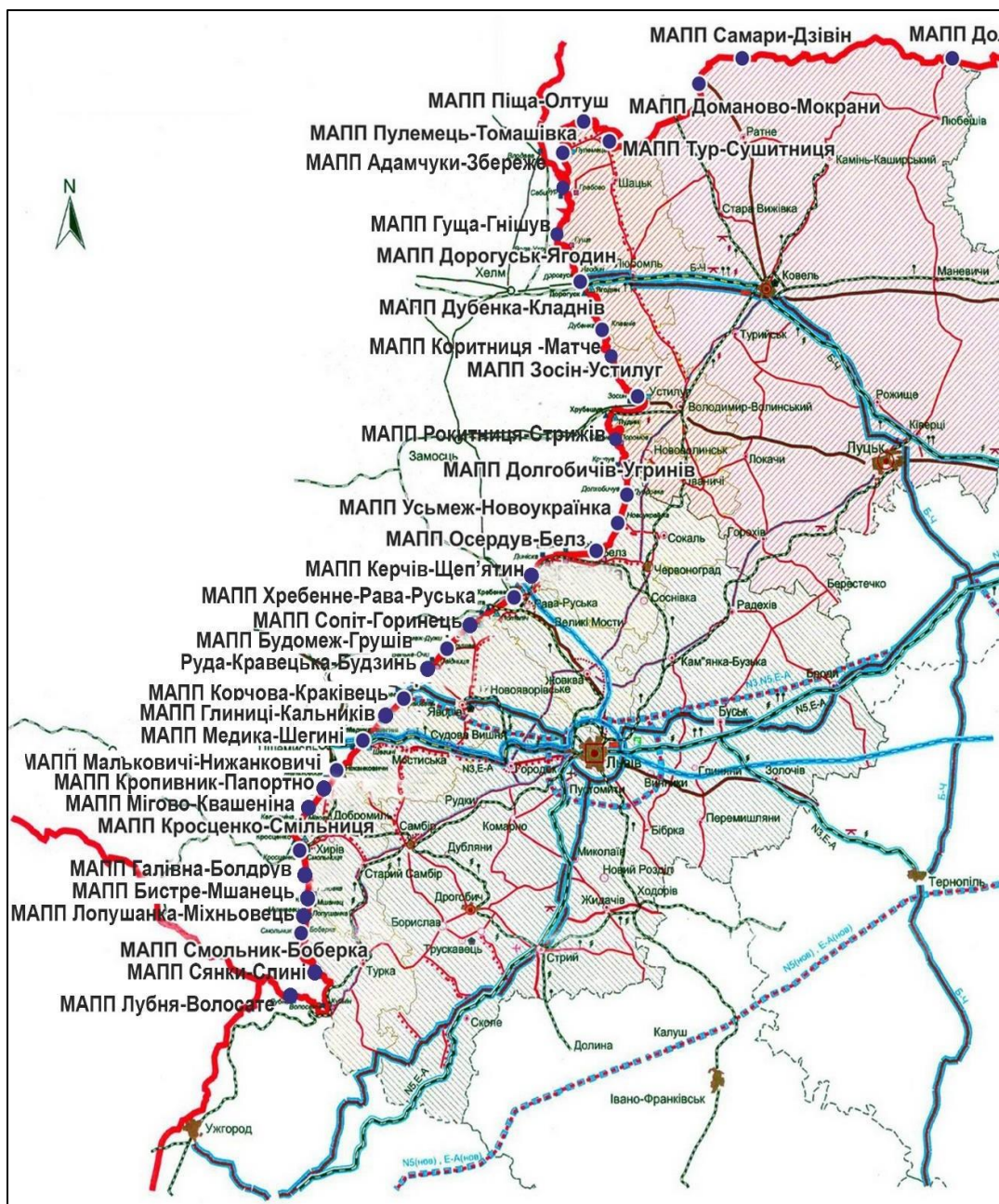


Рисунок 3.2 - Схема розвитку мережі пунктів пропуску на українсько-польському кордоні [44]

На підставі наявної мережі пунктів пропуску на україно-польському кордоні з відстанями нами внесено пропозицію щодо розбудови ПП за типом В (для легкового транспорту) та Г (пішо-, велосипедного руху) для

пришвидшення міграційних потоків в умовах небезпек внаслідок військової агресії Росії, що загрожують життю населення України, за умов проходження митного контролю в рамках зеленого коридору (рис. 3.3).

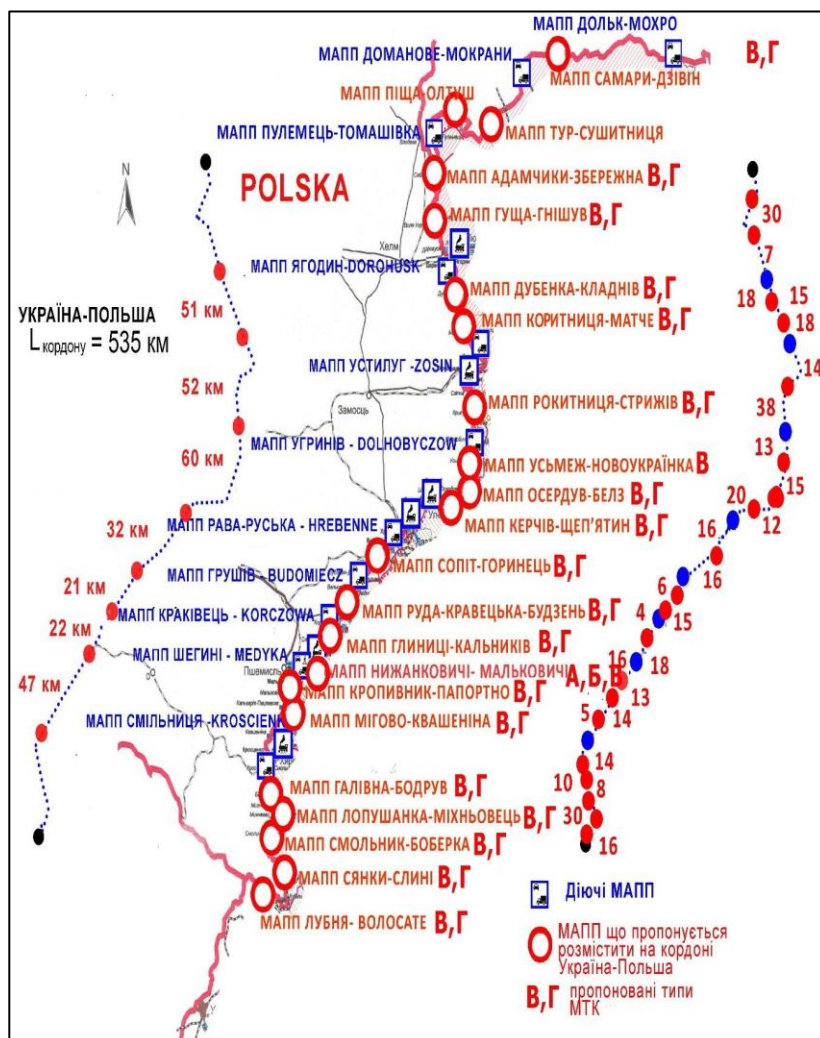


Рисунок 3.3 - Схема розвитку мережі пунктів пропуску на українсько-польському кордоні з відстанями [48]

У 2022 році завершено реалізацію проєкту зі створення нового пункту пропуску на західному кордоні України, а саме відкриття МАПП «Нижанковичі-Мальховичі» біля смт Нижанковичі Старосамбірського району Львівської обл., що було започатковано українською та польськими сторонами ще у 1992 році (ст.7 Угоди між Урядом України та Урядом Республіки Польща про пункти пропуску через Державний кордон, підписаної 18 травня 1992 року у м. Варшаві). Функціонування МАПП передбачає забезпечення пасажирського та вантажного руху з обмеженням загальної вантажопідйомності до 3,5 тонн на

території України.

