

Борківський Петро

студент гр. ФФАМ-11,

Західноукраїнський національний університет, м. Тернопіль

Науковий керівник: канд. екон. наук, доцент Валігура В.А.

РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙСЬКОВОЇ АГРЕСІЇ

Повномасштабна війна росії проти України підкреслила надзвичайну важливість транспортного комплексу для нашої економіки та суспільства. З початком вторгнення загарбників на українську землю повністю припинилось повітряне сполучення зі світом, а також були заблоковані морські порти. Тому вся важка робота лягла на плечі залізничників та автомобілістів, які з перших днів війни допомогли мільйонам українців виїхати до сусідніх країн чи у більш безпечні регіони країни, врятувавши тим самим багатьом з них життя.

Залізниця та автомобільний транспорт, часто під обстрілами, розгорнули поставки зброї та усього необхідного Збройним силам України, що допомогло вистояти у найбільш складні періоди війни. Транспорт продовжив доставляти продукти харчування, гуманітарну допомогу, будівельні матеріали для відбудови зруйнованого варварами та багато чого іншого і, тим самим, дав необхідний кровообіг національній економіці.

Україна змогла зберегти свій зв'язок зі світом. Як повідомили в прес-службі Міністерства інфраструктури, загалом, за 2022 рік в Україну було доставлено понад 30 млн тонн імпортованих товарів, з них майже 11 млн тонн – вантажівками. На другому місці за обсягом завезеного імпорту посідає залізниця, яка доставила до країни майже 10 млн тонн вантажів.

Попри злочинне блокування українських портів російськими піратами, лідером в експорті товарів став морський транспорт, який вивіз біля 54 млн тонн вантажів. Тут ключовим фактором стала «зернова угода», яка з серпня 2022 року розблокувала частину наших портів для поставок українського збіжжя на світові ринки.

Друге місце посіла залізниця, яка експортувала більше 33 млн тонн вантажів. На третьому – автомобільний транспорт з цифрою в 12 млн тонн. А загалом у минулому році Україна експортувала майже 100 млн тонн товарів. Якщо б транспортники не змогли, незважаючи на всі складності, вивезти все це закордон, падіння гривні і всієї економіки у минулому році було б значно глибшим.

Довгоочікуваним кроком на шляху інтеграції української економіки у

європейську стало введення «транспортного безвізу», за яким скасовується необхідність отримання вітчизняними автомобільними перевізниками дефіцитних дозволів для здійснення двосторонніх та транзитних перевезень з державами Євросоюзу. Нові правила почали діяти після підписання угоди у французькому місті Ліон у червні 2022 року. Угода не є безстроковою, а мала обмеження дії у рік. У 2023 р. Україна та Європейський Союз продовжили ще на один рік дану угоду [1].

За перший рік угода довела свою практичну ефективність. За період її дії обсяги двосторонніх та транзитних автомобільних вантажоперевезень зросли на понад 50%.

Російські загарбники знали про критичну важливість для України транспортних артерій та одразу ж підло почали здійснювати масовані ракетні та бомбові удари по логістичним центрам, аеродромам військового та цивільного призначення, залізничним коліям, вокзалам, дорогам та мостам.

Враховуючи неможливість повністю замінити роботу морських портів залізничними та автомобільними перевезеннями, однією з найбільш знакових подій минулого року стала Стамбульська «зернова угода». Вона створила гуманітарний коридор для безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів, що значно допомогло не тільки нашій економіці.

До війни Україна годувала близько 400 млн людей по всьому світу. А експорт морськими шляхами для нашої країни був основним каналом постачання вантажів та аграрної продукції. Якщо до початку вторгнення на нашу землю Україна експортувала кожного місяця через морські порти близько п'яти мільйонів тонн збіжжя, то у березні ця цифра впала в 25 разів – до 200 тис. тонн.

Україна та держава-терорист Росія за посередництва Туреччини у липні підписали окремі угоди з ООН про відновлення експорту української аграрної продукції Чорним морем через порти «Чорноморськ», «Одеса» та «Південний». Перше судно з вітчизняним зерном вийшло з Одеси 1 серпня, і за цей час наша країна продала на ринки Європи, Азії та Африки 17 млн тонн продуктів харчування [2].

Усі війни в першу чергу є війнами економік. Тому економіка та бізнес (у т.ч. і у транспортній сфері) мають працювати. За для цього держава має адаптувати податкове навантаження і податкові правила до воєнних умов, для сприяння виживанню бізнесу в умовах війни. Перш за все зміни зазнали процедури адміністрування, контролю та обліку платників податків. За місяці війни Верховна Рада України встигла прийняти ряд Законів, якими вносяться зміни до Податкового кодексу України. Інтенсивність нормотворчої роботи дуже

велика. Податкове законодавство дуже сильно змінилось і продовжуватиме змінюватись.

Література

1. Україна та ЄС продовжили ще на рік дію «транспортного безвізу». URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3683306-ukraina-ta-es-prodovzili-se-na-rik-diu-transportnogo-bezvizu.html>
2. У Всеукраїнській аграрній раді розповіли про головні завдання на час дії «зернової угоди». URL: <https://suspilne.media/481348-u-vseukrainskij-agrarnij-radi-rozpovili-pro-golovni-zavdanna-na-cas-dii-zernovoi-ugodi/>