

DOI 10.31558/2307-2318.2025.1.4

УДК 339.9

JELClassification: P33

Деркач Е. М.,

д-р юрид. н., професор,

професор кафедри конституційного, міжнародного і кримінального права

Донецький національний університет імені Василя Стуса

ORCID: 0000-0002-6673-589X

derkach@donnu.edu.ua**Хаджинов І. В.,**

д-р екон. н., професор, ректор

Донецький національний університет імені Василя Стуса

ORCID: 0000-0003-3909-3171

i.khadzhynov@donnu.edu.ua

ЗДІЙСНЕННЯ ЗОВНІШНЬОТОРГОВЕЛЬНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄС В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНИХ ВИКЛИКІВ: ЕКОНОМІКО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

Торгівля є важливим показником процвітання Європи та її ролі у світі. ЄС глибоко інтегрований у глобальні ринки як в контексті імпорту необхідних товарів, так і експорту власної продукції. Оскільки 27 держав-членів ЄС поділяють єдиний ринок і зовнішній кордон, вони також мають спільну торговельну політику. Країни ЄС ведуть колективні переговори як у Світовій організації торгівлі (СОТ), де встановлюються та дотримуються правила міжнародної торгівлі, так і з індивідуальними торговельними партнерами. Такий підхід дозволяє ЄС говорити єдиним голосом на міжнародній арені, що посилює його позиції у торговельних переговорах. Це особливо важливо у сучасному глобалізованому світі, де економіки часто об'єднуються в регіональні блоки.

Відкритість торговельної політики ЄС зробила його найбільшим гравцем у світовій торгівлі та привабливим регіоном для ведення бізнесу. Завдяки розвитку сучасних транспортних та комунікаційних технологій стало значно простіше виробляти, купувати та продавати товари на глобальному рівні, що відкриває нові можливості для європейських компаній будь-якого розміру вести торгівлю за межами Європи.

Україна є активним учасником глобальних торгово-економічних процесів. Виникнення нових викликів, істотно змінюваного законодавства (зокрема, скасування Господарського кодексу України як правового підґрунтя ЗЕД) та нових векторів державної зовнішньоторговельної політики обумовлює необхідність переосмислення на доктринальному рівні проблем, пов'язаних зі здійсненням зовнішньоторговельної діяльності між Україною та ЄС та шляхів їх подолання.

У статті висвітлюються тенденції розвитку зовнішньоторговельної діяльності між Україною та ЄС в умовах глобальних викликів та обґрунтовуються пропозиції щодо удосконалення законодавчого забезпечення такої діяльності.

Дослідження виконано в межах проєкту Еразмус+ напряму Жан Моне «Свобода руху товарів, послуг та осіб: досвід ЄС для України» Jean Monnet Module 101127358–FREEGOOD–ERASMUS-JMO-2023-HEI-TCH-RSCH

Фінансується Європейським Союзом. Висловлені погляди та думки належать лише авторам і не обов'язково відображають погляди Європейського Союзу чи Європейського

виконавчого агентства з освіти та культури (EACEA). Ні Європейський Союз, ні EACEA не можуть нести за них відповідальність.

Ключові слова: зовнішня торгівля, зовнішньоекономічна діяльність, зовнішньоторговельна діяльність, *acquis* ЄС, Угода про асоціацію, поглиблена та всеохоплююча зона вільної торгівлі, перевезення вантажів, експорт товарів, ланцюги постачання

E. Derkach,

Doctor of Law, Professor,

Professor of the Department of Constitutional, International and Criminal Law

Vasyl' Stus Donetsk National University

ORCID: 0000-0002-6673-589X

derkach@donnu.edu.ua

I. Khadzhynov,

Doctor of Economics, Professor, Rector

Vasyl' Stus Donetsk National University

ORCID: 0000-0003-3909-3171

i.khadzhynov@donnu.edu.ua

IMPLEMENTATION OF FOREIGN TRADE ACTIVITIES BETWEEN UKRAINE AND THE EU UNDER GLOBAL CHALLENGES: ECONOMIC AND LEGAL ASPECT

Because the 27 EU Member States share a single market and a single external border, they also have a single trade policy. EU Member States speak and negotiate collectively, both in the World Trade Organization, where the rules of international trade are agreed and enforced, and with individual trading partners. This common policy enables them to speak with one voice in trade negotiations, maximising their impact in such negotiations. This is even more important in a globalised world in which economies tend to cluster together in regional groups.

The openness of the EU's trade regime has meant that the EU is the biggest player on the global trading scene and remains a good region to do business with. Thanks to the ease of modern transport and communications, it is now easier to produce, buy and sell goods around the world which gives European companies of every size the potential to trade outside Europe.

Trade is an important indicator of Europe's prosperity and place in the world. The bloc is deeply integrated into global markets both for the products it sources and the exports it sells. The EU trade policy is one of the main pillars of the EU's relations with the rest of the world.

Recent trends in development of Ukraine-EU foreign trade in light of global challenges are highlighted and the proposals for legislative improvement for such activities are provided by the authors.

The study was performed within implementation of the EU-funded Programme Erasmus+ Jean Monnet project "Free Movement of Goods, Services and People: EU Experience for Ukraine" 101127358 – FREEGOOD – ERASMUS-JMO-2023-HEI-TCH-RSCH

Funded by the European Union. Views and opinions expressed are however those of the authors only and do not necessarily reflect those of the European Union or the European Education and Culture Executive Agency (EACEA). Neither the European Union nor EACEA can be held responsible for them.

Key words: foreign trade, foreign economic activity, foreign trade activity, EU *acquis*, EU-Ukraine Association Agreement, Deep and Comprehensive Free Trade Area, freight transportation, export of goods, supply chains.

Постановка проблеми. У сучасних умовах змінюються традиційні підходи до організації та здійснення зовнішньоторговельної діяльності під впливом геополітичних конфліктів, віртуалізації міжнародного бізнесу, обмеження перевезень у внутрішньому

та міжнародному сполученні, що обумовлює переорієнтацію торговельних потоків не лише на національному, а й на глобальному рівні. У Стратегії економічного зростання України в умовах війни та післявоєнного відновлення, розробленої Boston Consulting Group та аналітичним центром “We Build Ukraine” логістику зазначено одним з чотирьох ключових драйверів зростання української економіки.

За словами Президента Міжнародної федерації експедиторських асоціацій (FIATA) Тургута Еркескіна: «У 2025 році світова економіка перебуває на переломному етапі. Економічне зростання, інфляція, геополітична напруга та зміна торговельної політики впливатимуть на ланцюги постачання та логістику. Розуміння динаміки цих показників є ключовим для бізнесу, аби орієнтуватися в умовах невизначеності та використовувати нові можливості» [1].

До глобальних викликів, які впливають на світову морську логістику, можна віднести переорієнтацію ланцюгів постачання на глобальному рівні через кризу в Червоному морі (Суецькому каналі) з листопада 2023 р., блокаду морських портів України з 2022 р., блокаду пунктів пропуску на польському кордоні у зв'язку з тимчасовою лібералізацією перевезень вантажів для українських перевізників, торгіву війну США[2], скасування Господарського кодексу України як правового підґрунтя зовнішньоекономічної діяльності та інших видів господарської діяльності тощо. У 150-му випуску FIATA [1] до ключових напрямів, що формують майбутнє світової логістики і торгівлі віднесено: страхування ризиків експедиторів, використання угод про вільну торгівлю, побудову сучасної авіаційної логістики майбутнього, оптимізацію ключових мультимодальних транспортних коридорів, стійкість і декарбонізацію, кібербезпеку в логістиці. У випуску FIATA зазначено, що майбутнє ланцюга постачання та логістики у 2025 р. буде сформовано шляхом поєднання економічних, геополітичних та технологічних факторів, а інвестиції в інфраструктуру, порти, залізниці та діджиталізацію стане ключовим у забезпеченні “безшовної” торгівлі. Впровадження цифрового підходу допомагає модернізувати логістику, зокрема цифровий оборотний мультимодальний коносамент FIATA (Digital Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (eFBL) трансформує світову торгівлю шляхом заміни паперового коносаменту і впроваджується для покращення ефективності ланцюгів постачання.