У 1993 році фахівцями України та Польщі розроблялись проектні пропозиції з розміщення на українській і польській сторонах міжнародного автомобільного пункту пропуску, що дозволило зарезервувати територію [3]. До причин, що стримували створення МАПП слід віднести відсутність ініціативних дій з боку обох сторін, а також інвестиційних проектів, які розробляються на основі схем планування території та іншої містобудівної документації, що були переглянуті за умов російської військової агресії у 2022 р. Визначене розташування є взаємовигідним обом країнам: найкоротша автомагістраль до Перемишля з можливістю відновлення залізничного сполучення Перемишель – Нижанковичі - Хирів. Інвестиційна привабливість обумовлюється можливістю спрямування транспортних потоків з Перемишля в обхід Львова найкоротшим шляхом у напрямку Ужгорода, Стрия через Старий Самбір, Турку. Існуюча дорога Старий Самбір-Нижанковичі проходить через м. Добромиль, смт Нижанковичі, далі - через державний кордон до м.Перемишль. На польській території, південніше на 10 км від місця перетину кордону знаходиться с. Кальварія – місце паломництва вірян, що вказує на потенціал в галузі креативного туризму. Відстань від селища до лінії кордону 300 м. На польській стороні від кордону до м. Перемишля - 11 км. Поміж іншого, організація пункту пропуску «Нижанковичі» покращила умови зв'язку південної частини Львівської області та півдня Польщі і північними районами Словаччини.

Нами вноситься пропозиція видозмінення МАПП «Нижанковичі-Мальховичі» у митно-логістичний хаб комплексного типу (А, Б, В, Г). Пропонується пункт пропуску з спільним контролем обох держав, що набагато економічно вигідніше і дає економію часу при перетині кордону та є можливим до впровадження з огляду на перший раунд переговорів у листопаді 2022 р. між українською та польською стороною у м. Варшава. Попередньо така угода має визначити правила роботи спільних пунктів пропуску, обміну інформацією між контролюючими службами, принципи протидії нелегальній міграції,

проведення спільних патрулів. Також проєкт передбачає можливість контрольними службами двох країн делегувати одна одній виконання своїх службових повноважень та функцій. Спільний контроль на кордоні повинен спростити та пришвидшити його перетин для міжнародних перевізників і приватних осіб. Після підписання угоди Україна стане країною, яка не входить до складу Євросоюзу, але має подібні пункти пропуску з країною-членом ЄС [42].

Запропонована автором модель розмежовує територію для вантажного транспорту (з своїм в'їздом та виїздом) і легкових машин (тип А і В). Об'єднання автобусного та пішо-велосипедного транзиту (типу Б і Г) дозволить запроектувати спільні закриті простори для особистого контролю пасажирів та піших, сантехнічних приміщень, закладів громадського харчування та службових приміщень для митників та прикордонників в адміністративній будівлі (рис. 3.4).

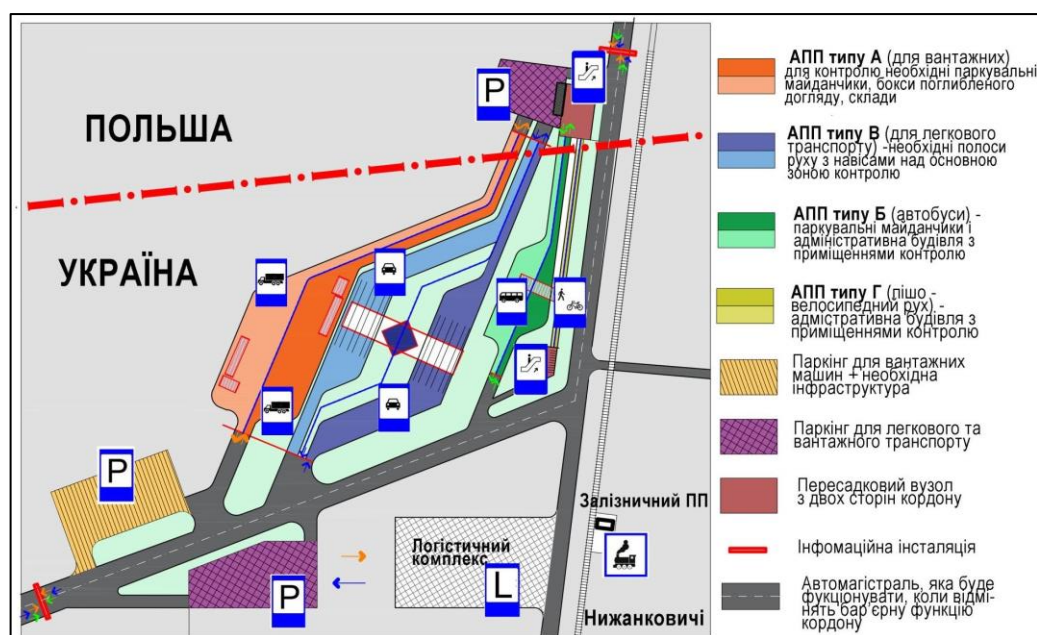


Рисунок 3.4 - Схема митно-логістичного хабу (комплекс типів А, Б, В, Г) на базі МАПП «Нижанковичі-Мальховичі»

Аванзона для цього типу повинна містити пересадкову станцію з необхідною інфраструктурою з обох сторін кордону. Для вантажного та

легкового транспорту необхідно передбачити паркінг з необхідною інфраструктурою з обох сторін кордону достатньої місткості з місцями та необхідними радіусами поворотів для великогабаритних машин [43]. Пропонована модель може бути доповнена залізничним ПП на існуючих залізничних коліях, що збільшить економічну доцільність створення даного комплексу. Такий комплекс може бути поштовхом до створення торгово-логістичного комплексу між автомобільним та залізничним ПП., що вимагає прогнозованого резервування територій.

Авторська пропозиція трансформації МАПП «Лопушанка - Міхновець» (Україна: Львівська обл. Турківський р-н.; Польща: Підкарпатське воєв., Бещадський пов.,гм. Чарна Гура) у митно-логістичний хаб з автомобільним, автобусним та пішо-велосипедним рухом (тип Б, В, Г) та аналогічну трансформацію МАПП біля с. Лубня Закарпатської обл. (тип В, представлена на рис. 3.5 (а) і (б)).