В умовах воєнного стану здійснення комерційних перевезень вантажів ускладнено як в національному, так і в міжнародному сполученні, що обумовлює необхідність пошуку альтернативних логістичних маршрутів з використанням усіх видів транспорту задля попередження глобальної продовольчої небезпеки та експорту українського зерна та інших сільськогосподарських товарів, побудови нових експортних коридорів та встановлення нових інфраструктурних зв'язків в рамках відбудови України, що також актуалізує питання щодо усунення бар'єрів та лібералізації торгівлі та транскордонних перевезень вантажів.

Свобода руху передбачає можливість вільної торгівлі товарами, послуг, робочої сили та капіталу на основі спільних для ЄС правил і процедур. Цей принцип є ключовим для створення і розвитку внутрішнього ринку [3]. Однак у контексті воєнного стану реалізація цього принципу стикається з численними викликами. З одного боку, ЄС надав Україні безпрецедентні можливості: скасування митних зборів та тарифів, спрощення процедур перетину кордону для громадян України, а також підтримку українських експортерів. З іншого боку, військові дії, логістичні проблеми, загрози безпеці та зміни у внутрішній економічній політиці як України, так і країн ЄС ускладнюють функціонування єдиного ринку.

Дія регіональних торговельних угод призводить до зменшення експорту для країн, які не входять до таких інтеграційних об'єднань, а також зміну торговельних потоків на користь країн-членів. В свою чергу, зменшення або скасування мит між членами угоди збільшує використання нетарифних методів для захисту внутрішнього ринку. Аналіз нетарифних бар'єрів та їх вплив на імпорт показує, що понад 27 % імпорту розвинених країн підпадає під дію нетарифних бар'єрів, а для країн, що розвиваються, цей показник перевищує 34 % [4].

З моменту створення зони вільної торгівлі між Україною та ЄС в рамках Угоди про асоціацію, країни стали основними торговельними партнерами. Подальший розвиток і поглиблення відносин між Україною та ЄС пов'язаний з набуттям Україною статусу держави-кандидата у члени ЄС у 2022 р., подальшим наближенням законодавства України до права ЄС, реалізацією докорінних політичних, соціально-економічних, правових та інституційних реформ, спрямованих на розбудову ринкової економіки.

У Програмі підтримки економіки України на 2024-2027 рр. (*Ukraine Facility Plan*) [5], у якій передбачено впровадження реформ задля подальшого економічного відновлення та розвитку, а також інтеграції України до ЄС, транспортну та експортну логістику віднесено до ключового сектору для експортоорієнтованого розвитку; підкреслено необхідність модернізації транспортного сектору України та тіснішу інтеграцію як з ЄС, так і зі світовою економікою, модернізації логістичних систем та мереж TEN-T, шляхів експорту до ЄС; формування конкурентного ринку залізничних перевезень, покращення портових послуг з метою стимулювання економічного зростання.

На Україну, як надійного трансконтинентального партнера із транзиту для сусідніх країн, провідного світового експортера зернових культур та олії, покладено особливу відповідальність за збереження існуючих та створення нових транспортних коридорів та логістичних систем, які б забезпечували сполучення з країнами Центральної та Східної Європи. Так, України є найбільшим експортером соняшникової олії (понад 50 % світового експорту, на третьому місці з експорту рапсу (20 %), та ячменю (18 %), на четвертому місці — кукурудзи (16 %) та на п'ятому — пшениці (12 %)) [6]. Україна забезпечує понад половину Світової продовольчої програми (*World Food Programme*) з поставки пшениці [7].

Згідно з Національною економічною стратегією на період до 2030 р., затвердженою Постановою Кабінету Міністрів України від 03.03.2021 № 179, одним із напрямів стратегічного курсу економічної політики до 2030 р. передбачено міжнародну економічну політику і торгівлю. Серед основних завдань для досягнення стратегічних цілей у Стратегії визначено забезпечення взаємовигідної торгівлі з країнами світу та досягнення розширеного доступу до зовнішніх ринків, поглиблення торговельної співпраці з ЄС тощо. [8]. Зазначене обумовлює доцільність переосмислення питань регулювання зовнішньоторговельної діяльності в сучасних умовах глобальних викликів.

Основні проблеми, що потребують наукового аналізу, включають:

- логістичні бар'єри: зруйнована інфраструктура, блокування транспортних коридорів та перевантаженість пунктів пропуску;
- правові аспекти: зміни в регулюванні господарського, митного, транспортного законодавства у відповідь на нові виклики;
- економічні наслідки: вплив безмитної торгівлі на український бізнес та економіку ЄС;

- соціальні питання: трудова міграція, інтеграція біженців та забезпечення їх соціального захисту;
- безпекові ризики: боротьба з контрабандою, кіберзагрозами та потенційними диверсіями.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню питань здійснення торговельної діяльності присвятили свої праці вітчизняні та іноземні представники економічної (іноземні дослідники: Р. Болдуїн, А. Вінтерс та ін.; вітчизняні - Я. Жаліло, А. Філіпенко, О. Шнирков та ін.) та юридичної наук (Є. Білоусов, О. Гончаренко, Г. Гулевська, В. Хасанова, К. Хрімлі та ін.). Однак питання здійснення зовнішньоторговельної діяльності між Україною та ЄС в умовах сучасних глобальних викликів потребують окремого міждисциплінарного дослідження.

Формулювання цілей статті. Метою статті є висвітлення тенденцій розвитку зовнішньоторговельної діяльності між Україною та ЄС в умовах глобальних викликів та обґрунтування пропозицій щодо удосконалення законодавчого забезпечення такої діяльності.

Виклад основного матеріалу. З усталених позицій вітчизняних представників економічних наук, які в подальшому часто матеріалізуються в конструкції правових норм, зовнішньоторговельна діяльність є комплексом системоутворюючих факторів, покладених в основу єдиного технологічного процесу виробництва і реалізації експортної продукції відповідно до обраної суб'єктом господарювання зовнішньоекономічної стратегії, а також формами і методами роботи на закордонних ринках [9]. Зовнішньоторговельна діяльність здійснюється суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності, до яких, за змістом ст. 3 Закону України “Про зовнішньоекономічну діяльність”, належать фізичні особи-підприємці, юридичні особи, об'єднання осіб; філії та представництва юридичної особи, утвореної відповідно до законодавства іноземної держави; спільні підприємства за участю суб'єктів господарської діяльності України та іноземних суб'єктів господарської діяльності, зареєстровані в Україні і які мають постійне місцезнаходження на території України тощо.

Зовнішньоторговельна діяльність є підприємницькою діяльністю в системі міжнародного обміну товарами, послугами, роботами, інформацією і результатами інтелектуальної діяльності, пов'язаної з підготовкою та здійсненням зовнішньоторговельних операцій та угод. До особливих режимів зовнішньоторговельної діяльності належать транскордонна торгівля і вільні економічні зони. Зовнішньоторговельна діяльність є різновидом зовнішньоекономічної діяльності, характерною ознакою якої є міжнародна купівля-продаж товарів і послуг, а також міжнародне переміщення матеріальних, грошових трудових і інтелектуальних ресурсів [9].

Відповідно до Закону України “Про зовнішньоекономічну діяльність” основними видами зовнішньоторговельної діяльності є експорт та імпорт товарів, капіталів та робочої сили; спільна підприємницька діяльність; надання суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності України послуг іноземним суб'єктам господарської діяльності, в тому числі: виробничих, транспортно-експедиційних, страхових, консультаційних, маркетингових, експортних, посередницьких, брокерських, агентських, консигнаційних, управлінських, облікових, аудиторських, юридичних, туристських та інших послуг (ст. 4 ЗУ “Про зовнішньоекономічну діяльність”).

Важливим елементом забезпечення стабільної економічної ситуації України є збереження та нарощування товарообігу між Україною та її стратегічними торговельними партнерами, зокрема країнами ЄС [10].

У 1993 р. Р. Болдвін спрогнозував розширення регіональних торговельних союзів, таких як ЄС, описавши його через ефект доміно: «Політична рівновага в країнах, яка утримується між силами «за» і «проти» членства в регіональних об'єднаннях, визначає позицію урядів щодо торговельної лібералізації. Виробники, які експортують товари до країн регіональних блоків, є впливовою силою на підтримку вступу. Події, що призводять до глибшої інтеграції в середині блоку, знижують прибутки експортерів з країн, які залишаються поза межами цього об'єднання. Це спонукає їх активніше просувати ідею вступу до блоку. Посилення політичної активності змінює внутрішню рівновагу, і деякі країни вирішують приєднатися. Розширення блоку ще більше шкодить тим, хто залишився поза ним, адже тепер вони втрачають доступ до ще більшої кількості ринків. Цей другий етап знову стимулює хвилю політичної підтримки членства, і блок знову зростає. У результаті з'являються все більші регіональні торгові об'єднання, а сам регіоналізм починає стрімко поширюватися, немов пожежа» [11].

Україна є сімнадцятим найбільшим торговельним партнером ЄС, на неї припадає близько 1 % від загальної торгівлі ЄС товарами: 2023 р. це становило 55 млрд євро, тобто торгівля товарами подвоїлася з моменту набуття чинності поглибленої та всеохоплюючої зони вільної торгівлі у 2016 р. [12].

Повномасштабне вторгнення спричинило значні зміни в географічній структурі імпорту та експорту України. Внаслідок блокади українські порти втратили статус основних експортних воріт країни, тому роль автомобільного та залізничного транспорту суттєво зросла, а західні сухопутні кордони України стали основними коридорами для зовнішньої торгівлі. ЄС зміцнив свою роль основного торговельного партнера і в експорті, і в імпорті, а Польща вперше в історії стала лідером у торговельному обігу України [12].

Польща є транзитною країною для провідних західних економік ЄС, як-от Німеччини, Франції та Нідерландів, тобто майже половина товарів з ЄС в Україну надходить з Польщі або проходить через її територію. В експорті цей показник дещо нижчий [12].

Статистика зовнішньої торгівлі (торгівля між державами-членами ЄС і третіми країнами) не враховує операції, що стосуються товарів, які знаходяться в режимі транзиту, на митному складі або мають тимчасове ввезення (наприклад, для торговельних ярмарків, тимчасових виставок, тестувань тощо). Такий підхід відомий як "спеціальна торгівля". При цьому країною-партнером для експорту вважається країна остаточного призначення товарів, а для імпорту – країна походження товарів.

У IV кварталі 2024 р. порівняно з попереднім кварталом імпорт ЄС з України зменшився на 1,8 %, тоді як експорт ЄС в Україну зріс на 9,3 % (рис. 1). Порівняно з тим самим кварталом попереднього року, імпорт та експорт зросли на 9,2 % та 16,7 % відповідно. Пік імпорту ЄС припав на IV квартал 2022 р., а експорту до України – на IV квартал 2024 р. Активне сальдо торгівлі ЄС з Україною досягло піку в четвертому кварталі 2024 р. на рівні 5,8 млрд євро.

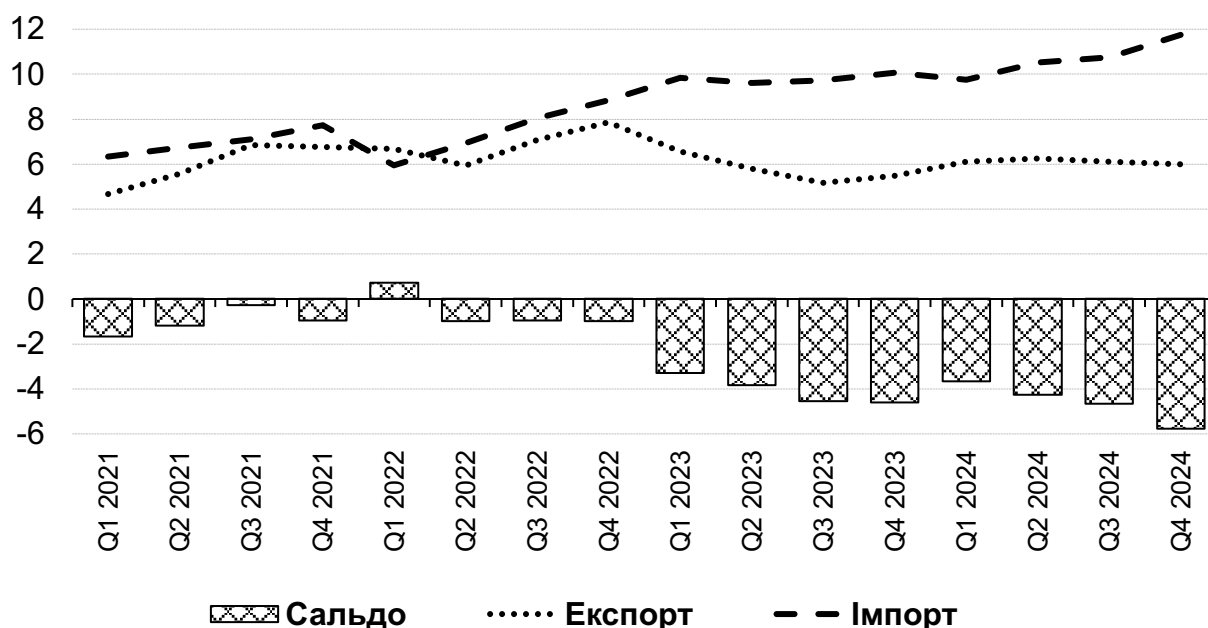


Рисунок 1 - Щоквартальні обсяги торгівлі України з ЄС протягом 2021-2024 рр. з урахуванням сезонності, млрд євро [13]

Якщо дивитися на зміни частки України в імпорті за межі ЄС, то вони становили 1,0 % як у I кварталі 2022 р., так і в IV кварталі 2024 р. (рис. 2). Натомість частка України в експорті за межі ЄС постійно зростала з 1,0 % у I кварталі 2022 р/ до 1,8 % у IV кварталі 2024 р.