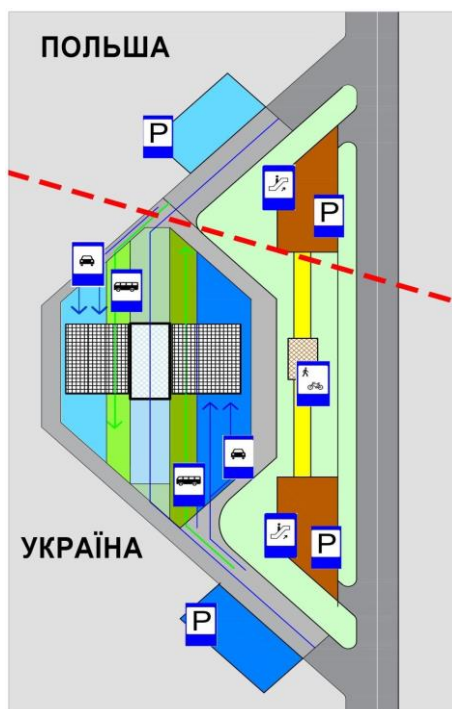


Рисунок 3.5 (а) - Схема митно-логістичного хабу (тип Б, В, Г) біля с. Лопушанка Львівської обл. на базі МАПП (а)

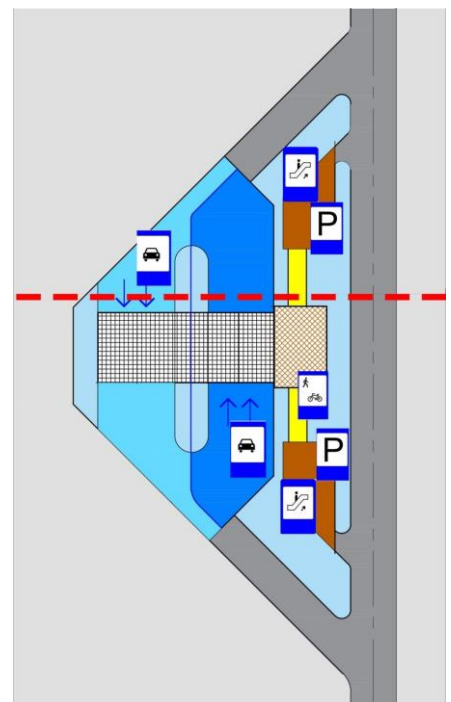


Рисунок 3.5 (б) - Схема митно-логістичного хабу (тип В, Г) біля с. Лубня Закарпатської обл. (б)

Представлена на рис. 3.5 (а) і (б) комбінація типів потоків допускає об'єднання площ контролю автомобілів та автобусів з виокремлення огороженої території для пішо-велосипедного транзиту в структурі митно-логістичних хабів.

Таким чином, запропоновано трансформувати типові АПП, МАПП та інші типи митних ПП на УПК в об'єкти транспортної інфраструктури за типом митно-логістичних хабів, що є одним із уже існуючих підходів до трансформації УПК в МЛЗ (Додаток В, рис. В.1, В.2).

На візуалізаціях МАПП «Нижанковичі-Мальховичі», МАПП біля с. Лопушанка Львівської обл. та с. Лубня Закарпатської обл. деталізовано попередньо сформовані рекомендації та вимоги щодо готових рішень з трансформації об'єктів АПП в митно-логістичні хаби, що включають такі економічно обгрунтовані технічні рішення як чітка послідовність процедур контролю, що має забезпечуватися відповідними просторами та номенклатурним наповненням для його здійснення; врахування технологічних особливостей контролю кожного виду потоку транспорту і групування їх на території АПП у відповідних зонах; забезпечення необхідними об'єктами інфраструктури кожен вид транзиту на засадах мультимодальності транспорту; можливість трансформації АПП при зміні міждержавних стосунків (резервування площ для розширення в митно-логістичний хаб).

Висновки до третього розділу

1. Встановлено, що оптимізація технічної інфраструктури у функціонуванні українсько-польського кордону повинна реалізовуватись на базі модернізації пунктів пропуску: покращення інфраструктури, підвищення професійного рівня працівників митно-прикордонної служби, оновлення технічного оснащення систем ідентифікації особи.

2. Визначено доцільність переходу на нову інформаційну систему обміну даних на українсько-польському кордоні, оскільки а відміну від попередньої

системи (SIS), нова підключена до системи візової інформації (VIS). Інформаційна система SIS 2 включає понад 40 млн даних про осіб, котрі перебувають у розшуку, які перетинають кордон, котрим заборонено в'їзд до Шенгенської зони, інформацію про автомобілі, вогнепальну зброю, викрадені предмети тощо.

3. Обґрунтовано переваги та функціональні можливості використання послуги технічного імпортер/експортер у логістичному аутсорсингу в рамках функціонуванні українсько-польського кордону, зокрема до них віднесено наступні: заощадження часу, професіональний підхід до митних процедур, мінімізації витрат на додаткові юридичні послуги та ризики, пов'язані з митним оформленням і транспортуванням вантажу, оптимізація фінансових витрат, делегування повноважень в зоні митного контролю та уникнення занурення у тонкощі логістики.

4. Сформовано основні функції механізму розвитку митно-логістичного забезпечення ПУВ на засадах мультимодальності, що включають організаційну, економічну та правову.

5. Запропоновано застосування методу визначення потенційної сумісності елементів митно-логістичного забезпечення, побудованого на засадах мультимодальності із визначенням коефіцієнту компенсації потужностей, що дозволяє розрахувати оптимальне навантаження на логістичний хаб з митно-пропускним пунктом.

6. Обґрунтовано вектори розвитку транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності: вектор 2022-2024 рр – інерційний (локальний рівень реалізації з елементами транскордонного співробітництва); вектор 2025-2026 рр – збалансований (загальнонаціональний рівень з орієнтацією на міжнародні тенденції); вектор 2027-2028 рр – інноваційний (глобальний міжнародний рівень впровадження).

7. Визначено, що потреба розбудови нових організаційно-функціональних засад транскордонного співробітництва у розбудові митно-логістичних хабів на кордоні України з Польщею зумовлена блокадою повітряного простору та морських шляхів та вимагає розвитку митно-логістичних хабів за типом сухих портів для перевалки вантажів та оперативного надання митних послуг за

формою режиму – митний склад.

8. Запропоновано видозмінення МАПП «Нижанковичі-Мальховичі» у з МАПП на митно-логістичний хаб комплексного типу (А, Б, В, Г). Пропонується пункт пропуску з спільним контролем обох держав, що набагато економічно вигідніше і дає економію часу при перетині кордону та є можливим до впровадження з огляду на перший раунд переговорів у листопаді 2022 р. між українською та польською стороною у м. Варшава.

9. Розроблена візуальні пропозиції щодо трансформації МАПП «Лопушанка - Міхньовець» (Україна: Львівська обл. Турківський р-н.; Польща: Підкарпатське воєв., Бещадський пов., гм. Чарна Гура) у митно-логістичний хаб з автомобільним, автобусним та пішо-велосипедним рухом (тип Б, В, Г) та аналогічну трансформацію МАПП біля с. Лубня Закарпатської обл. (тип В).