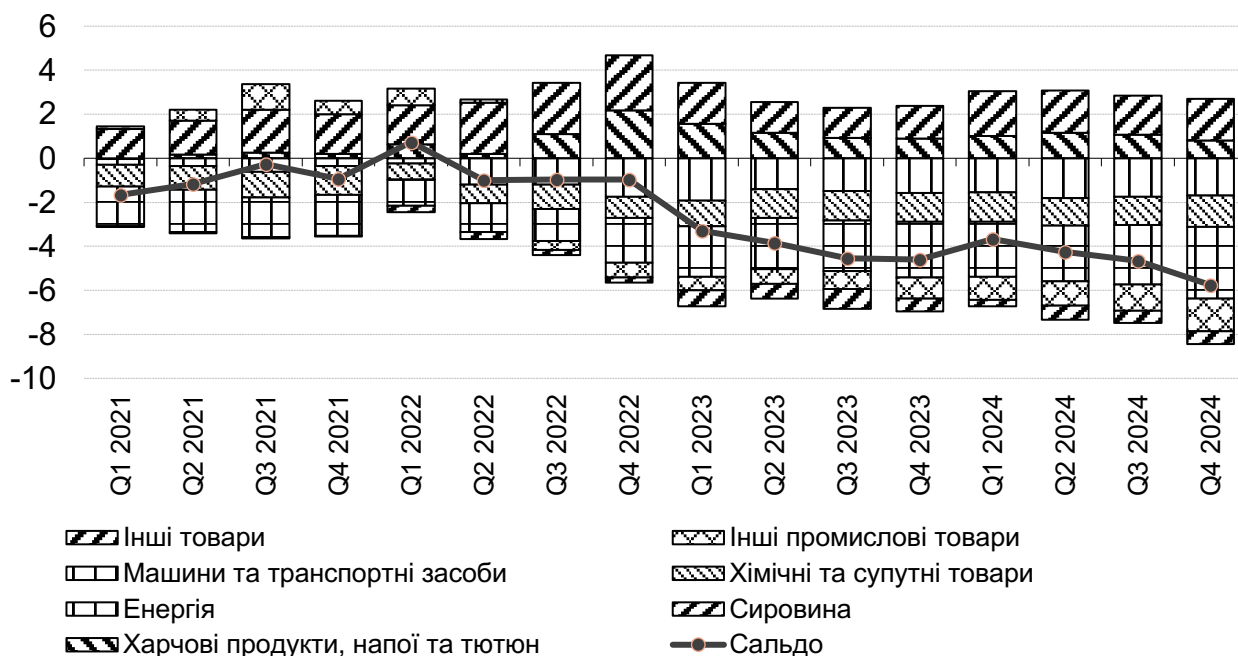


Рисунок 2 - Щоквартальний торговельний баланс між ЄС та Україною за товарними групами за 2021-2024 рр., млрд євро [13]

Ця частина дослідження зосереджена на 6 продуктах, які були обрані через їх частку в загальному імпорті поза межами ЄС або їх обсяги в грошовому еквіваленті.

Оскільки деякі з цих продуктів мають сильний сезонний компонент, їх можна ґрунтовно аналізувати лише протягом 12-місячних періодів.

4 червня 2022 р. ЄС запровадив тимчасову повну лібералізацію торгівлі та призупинення заходів захисту торгівлі, що призвело до різкого збільшення імпорту ЄС з України кількох сільськогосподарських продуктів. Це спричинило викривлення на ринках цих продуктів у сусідніх з Україною країнах, що призвело до запровадження тимчасових обмежувальних заходів щодо експорту українських продуктів харчування 2 травня 2023 р. Ці заходи завершилися 15 вересня 2023 р., в той же час Україна мала запровадити ефективні заходи для контролю за експортом цих продуктів. Рисунок 3 ілюструє частку 6 груп товарів у 2022-2024 рр.

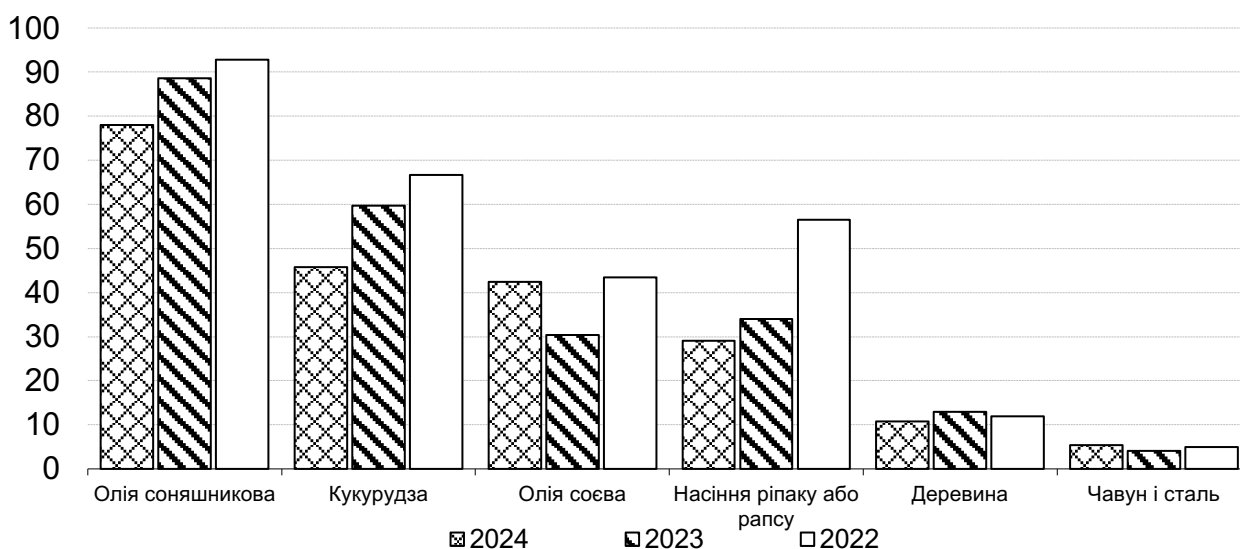


Рисунок 3 - Частка України в імпорті окремих товарів країнами ЄС, % [13]

Ситуацію на ринку соняшникової олії ЄС можна охарактеризувати такими тенденціями (табл. 1):

- частка України в загальному імпорті соняшникової олії поза ЄС значно зросла з 79,3 % у 2022 р. до 93,5 % у 2024 р.;
- значне скорочення імпорту з інших країн (Сербії, Молдови, Боснії і Герцеговини) та вихід з ринку ЄС Росії (з 3,2 % у 2022 р. до 0,1 % у 2024 р.);
- консолідація ринку, де основний обсяг імпорту концентрується в Україні, частка всіх інших країн впала з 5,8 % у 2022 р. до 1,2 % у 2024 р.

Таблиця 1 - Основні країни-партнери з імпорту соняшникової олії поза меж ЄС у 2022-2024 рр. у грошовому еквіваленті, %

Партнер	2022 р.	2023 р.	2024 р.
Україна	79,3	88,8	93,5
Молдова	7,1	2,7	1,5
Росія	3,2	0,1	0,1
Сербія	2,8	4,3	2,6
Боснія і Герцеговина	1,2	1,3	0,6
Велика Британія	0,6	1,3	0,5
Інші	5,8	1,5	1,2

Джерело: побудовано авторами на основі [14]

У IV кварталі 2024 р. імпорт соняшникової олії з України до ЄС, виміряний за обсягами торгівлі в тонах, був на 26 процентних пунктів (п.п.) вищим за рівень IV кварталу 2021 р. Оскільки ціна за тону знизилися, обсяг торгівлі в тонах зріс на 14 п.п. Імпорт соняшникової олії до ЄС має чіткий сезонний характер, виходячи з обсягів торгівлі в тонах та грошовому еквіваленті, які тісно пов'язані з періодом її виробництва. Повномасштабне вторгнення призвело до різкого зростання ціни за тону соняшникової олії у II кварталі 2022 р. У наступних кварталах вартість тони продукції поступово знижувалася, але в останні три квартали 2024 р. знову зростає.

У IV кварталі 2024 року імпорт кукурудзи з України до ЄС, як у фізичному обсязі, так і у грошовому вираженні, був приблизно на 30 п.п. вищим за рівень IV кварталу 2021 р. (табл. 2.). Подібно до соняшникової олії, внутрішньорічні зміни імпорту кукурудзи до ЄС відображені у показниках вартості та обсягу, які досягли піку у I кварталі 2023 р.

Таблиця 2 - Основні країни-партнери з імпорту кукурудзи поза межами ЄС у 2022-2024 рр. у грошовому еквіваленті, %

Партнер	2022 р.	2023 р.	2024 р.
Україна	47,3	61,5	67,3
Бразилія	32,2	17,1	7,3
Канада	5,0	8,5	5,3
США	4,0	1,5	7,6
Сербія	3,2	1,9	5,4
Росія	1,4	2,2	1,0
Велика Британія	0,9	1,1	1,4
Інші	6,0	6,2	4,7

Джерело: побудовано авторами на основі [14]

Ринок кукурудзи ЄС можна охарактеризувати такими тенденціями:

- частка України в загальному імпорті кукурудзи поза меж ЄС значно зросла з 47,3 % у 2022 р. до 67,3 % у 2024 р.;
- відносна стабільність сукупної частки Канади та США на ринку кукурудзи ЄС, що коливалась від 10 до 12 відсотків протягом 2022-2024 рр.;
- зниження частки Бразилії з 32,2 % у 2022 р., різким падінням у 2023 р. до 17,1 % і продовженням скорочення частки у 2024 р. до 7,3 %;
- зменшення частки інших країн, окрім Сербії, частка якої зросла з 1,9 % у 2022 р. до 5,4 % у 2024 р.;
- практично відсутня роль Росії з часткою 1-2 %.

У IV кварталі 2024 р. імпорт насіння ріпаку та рапсу з України до ЄС у фізичному обсязі був значно вищим, ніж у IV кварталі 2021 р. (табл. 3). Однак через суттєве зниження цін за одиницю товару, обсяги імпорту в грошовому виразі в цей період зменшилися. Імпорт насіння ріпаку та рапсу з України до ЄС має виражену сезонність.

Протягом 2022–2024 рр. структура імпорту ріпаку та рапсу поза меж ЄС зазнала значних змін, зокрема через перерозподіл часток між основними постачальниками:

- частка України в загальному імпорті ріпаку та рапсу поза межами ЄС значно зросла з 31,6 % у 2022 р. до 55,9 % у 2024 р., що свідчить про суттєве зміцнення її позицій на ринку;
- відносна стабільність сукупної частки Канади та Сербії, яка коливалась в межах 3-4 % протягом 2022-2024 рр., без значних змін у загальному розподілі ринку;

- значне скорочення частки Австралії, яка впала з 58,0 % у 2022 р. до 34,5 % у 2024 р., поступаючись ринку України;
- зниження частки інших країн, зокрема Уругваю та Молдови, які мали тимчасове зростання у 2023 р., але у 2024 р. їхня частка знову скоротилася;
- незначне зростання частки інших постачальників, що збільшилась з 2,2 % у 2022 р. до 3,0 % у 2024 р., що може свідчити про поступову диверсифікацію ринку.

Таблиця 3 - Основні країни-партнери з імпорту рапсу та ріпака поза меж ЄС у 2022-2024 рр. у грошовому еквіваленті, %

Партнер	2022 р.	2023 р.	2024 р.
Австралія	58,0	54,9	34,5
Україна	31,6	30,1	55,9
Канада	5,9	2,0	2,9
Сербія	1,0	1,8	1,1
Молдова	0,9	3,3	1,6
Уругвай	0,4	5,4	1,0
Інші	2,2	2,5	3,0

Джерело: побудовано авторами на основі [14]

У IV кварталі 2024 р. імпорт деревини з України до ЄС у фізичному обсязі зменшився на 10 п.п. порівняно з рівнем IV кварталу 2021 р. Оскільки ціна за одиницю товару знизилася на 37 п.п., загальна вартість імпорту скоротилася на 17 п.п. за цей період (табл. 4). Пікове значення цін на імпорт деревини до ЄС було зафіксовано у II кварталі 2022 р.

Таблиця 4 - Основні країни-партнери з імпорту деревини поза меж ЄС у 2022-2024 рр. у грошовому еквіваленті, %

Партнер	2022 р.	2023 р.	2024 р.
Китай	21,0	20,8	25,0
Україна	11,6	12,5	11,9
Росія	10,2	0,0	0,0
США	7,9	10,5	8,1
Бразилія	6,8	6,9	6,9
Норвегія	5,2	6,9	7,8
Білорусь	4,0	0,0	0,0
Індонезія	3,3	2,9	3,0
Велика Британія	3,1	4,0	4,0
Боснія і Герцеговина	2,8	3,4	3,0
Швейцарія	2,7	3,5	3,5
Туреччина	2,6	3,7	2,9
Інші	18,8	24,9	23,9

Джерело: побудовано авторами на основі [14]

Протягом 2022–2024 рр. структура імпорту деревини поза межами ЄС зазнала значних змін, зумовлених перерозподілом часток між основними постачальниками та зміною торговельних умов.

Україна залишається стабільним постачальником деревини до ЄС, з часткою 12-13 відсотків. Хоча її частка не зазнала суттєвих змін, вона займає одне з ключових місць серед постачальників, поступаючись лише Китаю та деяким традиційним лідерам ринку.

Частка Китаю в загальному імпорті деревини поза меж ЄС помітно зросла з 21,0 % у 2022 р. до 25,0 % у 2024 р., що свідчить про зміцнення його позицій на ринку.

Відносна стабільність сукупної частки США та Бразилії, яка коливалася в межах 14-17 % протягом 2022-2024 рр., без суттєвих змін у загальному розподілі ринку.

Повне зникнення Росії та Білорусі з ринку після 2022 р, що є наслідком санкцій та торгових обмежень.

Стабільне зростання частки Норвегії, яка збільшилася з 5,2 % у 2022 р. до 7,8 % у 2024 р., поступово займаючи вільну нішу на ринку.

Незначне збільшення частки інших постачальників, які зросли з 18,8 % у 2022 р. до 23,9 % у 2024 р., що може свідчити про пошук альтернативних джерел постачання деревини.

У IV кварталі 2024 р. імпорт чавуну та сталі з України до ЄС у фізичному обсязі зменшився на 48 п.п. порівняно з рівнем IV кварталу 2021 р. Оскільки ціни за одиницю товару знизилися на 47 п.п., загальна вартість імпорту скоротилася на 98 п.п. (табл. 5).

Як фізичний обсяг, так і вартість імпорту чорних металів з України до ЄС значно зросли на початку 2021 р., що було зумовлено підвищеним попитом та зростанням цін на фоні поступового відновлення економіки після пандемії COVID-19. Проте наприкінці 2021 р. імпорт почав знижуватися і не повернувся до рівнів, що передували повномасштабному вторгненню.