ВИСНОВКИ

У дипломній роботі запропоновано та обґрунтовано теоретичні, методичні і наукові засади трансформації польсько-українських відносин в митно-логістичному забезпеченні на тлі геополітичних викликів.

Результати дослідження зводяться до такого:

1. Встановлено зв'язок генезису та передумов розвитку ПУВ з геополітичним розташуванням, територіальною близькістю, традиційністю контактів та національних інтересів, що актуалізувались за умов військової агресії росії та набуття Україною статусу кандидата в члени ЄС.

2. Ідентифіковано, що ідея добросусідства між Україною та Польщею залишається важливим фактором, що впливає на формування та розвиток відносин між двома країнами на базі розбудови спільного транскордонного співробітництва, участі в міжнародних проектах та уніфікації законодавства щодо двостороннього співробітництва в митно-логістичному забезпеченні.

3. Виявлено, що суттєвим ускладненням у ефективному функціонуванні торгівлі між Польщею та Україною залишається обмежена пропускна здатність пунктів перетину кордону, що є базисом митно-логістичного забезпечення між країнами та ідентифіковано роль таких факторів розбудови митно-логістичного забезпечення між Україною та Польщею як функціонально–технологічний, безпековий, екологічний, фактор комплексної забезпеченості та інформативності.

4. Визначено роль розбудови логістичних центрів на суші за для спільної геополітичної безпеки Польщі та України у формі «сухих портів» або логістичних хабів, що представляють собою мультимодальний логістичний центр із розвиненою інфраструктурою, яка дозволяє власнику вантажу користуватися всіма перевагами морського порту на суші.

5. Виявлено, що територіальна близькість Польщі до провідних економік Європи забезпечує їй додаткові переваги в інвестиційній привабливості порівняно з Україною. Приклад Польщі демонструє, що інтегрування економіки до ЄС спроможне дати позитивний ефект для розвитку

соціально-економічної системи країни за умови активних дій з боку країни, що інтегрується. Україна, як країна, що обрала євроінтеграційний вектор розвитку, має використати позитивний досвід реформування економіки Польщі.

6. Встановлено, що оцінювання стану логістики та рівня спрощення митних процедур між Україною та Польщею у міжнародних рейтингах ґрунтується на індексній методології, ключовими показниками якої є індекс легкості ведення бізнесу (Ease of Doing Business Index), індекс ефективності логістики (LPI), індекс сприяння торгівлі (ETI) Всесвітнього економічного форуму, дослідження часу випуску ВМО.

7. На базі аналізу індексів міжнародних рейтингів виявлено спільні проблеми України та Польщі в сфері регулювання міжнародної торгівлі: значний рівень бюрократизації, відсутність належного рівня внутрішнього та міжвідомчого співробітництва та адміністративна завантаженість митними формальностями.

8. На базі дослідження практики функціонування механізмів митного контролю на польсько-українському кордоні, встановлено особливий вид контролю у формі пунктів пропуску спільного контролю.

9. На базі аналізу організаційно-економічних засад розбудови митно-логістичного забезпечення між Україною та Польщею виявлено, що суттєвим ускладненням у ефективному функціонуванні торгівлі між Польщею та Україною залишається обмежена пропускна здатність пунктів перетину кордону, що є базисом митно-логістичного забезпечення між країнами.

10. Ідентифіковано роль таких факторів розбудови митно-логістичного забезпечення між Україною та Польщею як функціонально-технологічний, безпековий, екологічний, фактор комплексної забезпеченості та інформативності, які слід враховувати у довготривалих державних програмах розвитку транскордонних територій і узгоджувати з державами-сусідами України та Польщі та з міжнародними інституціями за умов членства в них.

11. В результаті дослідження геополітичних викликів трансформації митно-логістичного забезпечення ПУВ встановлено доцільність нарощення

мультимодальних перевезень, а також планування додаткових митних пропускних пунктів суходелом у формі митно-логістичних центрів на суші, так званих «сухих портів» або логістичних хабів, на засадах мультимодальності з огляду на обмеження руху вантажу морськими та повітряними шляхами в умовах війни росії проти України.

12. Визначено доцільність переходу на нову інформаційну систему обміну даних на українсько-польському кордоні, оскільки а відміну від попередньої системи (SIS), нова підключена до системи візової інформації (VIS). Інформаційна система SIS 2 включає понад 40 млн даних про осіб, котрі перебувають у розшуку, які перетинають кордон, котрим заборонено в'їзд до Шенгенської зони, інформацію про автомобілі, вогнепальну зброю, викрадені предмети тощо.

13. Обґрунтовано переваги та функціональні можливості використання послуги технічного імпортер/експортер у логістичному аутсорсингу в рамках функціонуванні українсько-польського кордону, зокрема до них віднесено наступні: заощадження часу, професіональний підхід до митних процедур, мінімізації витрат на додаткові юридичні послуги та ризики, пов'язані з митним оформленням і транспортуванням вантажу, оптимізація фінансових витрат, делегування повноважень в зоні митного контролю та уникнення занурення у тонкощі логістики.

14. Сформовано основні функції механізму розвитку митно-логістичного забезпечення ПУВ на засадах мультимодальності, що включають організаційну, економічну та правову та запропоновано застосування методу визначення потенційної сумісності елементів митно-логістичного забезпечення, із визначенням коефіцієнту компенсації потужностей, що дозволяє розрахувати оптимальне навантаження на логістичний хаб з митно-пропускним пунктом.

15. Обґрунтовано вектори розвитку транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності: вектор 2022-2024 рр – інерційний (локальний рівень реалізації з елементами транскордонного співробітництва); вектор 2025-2026 рр – збалансований (загальнонаціональний рівень з орієнтацією на

міжнародні тенденції); вектор 2027-2028 рр – інноваційний (глобальний міжнародний рівень впровадження).

16. Визначено, що потреба розбудови нових організаційно-функціональних засад транскордонного співробітництва у розбудові митно-логістичних хабів на кордоні України з Польщею зумовлена блокадою повітряного простору та морських шляхів та вимагає розвитку митно-логістичних хабів за типом сухих портів для перевалки вантажів та оперативного надання митних послуг за формою режиму – митний склад.

17. Запропоновано видозмінення МАПП «Нижанковичі-Мальховичі» у з МАПП на митно-логістичний хаб комплексного типу (А, Б, В, Г) у формі пункту пропуску з спільним контролем обох держав та розроблені візуальні пропозиції щодо трансформації МАПП «Лопушанка - Міхньовец» (Україна: Львівська обл. Турківський р-н.; Польща: Підкарпатське воєв., Бещадський пов.,гм. Чарна Гура) у митно-логістичний хаб з автомобільним, автобусним та пішо-велосипедним рухом (тип Б, В, Г) та аналогічну трансформацію МАПП біля с. Лубня Закарпатської обл. (тип В).

ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАННЯ

1. Закон України «Про мультимодальні перевезення» № 1887–IX від 17.11.2021 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3XZINdy>
2. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про затвердження плану заходів з облаштування пріоритетних пунктів пропуску на 2021–2023 роки» № 246–р від 24.03.2021 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-planu-zahodiv-z-a246r>
3. Розпорядження Президента України «Про державну програму розвитку мережі пункти пропуску через митний кордон України та відповідної сервісної інфраструктури» № 112 від 22.06.1992 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/112/92-%D1%80%D0%BF>
4. Європейська хартія регіонального просторового планування. Торремоліноська Хартія, Іспанія. Рада Європи, 1983 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.euroregion-glacensis.ng.pl>
5. Угода між Урядом України і Урядом Республіки Польща про міжрегіональне співробітництво. Дата підписання 24.05.1993 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616_014#Text
6. Адамів М.Є. Розвиток митної інфраструктури на українсько-польському кордоні в умовах інтернаціоналізації бізнесу / М.Є. Адамів, М.В. Руда // Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку. – 2021. – Вип. 3, № 2. – С. 140–148.
7. Алісова О. І. Суспільно-географічна оцінка конкурентоспроможності українсько-польського та польсько-німецького транскордонних регіонів : автореф. дис. ... канд. геогр. наук : 11.00.02 / О. І. Алісова; Львів. нац. уні-т ім. І. Франка. – Львів, 2014. – 20 с.
8. Аналітичний звіт «Спрощення процедур торгівлі в Україні: оцінки та очікування бізнесу 2017/2018 рік» ГО «Інститут економічних досліджень та політичних консультацій». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3ulXIQm>

9. Анатомія українського кордону. Незалежний моніторинговий звіт 2018 року. – 2018. – Київ. – 320 с.
10. Артёмов І. Концепції міжнародних відносин у глобальному вимірі сучасності: інтеграційний аспект [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://cutt.ly/S1BiSHO>
11. Бабакова О. Головні виклики у двосторонніх відносинах України з Польщею (у культурно–історичному контексті) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3h1YK0T>
12. Банахевич Ю. ЄС запроваджує на зовнішніх кордонах нову Шенгенську інформаційну систему SIS 2 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://1tv.com.ua/uk/specialnews/2013/04/09/12083>
13. Бережнюк І. І. Підходи до рейтингового оцінювання спрощення процедур міжнародної торгівлі в Україні / І. І. Бережнюк, І. В. Несторишен, В. А. Туржанський // Електронне наукове видання з економічних наук «Modern Economics». – 2017. – № 3. – С. 88–97.
14. Бережнюк І. І. Спрощення процедур міжнародної торгівлі в контексті забезпечення національної економічної безпеки в сфері зовнішньоекономічної діяльності / І. І. Бережнюк, С. П. Коляда // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. – 2017. – № 4, – С. 104–107.
15. Бородій О.В. Досвід Польщі для інтеграції України в Європейський Союз. НЛТУ [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://nv.nltu.edu.ua/Archive/2010/20_4/311_Borodij_20_4.pdf
16. В Україні може з'явитись автобан Краковець – Броди – Рівне. Шмигаль назвав умови”. Суспільне Новини [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3H8Mp5N>
17. Вавринюк А. Нові прикордонні переходи. Незалежна громадсько–політична газета «Волинь» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.volyn.com.ua/?rub=2&article=1&arch=552>
18. Відкритий кордон»: триває облаштування інфраструктури пунктів

пропуску на кордоні з ЄС. Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/news/33802.html?PrintVersion>

19. Герус А. Польща та Україна: шлях довжиною у 27 років [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://kontrakty.ua/article/127816>.

20. Горачек О., Горова К. Сухий порт. Особливості та організація роботи. АПК ІНФОРМ [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.apk-inform.com/uk/exclusive/topic/1521245>

21. Григорак М. Ю. Формування системи управління логістичною інфраструктурою аеропорту : монографія / М. Ю. Григорак, О. Є. Соколова; Нац. авіац. ун–т. – К. : Зовніш. торгівля, 2010. – 262 с.

22. Григоренко Ю. ВВП–2019 просяде: Причини і наслідки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3Y0a0vA>

23. Данілов О. Українсько–польська співпраця у безпековій сфері є перспективною у різних форматах. Видання–2020 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.rnbo.gov.ua/ua/Diialnist/3476.html>

24. Дзись І.В. Польсько–українські проблеми на світовій арені [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3P3qoXL>

25. Дищаківська А. Культурна спадщина українців і поляків по обидві сторони Бугу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3VQHJFD>

26. Другов О. До проблеми освітньої еміграції українців. Освіта.UA [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://osvita.ua/vnz/75342/>

27. Дубович І. Особливості та перспективи розвитку українсько–польського транскордонного співробітництва у галузі туризму / І. Дубович, Т. Василенко, О. Вичка // Науковий вісник Національного лісотехнічного університету. – 2005. – № 15.7. – С. 5

28. Думанська І.Ю. Сухий порт як цифровий термінал за для подолання дефіциту у контейнерній логістиці воєнного часу. Ун–т імені Альфреда Нобеля [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://bit.ly/3XYOS8I>

29. Єр'омін А. Своє місце у Європі Україна вже виборола [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3B6aHcz>

30. Заблоцький В. Польща в активній обороні. Український тиждень [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://tyzhden.ua/World/236131>
31. Зарембо К. Аудит зовнішньої політики. Чи витримає партнерство з Польщею випробування історією. Європейська правда [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.eurointegration.com.ua/articles/2016/11/14/7057244>
32. Засядько Н. Контейнерна термінологія: де перевалюються вантажі по дорозі з України до Європи. Адміністрація морських портів України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.uspa.gov.ua/ru/press-tsentr/analitika/analitika-2017/15154kontejnerna-terminologiya-gde-perevalivayutsya-gruzu-naputi-iz-ukrainy-v-evropu>
33. Зеленський і Дуда зробили спільну заяву. Slovoidio [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://bit.ly/3uuVjAg>
34. Зимнін А. Зовсім інші робітники: як змінився «український» ринок праці у Польщі. Європейська правда [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.eurointegration.com.ua/articles/2020/02/13/7106240/>
35. Знахоренко О. М. Стратегічне партнерство в українсько-польських відносинах [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://istarhiv.chdu.edu.ua/article/download/67795/63065>.
36. Зовнішня торгівля України товарами та послугами у 2021 році: статистичний щорічник / за заг. ред. А. О. Фризоренко // Державна служба статистики України. – 2021. – 173 с.
37. Зуйковская А. Як сусідні країни допомагають Україні протистояти російській агресії [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3UCKB7X>
38. Ільчук І. Особливості формування договірно-правової бази двостороннього співробітництва між Україною та Польщею. Україна-Європа-Світ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3umaz5f>
39. Індекс сприяння торгівлі. FEG. Open resource [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://bit.ly/3iBJyrl>
40. Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долишнього НАН

України. Розвиток транскордонного співробітництва: науково–аналітична доповідь : серія «Проблеми регіонального розвитку». – Львів. – 2016. – 125 с.