Таблиця 5 - Основні країни-партнери з імпорту чорних металів поза межами ЄС у 2022-2024 рр. у грошовому еквіваленті, %

Партнер	2022 р.	2023 р.	2024 р.
Китай	9,8	10,3	8,9
Росія	9,6	7,0	6,6
Туреччина	9,5	6,1	8,9
Індія	8,6	9,5	9,9
Південна Корея	7,7	9,6	9,0
Велика Британія	7,2	8,1	8,0
Тайвань	5,4	5,5	5,2
Україна	4,4	4,3	4,8
Бразилія	4,1	4,3	3,1
В'єтнам	3,5	4,9	5,5
Норвегія	3,0	3,0	3,1
Японія	3,0	4,2	3,3
Інші	24,2	23,2	23,7

Джерело: побудовано авторами на основі [14]

Протягом 2022–2024 р. структура імпорту чорних металів до ЄС зазнала певних змін, що відображає перерозподіл часток між основними постачальниками.

Україна займає стабільну, але поки що невелику частку ринку чорних металів у ЄС, перебуваючи серед другорядних постачальників. Попри складні економічні умови, їй вдалося уникнути значного скорочення експорту, що демонструє її стійкість та конкурентоспроможність. Однак для зміцнення позицій необхідне подальше розширення виробництва та експортних можливостей.

Китай залишається найбільшим постачальником, хоча його частка скоротилася з 10,3 % у 2023 р. до 8,9 % у 2024 р. Росія втратила позиції, її частка знизилася з 9,6 % у 2022 р. до 6,6 % у 2024 р. Туреччина демонструє нестабільну динаміку, її частка впала у 2023 р., але знову зросла до 8,9 % у 2024 р. Індія поступово зміцнює позиції, нарощуючи частку з 8,6 % у 2022 р. до 9,9 % у 2024 р., що свідчить про зростаючий вплив на ринок. В'єтнам також збільшує свою присутність, його частка зросла з 3,5 % у 2022 р. до 5,5 % у 2024 р.

Сукупна частка інших постачальників залишається стабільною, на рівні 23-24 %, що свідчить про відносну диверсифікацію ринку.

У IV кварталі 2024 р. обсяг імпорту соєвої олії з України до ЄС був на 129 п.п. вищим, ніж у IV кварталі 2021 р. Оскільки ціна за одиницю продукції знизилася на 30 п.п., загальна вартість імпорту зросла на 89 п.п. (табл. 6).

Обсяги та вартість імпорту соєвої олії з України за межі ЄС значно коливалися протягом цього періоду. Ціна на одиницю продукції досягла піку у II кварталі 2022 р., але згодом суттєво знизилася в наступних періодах.

Таблиця 6 - Основні країни-партнери з імпорту соєвої олії поза межами ЄС у 2022-2024 рр. у грошовому еквіваленті, %

Партнер	2022 р.	2023 р.	2024 р.
Україна	37,9	32,0	45,1
Аргентина	17,3	35,6	23,0
Сербія	13,7	9,9	9,5
Норвегія	12,3	12,6	10,1
Росія	5,6	0,0	0,1
Велика Британія	5,4	3,8	5,2
США	3,4	3,2	4,1
Інші	4,4	2,9	2,9

Джерело: побудовано авторами на основі [14]

Аналізуючи дані з імпорту соєвої олії за межами ЄС у 2022-2024 рр., можна виділити кілька ключових тенденцій:

Україна залишається лідером серед постачальників, значно зміцнивши свої позиції у 2024 р. (45,1 %) після спаду у 2023 р. (32,0 %).

Аргентина демонструє нестабільні позиції на ринку ЄС: у 2023 році її частка зросла до 35,6 %, але у 2024 р. впала до 23,0 %.

Сербія, Норвегія та Велика Британія зберігають відносно стабільні, але незначні частки ринку (в межах 9-10 % для Сербії та Норвегії, а Велика Британія коливається від 3,8 % до 5,2 %).

Росія фактично втратила ринок: з 5,6 % у 2022 р. її частка впала до 0 % у 2023 р., з невеликим відновленням до 0,1 % у 2024 р. Інші постачальники та США залишаються малими гравцями, проте США демонструють поступове зростання.

Загалом, найбільші зміни відбуваються між Україною та Аргентиною, що свідчить про їхню конкуренцію за основного постачальника соєвої олії поза межами ЄС.

Україна була важливим партнером для експорту ЄС у низці товарних категорій. Рисунок 4 показує групи товарів, у яких частка України в експорті ЄС була найвищою.

У IV кварталі 2024 р., порівняно з IV кварталі 2022 р., частка всіх товарів у структурі експорту зросла. Найбільше зростання спостерігалось у категоріях вибухових речовин, озброєння та боєприпасів.

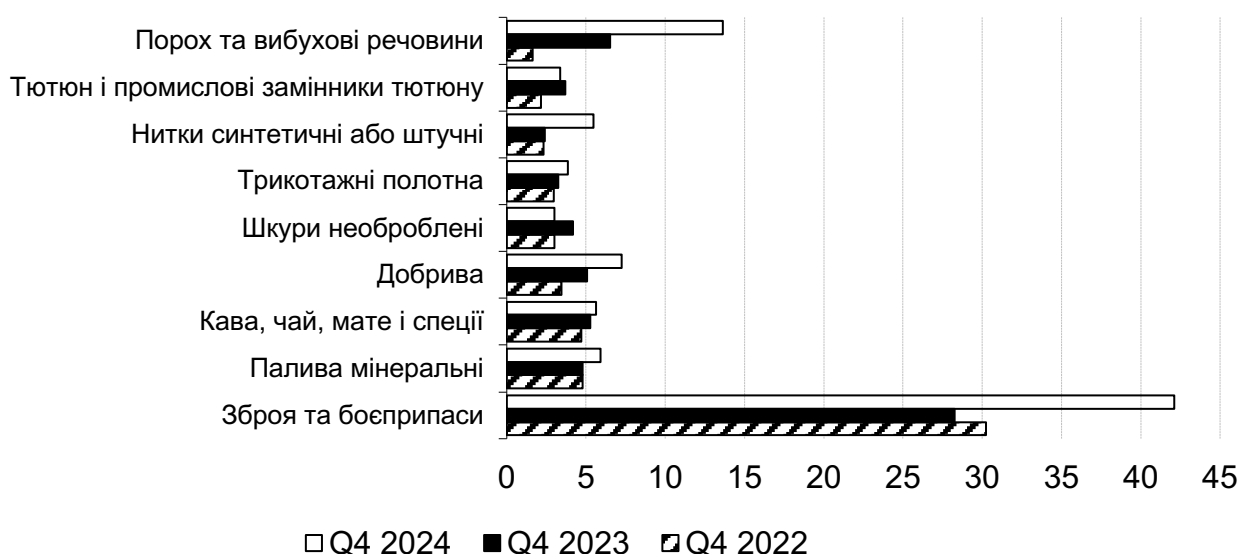


Рисунок 4 - Товарні групи з найбільшою часткою України в експорті ЄС щоквартально протягом 2022-2024 рр., % [13]

В абсолютному вираженні за вартістю найбільшими групами товарів, експортованими до України у 2022 р., були пальне, електричне обладнання, транспортні засоби, машини та фармацевтична продукція.

Між I кварталом 2021 р. та IV кварталом 2024 р. експорт цих п'яти категорій зріс. Найбільше зростання спостерігалось для пального на 1,5 млрд євро.

Механізм правового забезпечення зовнішньоторговельної діяльності має розгалужену структуру, що ґрунтується на економічних законах, однак вихідним є правове забезпечення, створення належного рівня законодавчого закріплення основних засад функціонування економічної системи та меж впливу держави на суб'єктів господарювання при здійсненні зовнішньоторговельної діяльності [9].

Торговельні відносини є різноманітними за своєю природою та регулюються на декількох рівнях. Слід погодитись із думкою В. Хасанової, що регулювання торговельної діяльності має базуватися на органічному поєднанні ринкової саморегуляції та державного управління з метою забезпечення соціального спрямування економіки за допомогою економічних і правових важелів [15, с. 37]. Важливою складовою регулювання господарсько-торговельної діяльності є етичні кодекси як засоби саморегулювання [16], торговельні звичаї (внутрішні та міжнародні), міжнародні акти. Зокрема, К. Хрімлі розглядає звичай ділового обороту як одне з перших джерел нормативно-правового регулювання торговельної діяльності в Україні, оскільки міжнародна торгівля у своєму регулюванні спирається на звичаї ділового обороту, відпрацьовані міжнародним товарообігом за декілька століть [17, с. 52].

На національному рівні, в умовах відсутності спеціального закону щодо господарсько-торговельної діяльності, наразі її правову основу складають численні нормативно-правові акти різної юридичної сили та часу прийняття (Господарський кодекс України (регламентує здійснення зовнішньоекономічної діяльності,

господарсько-торговельної діяльності),¹ Цивільний кодекс України (закріплено норми щодо окремих видів договірних зобов'язань, які опосередковують такий вид діяльності: договір купівлі-продажу, поставки, контрактації сільськогосподарської продукції, постачання енергетичними та іншими ресурсами через приєднану мережу, міни, оренди, лізингу та надання відповідних послуг (підрозділ 1 розділу III)), Закони України «Про зовнішньоекономічну діяльність», «Про міжнародне приватне право», «Про електронну комерцію», «Про товарні біржі», «Про ринки капіталу та організовані товарні ринки» тощо; численні підзаконні нормативно-правові акти, які регламентують порядок провадження торговельної діяльності та правила торговельного обслуговування на ринку. Спроби прийняття закону щодо господарсько-торговельної діяльності або її окремих видів неодноразово приймалися (наприклад, проект Закону «Про основні засади торговельної діяльності харчовими продуктами» від 08.10.2021 р. № 6155, «Про внутрішню торгівлю» від 10.11.2011 № 9443). Більш того, розпорядженням Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 № 1200-р схвалено Концепцію проекту Закону України «Про внутрішню торгівлю». Втім, досі спеціального закону щодо внутрішньої торгівлі не прийнято.

На міжнародному рівні здійснення торгівлі регулюється Конвенцією ООН про договори міжнародної купівлі-продажу товарів від 11.04.1980 (Відень); Резолюцією Генеральної Асамблеї ООН А/51/628 від 16.12.1996 «Типовий закон про електронну торгівлю, прийнятий Комісією Організацією Об'єднаних Націй з права міжнародної торгівлі (ЮНСІТРАЛ), і Керівництво з прийняття» та ін.

Особливістю регулювання зовнішньої торгівлі є недержавна природа значної частини джерел міжнародного торгового права, а стійкою тенденцією його розвитку є підвищення ролі та значення норм м'якого права (*soft law*). М'яко-правовий метод регламентації міжнародної торгівлі, який базується на консенсусі та балансі інтересів учасників міжнародних торговельних відносин, наділений гнучкістю та динамізмом, має переважно «авторитетну» та «експертну» природу, набуває все більшого поширення [18]. Як справедливо зазначається у літературі, поширення актів приватноправової уніфікації як прояв «м'якого права» у міжнародному торговому праві відображає такі риси глобалізації права, як його транснаціоналізація, професіоналізація, а також деформалізація та децентралізація, що супроводжується «роздержавленням правових режимів», зростаючою мультиплікативністю суб'єктів правотворчості та плюралізмом джерел у правовій регламентації суспільних відносин, що стрімко змінюються [18].

О. Гончаренко, досліджуючи особливості транснаціонального торгового права (*lex mercatoria*, яке називають ще «законами торгівлі» («the Law Merchant»), доводить, що *lex mercatoria* є глобалізованою системою норм саморегулювання (звичай торгівлі), яка кодифікована на рівні відомих міжнародних урядових та неурядових організацій, науково-дослідних інститутів і водночас має ознаку автономності. *Lex mercatoria* є елементом у системі «м'якого» права, яке можна поділити на дві підгрупи: акти *Lex mercatoria* (позанаціонального торгового права) (наприклад, Принципи міжнародних комерційних договорів УНІДРУА, акти Міжнародної торгової палати тощо) і локальні акти суб'єктів господарювання (як приклад, транснаціональних корпорацій) [19].

Lex mercatoria має важливу ознаку автономності: її розробляє, приймає, кодифікує певна спільнота, що професійно здійснює та упорядковує міжнародну торгівлю. Суб'єкти комерційних відносин можуть обрати та застосувати норми саморегулювання

1 Відповідно до Закону України «Про особливості регулювання діяльності юридичних осіб окремих організаційно-правових форм у перехідний період та об'єднань юридичних осіб»: від 09.01.2025 № 4196-IX Господарський кодекс втрачає чинність з 28.08.2025 р.

у вигляді *Lex mercatoria*. Така можливість реалізує потенціал саморегулювання, тобто саморегулювні норми з потенційно м'яких стають жорстко-обов'язковими для сторін, що їх обрали. У багатьох випадках під час врегулювання комерційних спорів із закордонним елементом *Lex mercatoria* використовують як нормативний інструмент саморегулювання, тобто поєднуються два засоби саморегулювання: інституційне та нормативне [20].

Транснаціональне торгове право є альтернативною нормативною системою матеріального права відносно норм, що створює держава. Водночас норми *lex mercatoria* можуть бути доповненням до норм матеріального права в разі врегулювання конфлікту, а також застосовуватися як основне джерело права за домовленістю сторін. До актів *Lex mercatoria* відносять Принципи міжнародних комерційних договорів УНІДРУА (кодифікований звичай договірних прав), Принципи Європейського договірних права (Draft Common Frame of Reference, DCFR), акти Міжнародної торгової палати (International Chamber of Commerce, ICC), Звід принципів, правил і вимог *Lex mercatoria* CENTRAL, Правила Інкотермс (INCOTERMS) тощо. Принцип автономії волі сторін дозволяє суб'єктам міжнародної торгівлі в певних межах з'ясовувати напрями торгівлі, домовлятися з контрагентами, визначати способи врегулювання спорів і застосоване право в контракті тощо [20].

З урахуванням євроінтеграційних процесів в Україні, пріоритетним завданням держави стає наближення вітчизняного законодавства до законодавства ЄС у сфері торгівлі. Потреба в удосконаленні законодавства про господарсько-торговельну діяльність обумовлюється необхідністю економічної інтеграції України в торговий простір ЄС. К. Хрімлі виділила такі напрями адаптації законодавства України про господарсько-торговельну діяльність до законодавства ЄС: 1) щодо якості та технічного регулювання; 2) щодо порядку здійснення господарсько-торговельної діяльності; 3) щодо захисту прав споживачів [17, с. 133-134]. Проте дослідниця справедливо підкреслює необхідність врахування національних особливостей держави під час адаптації, забезпечуючи, насамперед, захист національних інтересів у сфері економічного відтворення та відповідної регіональної політики щодо України та її членства в ЄС [17, с. 132].