41. Казан Е. Спільні військові формування Польщі і України як приклад порозуміння і миру між Польщею і Україною [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3UyEaTE>

42. Кашуба О.М. Моделі розвитку інфраструктури міжнародних автомобільних пунктів пропуску на кордоні / О. М. Кашуба // Містобудування та територіальне планування: Наук.–техн. збірник. – К. : КНУБА. – 2018. – Вип. 66. – С. 232–240.

43. Кашуба О.М. Оцінка стану транспортної інфраструктури і мережі міжнародних пунктів пропуску України в межах Львівської області / О. М. Кашуба // Містобудування та територіальне планування: Наук.–техн. збірник. – К. : КНУБА. – 2014. – Вип. 51. – С. 200–208.

44. Кашуба О.М. Удосконалення класифікації пунктів пропуску на кордонах України в контексті євроінтеграційних процесів / О. М. Кашуба // Сучасні проблеми архітектури та містобудування. – 2019– № 54. – С. 224–234.

45. Кириченко Б. Дипломатичні відносини України та Польщі [Електронний ресурс НУБІП [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.sworld.com.ua/konferm3/235.pdf>

46. Ковтонюк В. ХІХ Дні польської культури у Бердичеві – символ польсько–української дружби (Фоторепортаж) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3gVZAMO>

47. Козир Б. Портова реформа і розвиток контейнерних перевезень в Україні. Порти України. Одеса. – 2013. – № 7. – С. 13–17.

48. Концепція розвитку транспортно–дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року. Проект. Автопрофі. – 2019. – № 14/15. – с.14–18.

49. Котлубай В.О. Розвиток елементів транспортної системи як запорука підвищення рівня зовнішньоекономічної безпеки країни / В.О. Котлубай // Зб. наук. праць ДУІТ: Серія «Економіка і управління». – 2019. –

Вип. 43–44. – С. 21–31.

50. Котляревський О. В. Розвиток системи підприємництва в Україні / О. В. Котляревський // Економіка та держава – 2014. – № 12. – С. 128–132

51. Куфрик Б. Змінено порядок перебування в Шенгенській зоні / Б. Куфрик // Експрес. – 2013. – № 76. – С. 8

52. Литвин М. Проблеми дослідження українсько–польських відносин новітньої доби [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.instukr.lviv.ua/files/ukr-pol_5/013-lytvyn.pdf.

53. Механізми та інструменти використання переваг інтеррегіонального та транскордонного співробітництва у підвищенні конкурентоспроможності західних регіонів України. Регіональний філіал Національного інституту стратегічних досліджень. Львів, 2011 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/dop_Lvyv-c4a98.pdf.

54. Михальська О. Українсько–польські відносини: тенденції, політичні проблеми та пошуки консенсусу / О. Михальська // Актуальні проблеми міжнародних відносин : збірник наукових праць. – 2010. – № 88. – С.12–17

55. Мікула Н. Транскордонне співробітництво України в контексті євроінтеграції: монографія. Київ: НІСД. – 2014. – 316 с.

56. Міністерство економічного розвитку та торгівлі. Інформаційна довідка щодо реалізації в Україні програм прикордонного співробітництва Європейського інструменту сусідства та партнерства 2010-2020 років [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3XVi80e>

57. Молдован О. Інтеграція до ЄС: досвід Польщі та виклики для України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://bit.ly/3BdZeIi>

58. На тлі світової кризи Польща пришвидшила економічний приріст [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3XS9vUh>

59. Огляд автомобільний та контейнерних перевезень під час війни. TradeMaster. 2022 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://trademaster.ua/mnenia/313550>

60. Огляд морського транспорту –2021. Конференція ООН з торгівлі та розвитку. Нью-Йорк, Женева: ООН, UNCTAD. – 2021. – 133 с.
61. Огляд морського транспорту–2009. Конференція ООН з торгівлі та розвитку. Нью-Йорк, Женева: ООН, UNCTAD. – 2020. – 268 с.
62. Папіш Н. Роль технічного складника у функціонуванні українсько–польського державного кордону / Н. Папіш // Науковий вісник Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки. – 2013. – №10. – С. 44–50. – Режим доступу: https://intrel.lnu.edu.ua/wp-content/uploads/2015/10/Nvvnnum_2013_10_9.pdf
63. Піх О. Історія–наука–культура–релігія: дослідження українсько–польських відносин у «Варшавських українознавчих записках» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://cutt.ly/R1BuXV2>
64. Піходні та туристичні переходи через кордон. Polish Tourism Organization [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3OXxIUZ>
65. Пішохідні та туристичні переходи. Прикордонні пункти пропуску на кордоні з Польщею. Національний туристичний портал [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3UqUCoU>
66. Політичні відносини між Україною та Польщею. Посольство України в Республіці Польща [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3VyQ8h8>
67. Польща і Україна розбудують ПП Ягодин–Дорогуськ до європейських стандартів. DailyLviv.com [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3F6sCkG>
68. Поскробок Ю. Як різниться життя поляка та українця, які рівні зарплат, пенсій та ВВП [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3P8CCPa>
69. Прокопюк А. Сучасна регіональна політика ЄС: досягнення та нові пріоритети / А. Прокопюк // Соціально–економічні проблеми сучасного періоду України : зб. наук. пр. / ДУ «Інститут регіональних досліджень ім. М. І. Долішнього НАН України» ; відп. ред. В. С. Кравців. – Львів, 2014. – Вип.

6(110). – С. 25–38.

70. Протистояти Путіну: яку зброю створюють Польща, США та Україна? Видання. 2020 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.radiosvoboda.org/a/donbas-realii-protystoyaty-putinu/30722131.html>.

71. Пункти пропуску на кордоні: скільки виділять коштів на облаштування і де побудують нові. Аналітичний портал «Слово і діло» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3UwMx1K>

72. Рада Європи, 2000. Основоположні принципи сталого (стійкого) просторового розвитку європейського континенту. Ганновер, 7–8 вересня. 2000 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3h3N91p>

73. Ремзіна Н. А. Механізм розвитку постійних пристроїв транспортних систем України / Н. А. Ремзіна // Науковий журнал «Причорноморські економічні студії» – 2020. – Вип.50. – Ч.1. – С. 98–105

74. Романчук К. В. Розвиток малого та середнього бізнесу в Польщі / К. В. Романчук, А. О. Рабошук // Житомирський державний технологічний університет. – 3 с. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://conf.ztu.edu.ua/wpcontent/uploads/2017/09/113.pdf>.

75. Романюк М. Десять переваг створення бізнесу в Польщі. ЮК «Лекс Консалтинг», 2020 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://lex-141consulting.ua/uk/desyat-perevag-stvorenniya-biznesu-v-polshhi>

76. Ситник Т. Що вдалося Польщі і не вдалося Україні? Європейська правда [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3VFFaXy>

77. Спільний технічний секретаріат Програми транскордонного співробітництва Польща–Білорусь–Україна на 2010–2020 роки. Набори проектів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.pl-by-ua.eu/ua>

78. Спільний технічний секретаріат Програми транскордонного співробітництва Польща–Білорусь–Україна на 2007–2013 роки. У Луцьку підписали угоду про створення Польсько–білорусько–українського транскордонного туристичного кластеру [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.pl-byua.eu/ua/news>

79. Стадник Є. Українське студентство за кордоном: дані до 2017/18 навчального року. CEDOS. Аналітичний центр [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3VAXhh6>

80. Старт проекту «Відкритий кордон»: Україна та Польща збільшать пропускну спроможність пункту «Краковець – Корчова». Міністерство інфраструктури. 10.06.2022 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3iFRfgM>

81. Степанова І. Польсько–українські відносини: потенціал – більший за проблеми [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://gurt.org.ua/news/informator/50975/>

82. Структурні трансформації в економіці України: динаміка, суперечності та вплив на економічний розвиток : наукова доповідь / [Шинкарук Л. В., Бевз І. А., Барановська І. В. та ін.] ; за ред. чл.–кор. НАН України Л. В. Шинкарук ; НАН України, ДУ «Ін–т екон. та прогнозув. НАН України». – К., 2015. – 304 с.

83. Східноєвропейський національний університет імені Лесі Українки. Транскордонний кластер інновацій створено! [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eenu.edu.ua/uk/articles/transkordonnii-klaster-innovaciy-stvoreno>.

84. Технічний імпортер або експортер: чому це вигідно? Волинь POST [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3N9yz35>

85. Ткач А.О. Участь міжнародних міжурядових та неурядових організацій у процесі розвитку міжнародного співробітництва органів місцевої публічної влади в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://official.chdu.edu.ua/article/download/60112/55875>

86. Уболівальників відсіюють на кордоні. Голос Америки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3VwIrpjH>

87. Угода про партнерство щодо створення наукового інформаційно–статистичного транскордонного кластеру «Інфостат Україна – Польща» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3unwokM>

88. Українсько–польські стосунки [Електронний ресурс]. – Режим

доступу: <https://uinp.gov.ua/aktualni–temy/ukrayinsko–polski–stosunky>.

89. Філіпчук В., Івашко І., Капітоненко М. Польсько–українські відносини. Міжнародний центр перспективних досліджень [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://bit.ly/3Uz20OX>

90. Чорна Н. М. Сучасні українсько–польські відносини у висвітленні польської історіографії [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://istarhiv.chdu.edu.ua/article/download/19230/16841>.

91. Чорна Н. М. Теоретико–методологічні основи дослідження сучасних українсько–польських відносин [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://studfile.net/preview/8129897/>

92. Швидюк С. Регіональна політика Польщі у перспективі до 2020 року / С. Швидюк // Науковий вісник Чернівецького університету: Збірник наукових праць. Історія. Політичні науки. Міжнародні відносини. – Чернівці: Чернівецький університет, 2014. – Вип. 702–703. – С. 175–181.

93. Шимків Н. Євродиплом. Чому українці їдуть навчатися до Польщі. Lb.UA [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://lb.ua/society/2018/08/23/405797_ievrodiplom_chomu_ukraintsi_idut.html.

94. Щодо впливу підготовки до «Євро–2012» на структурну модернізацію регіональних економічних комплексів : аналітична записка / Національний інститут стратегічних досліджень при Президентіві України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/826/>

95. Щодо інструментів створення торговельно–логістичних центрів розвитку транскордонної торгівлі [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://lv.niss.gov.ua/content/articles/files/schodo–instrumentiv_ zasadko–af8a9.pdf

96. Як війна підштовхнула український та польський бізнес посилити співпрацю. Європейська правда. 15.07.2022 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.eurointegration.com.ua/experts/2022/07/15/7143138/>

97. Як і де перетнути польсько–український кордон. Migrant.biz.ua [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3Hc1GT9>

98. Якименко Ю., Пашков М. Україна на шляху до ЄС: оцінки, думки і

сподівання громадян [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3EVUXKk>

99. Янків М. Україна і Польща: стратегічне партнерство в системі геополітичних координат (політикоекономічний та секторальний аналіз) : монографія / М. Янків. – Львів : Світ, 2011. – С. 223.

100. A study of Poland's economic performance in period of I–IX 2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3FuQGzm>

101. A World Bank Group Flagship Report International Bank for Reconstruction and Development «Doing Business 2017» [Comparing Business Regulation for Domestic Firms in Economies] // The World Bank. – 356 p.

102. A World Bank Group Flagship Report International Bank for Reconstruction and Development «Doing Business 2021» [Comparing Business Regulation for Domestic Firms in Economies] // The World Bank. – 359 p.

103. Aguilera V., Kabbach de Castro L., Ho Lee J., Jihae Y. Corporate Governance in Emerging Markets / V. Aguilera, L. Kabbach de Castro, J. Ho Lee, Y. Jihae // Oup uncorrected proof – revises. – 25.02.2012. – P. 319–344

104. Alexiyevets L. and Alexiyevets M. The Priorities of the Ukrainian–and–Polish Cooperation and Partnership of the Modernity [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3VvPwsX>

105. European Commision. European Neighbourhood & Partnership Instrument. Ukraine: Country Strategy Paper 2010–2020 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3F0wbJf>

106. Eurostat. Open Statistics. 2010–2021 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bit.ly/3HbPmCE>

107. Główny Urząd Statystyczny. 2010–2021 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://stat.gov.pl/>

108. Grosfeld I., Hashi I. Changes in Ownership Concentration in Mass Privatized Firms: Evidence from Poland and the Czech Republic / I. Grosfeld, I. Hashi // Corporate Governance: An international review. – 2007. – 15(4): 520. – 34 p.

109. How Ukraine returns Poland / A. Getmanchuk// Dzerkalo Tyzhnia. 2019

[Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rpr.org.ua/en/news/how-ukrainereturns-poland/>

110. Kolodko G. A Two-thirds Rate of Success. Polish Transformation and Economic Development, 1989–2008. / G. Kolodko // UNUWIDER Researchpaper. – 2009. – № 14. – P. 1–26

111. Komenda Główna Straży Granicznej Polski (2020), Official website [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.strazgraniczna.pl/>

112. Krajowa Administracja Skarbowa Polski (2020), Official website [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.gov.pl/web/kas>

113. National Accounts Division, CSO [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.cso.ie/en/statistics/nationalaccounts/>

114. Sejm Rzeczypospolitej Polski (2017), Odpowiedź na interpelację nr 8687w sprawie przejść granicznych z Ukraina [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/InterpelacjaTresc.xsp?key=12B8D806>

115. Stanley M. The Broken EM Growth Model / M. Stanley // Morgan Stanley Research. – 27 June 2021. – 16 p.

116. State Statistics Service of Ukraine (2021) Official website. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

117. The Global Enabling Trade Index (ETI) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://bit.ly/3iFbgnC>

118. The Logistics Performance Index and Its Indicators / Jean-Francois Arvis, Daniel Saslavsky // The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, Washington, DC 20433. – 2021. – 76 p.

119. Ukraine (UKR) Exports, Imports, and Trade Partners [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://oec.world/en/profile/country/ukr>.

120. World Bank. Free and open access to global development data [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://data.worldbank.org/>

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А

Таблиця А.1 – Порівняльний аналіз інтересів України та Польщі в політико-дипломатичній, економічній та безпековій сферах [119]

Країна	Сфера інтересів		
	Політико-дипломатична	Економічна	Безпекова
Україна	<p>Розвиток стратегічних відносин із ключовими іноземними партнерами, насамперед з ЄС і НАТО та їх державами-членами, США, Великобританією і Північною Ірландією, Канадою, Федеративною Республікою Німеччина, Французькою Республікою, прагматичне співробітництво з іншими державами та міжнародними організаціями. Досягнення повноправного членства України у Європейському Союзі. Розвиток особливого партнерства з Організацією Північноатлантичного договору з метою набуття повноправного членства України в НАТО. Стратегічне партнерство з Азербайджанською Республікою, Грузією, Литовською Республікою, Республікою Польща, Турецькою Республікою. Партнерські відносини з іншими державами Балтії та державами Північної Європи, а також тісні добросусідські відносини з державами Центральної та Південно-Східної Європи. Прагматичні відносини з Республікою Білорусь та Республікою Молдова. Запровадження моделі відносин з Російською Федерацією, яка має забезпечити припинення агресії та відновлення територіальної цілісності України.</p>	<p>Домогтися підвищення продуктивності в економіці шляхом диверсифікації, технічної модернізації, нових стимулів. Зростання ВВП на 6%. Підвищення в структурі частки експорту високотехнологічного сектору до 15%. Створення малих і середніх підприємств. Відновлення економіки в регіонах, які постраждали від воєнних дій. Сприяти розвитку кластерних мереж. Ліквідування крайньої бідності (проживання на суму меншу, ніж 5,05 дол. США за паритетом купівельної спроможності)</p>	<p>Розвиток оборонних і безпекових спроможностей для унеможливлення збройної агресії Росії. Здійснення безпекових заходів, спрямованих на припинення Російською Федерацією незаконної окупації Автономної Республіки Крим та міста Севастополь. Відновлення миру на тимчасово окупованих територіях у Донецькій і Луганській областях. Використання всіх наявних механізмів ООН, Ради Європи, ОБСЄ, інших міжнародних організацій для консолідації міжнародної підтримки України у протидії російській агресії. Здатність суспільства та держави швидко адаптуватися до змін безпекового середовища й підтримувати стає функціонування, зокрема шляхом мінімізації зовнішніх і внутрішніх уразливостей. Європейська і євроатлантична інтеграція.</p>
Польща	<p>Розширення взаємодій з Великобританією та Північною Ірландією. Домовленість про візове представництво між урядом Республіки Польща та урядом Республіки Словенія. Розвиток багатосторонньої співпраці в межах окремих регіонів Європи, та двостороннього діалогу з європейськими партнерами, включаючи країни, що не входять до ЄС, наприклад, з Україною, Туреччиною. Посилення колективної оборони НАТО. Співпраця з Німеччиною та Китаєм. Реформована політика громади, співпраця з місцевими органами інших держав.</p>	<p>Просування польської марки за кордоном. Постійне зменшення дефіциту сектору державних фінансів (до 1% ВВП). Забезпечення продовольчої безпеки. Зростання ВВП з 4,1% до 5%. Збільшення частки експорту високотехнологічного сектору до 15%. Збільшення рівня інвестицій до 25,5%.</p>	<p>Застосувати дії проти РФ. Інтегрувати систем управління національної безпеки, антикризового управління та кібербезпеки. Адаптувати національні системи управління кризовими ситуаціями до системи реагування на кризи Північноатлантичного альянсу. Докласти зусиль для прискорення розвитку оперативних можливостей Збройних Сил Республіки Польща шляхом збільшення динаміки зростання витрат на оборону, досягнувши рівня 2,5% ВВП у 2024 році. Захист збройними силами незалежність держави та цілісність території, безпека та недоторканість кордонів, свободи та права людини і громадян.</p>

ДОДАТОК Б

Таблиця Б.1 - Стратегічні напрями розвитку митно-логістичного забезпечення українсько-польських відносин на засадах мультимодальності [73]

Оперативні	Тактичні	Стратегічні
<i>для автомобільного транспорту</i>		
- вдосконалення системи запобігання руйнування автомобільних шляхів, впровадження габаритного контролю транспортних засобів та відповідальності за перевищення дозволених норм та значень осьових навантажень транспортних засобів; - забезпечення європейських стандартів проектування та обслуговування автомобільних доріг, підвищення рівня якості автодорожнього покриття шляхом поступового відновлення експлуатаційних характеристик дорожньої мережі.	- забезпечення розвитку пріоритетної мережі автомобільних шляхів; - поширення практики будівництва цементобетонних доріг; - збереження мережі автомобільних доріг і приведення її до нормативних вимог шляхом проведення поточного середнього та капітального ремонтів.	- збільшення частки доріг загального користування державного значення з твердим покриттям, що відповідають нормативним вимогам, з 30 до 70 відсотків (у 2030 році) - активізація інноваційної діяльності, використання сучасних енерго- та ресурсозберігаючих матеріалів і технологій, що забезпечують високу якість та довговічність інфраструктури, зменшення шкідливого впливу дорожнього будівництва на навколишнє середовище; - забезпечення гарантійного строку експлуатації збудованих, реконструйованих та капітально відремонтованих автомобільних доріг загального користування державного значення не менш як 10 років.
<i>для залізничного транспорту</i>		
- забезпечення інтеграції залізничної інфраструктури до європейської та світової транспортної системи, налагодження плідного міжнародного економічного співробітництва; - модернізація залізничних ліній за напрямками міжнародних транспортних коридорів; - удосконалення фінансовоекономічної діяльності залізниць, забезпечення її прозорості.	- подальша електрифікація залізничних ліній з інтенсивним рухом вантажних поїздів; - будівництво шляхопроводів замість залізничних переїздів та огороження залізничних ліній в межах населених пунктів.	- забезпечення інноваційного розвитку галузі - зменшення негативного впливу залізничного транспорту на навколишнє природне середовище, впровадження ресурсозберігаючих технологій.
<i>для авіаційного транспорту</i>		
- запровадження комплексного підходу до законодавчого врегулювання діяльності аеропортів як цілісних майнових комплексів із врахуванням технікотехнологічних особливостей та міжнародних вимог до терміналів; - впровадження сучасних методів та підходів до економічного регулювання діяльності аеропортів незалежно від форми власності; - сертифікація аеропортів у відповідності до норм ЄС.	- реконструкція злітнопосадкових смуг та комплексна модернізація обладнання в регіональних аеропортах з метою можливості експлуатації середньомагістральних та широкофюзеляжних літаків, враховуючи законодавство ЄС	- реалізації стратегічних проектів в авіації, модернізації та розвитку інфраструктури та провайдера аеронавігаційних послуг України, в тому числі запровадження новітніх технологій віддаленого аеродромнодиспетчерського обслуговування (remote control tower) регіональних аеропортів з малими обсягами перевезень

ДОДАТОК В



Рис. В.1 – Візуалізація логістичного хабу PORT: Львів, місцезнаходження:
Львівська обл., селі Пасіки-Зубрицькі



Рис. В.2 – Візуалізація митно-логістичного хабу за типом «сухий порт» ,
місцезнаходження: Львівська обл., Мостиський район