Важливою складовою Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі - Угода про асоціацію) стало створення поглибленої та всеохоплюючої зони вільної торгівлі між Україною та ЄС (ПВЗВТ) (набула чинності з 01.01.2016 р.), спрямованої на збільшення двосторонньої торгівлі послугами [21]. Так, преамбулою Угоди про асоціацію передбачено досягнення економічної інтеграції, *inter alia*, за допомогою створення поглибленої і всеохоплюючої зони вільної торгівлі (далі –ПВЗВТ) як невід'ємної частини Угоди відповідно до прав та зобов'язань, що випливають із членства Сторін у Світовій організації торгівлі (СОТ), та за допомогою широкої регуляторної адаптації. За змістом ст. 1 Угоди про асоціацію однією з цілей асоціації є запровадження умов для посилення економічних та торговельних відносин, які вестимуть до поступової інтеграції України до внутрішнього ринку ЄС, та підтримка зусиль України стосовно завершення переходу до діючої ринкової економіки, у тому числі шляхом поступової адаптації законодавства до *acquis* ЄС. ПВЗВТ визначає механізми лібералізації торгівлі та економічного розвитку шляхом поступового скасування митних тарифів, надання безмитного доступу в рамках тарифних квот, а також гармонізацію нормативно-правових актів України із законодавством ЄС у пов'язаних із торгівлею секторах. У рамках ПВЗВТ ЄС взяв

зобов'язання щодо транскордонного надання послуг з застереженнями щодо транспортних послуг [22].

23 червня 2022 р. Україна набула статусу країни-кандидата на вступ до Європейського Союзу. Разом з новим статусом Україна отримала і нові виклики та зобов'язання. Угода про асоціацію залишається і після отримання Україною рішення про початок переговорів єдиним базовим документом, що регулює відносини між Україною та ЄС та продовжує виступати дороговказом у проведенні євроінтеграційних реформ та адаптації українського законодавства до стандартів ЄС. Ця угода, зокрема її економічна частина, виходить за рамки нового покоління торговельних угод ЄС, нещодавно укладених з Кореєю, Канадою, Японією, В'єтнамом, оскільки спрямована на поступову та часткову інтеграцію України до внутрішнього ринку ЄС на основі законодавчого наближення [23, с. 8]. Угодою про асоціацію передбачено два ключові напрями для досягнення економічної інтеграції України до внутрішнього ринку ЄС та модернізації української економіки, а саме: створення поглибленої та всеохоплюючої (побудованої на засадах наближення українського законодавства до права ЄС) зони вільної торгівлі, заснованої на правилах Світової організації торгівлі (СОТ), та широкої регуляторної адаптації (наближення законодавства, “*approximation*”). Право СОТ є регуляторним фундаментом, конституцією міжнародної економіки, правовим простором, який забезпечує глобальний торговельний правопорядок і утворює комплексний міжнародно-правовий інститут, який є центральною ланкою міжнародного торговельного права. У ст. 11 Угоди СОТ про спрощення процедур торгівлі передбачено співробітництво та координацію з метою розширення *свободи транзиту*, зокрема в частині правових вимог.

Відповідно до Угоди про асоціацію Україна взяла на себе зобов'язання здійснити комплекс заходів задля сприяння торгівлі в частині: удосконалення торговельного та митного законодавства, забезпечення його прозорості, передбачуваності, недискримінаційності та уніфікованості і ефективності його положень і процедур, зокрема недискримінаційних вимог та процедур, що застосовуються до експорту, імпорту та транзиту товарів (ст. 76); забезпечення узгодженості торговельної політики та здійснення заходів для сприяння і заохочення торгівлі з метою сталого розвитку, зокрема спрощення торгівлі товарами, які є предметом “чесної та етичної торгівлі”, а також тими, що пов'язані з принципами корпоративної соціальної відповідальності та підзвітності (ст. 293).

Зобов'язання України у сфері торгівлі передбачено розділом IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею» та розділом V «Економічне та галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію. Відповідно до ст. 417 Угоди про асоціацію Україна поступово наближає своє законодавство до *acquis* ЄС відповідно до додатка XXXIX до Угоди, при цьому уникаючи створення бар'єрів у торгівлі.

На усунення існуючих перешкод у сфері спрощення умов торгівлі та транспортування в Україні спрямовано низку прогресивних ініціатив: 1) прийняття Закону України «Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законів України щодо запровадження механізму «єдиного вікна» та оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України» від 06.09.2018 р. № 2530-VIII (передбачено запровадження механізму «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» для надання документів та/або відомостей про операції з імпорту, експорту та транзиту в електронному вигляді); 2) прийняття Закону України «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо деяких питань функціонування авторизованих економічних операторів» від 02.10.2019 р. № 141-IX (регламентує правовий статус авторизованого економічного оператора – підприємства-резидента, що

виконує будь-яку роль в міжнародному ланцюзі постачання товарів (виробник, експортер, імпортер, митний представник, перевізник, експедитор, утримувач складу) та отримало авторизацію; передбачає можливість застосування «процедури спрощеного декларування») в рамках виконання Україною зобов'язань відповідно до Угоди про асоціацію та Угоди СОТ про спрощення процедур торгівлі [24]; 3) використання в Україні з 2020 р. нової транзитної системи NCTS, яка лежить в основі європейської Конвенції про процедуру спільного транзиту і дозволяє обмінюватися митною інформацією між Україною і ЄС.

В основі євроінтеграційних процесів має бути оволодіння ідеологією європейського життя, цінностями та пріоритетами, що має знайти відображення у комплементарних політиках та стратегіях, пронизувати всі політики України, й зокрема – стратегування відновлення [25].

З прийняттям Європейською Радою рішення щодо надання Україні статусу кандидата на членство в ЄС активізувався процес наближення українського законодавства до законодавства ЄС. Важливим кроком у напрямі подальшого поглиблення економічної співпраці з Європейським Союзом, стало прийняття Регламенту Європейського Парламенту та Ради № 2022/870 від 30.05.2022 р. про тимчасові заходи з лібералізації торгівлі, що доповнюють торговельні пільги, які застосовуються до експорту українських товарів відповідно до Угоди про асоціацію. Згідно з Регламентом було тимчасово (до 05.06.2023 р.) скасовано мита і квоти на експорт із України [27]. Згодом, Регламентом Європейського Парламенту та Ради № 2023/1077 від 31.05.2023 р. заходи з тимчасової лібералізації торгівлі з Україною, які охоплюють скасування усіх мит, квот і торговельних захисних обмежень щодо українського експорту, було продовжено ще на рік. Зазначений Регламент був чинним до 06.06.2024 р. і передбачав: 1) скасування всіх митних зборів відповідно до Розділу IV Угоди про асоціацію, зокрема щодо фруктів та овочів, які підпадають під дію системи вхідних цін; сільськогосподарської продукції та продуктів її переробки, які підпадають під дію тарифних квот; промислових товарів, мита на які припинили діяти ще з 01.01.2023 р.; 2) зупинення справляння антидемпінгового мита на імпорту, що походить з України; 3) застосування єдиних правил імпорту (захисних заходів) щодо імпорту походженням з України. З 06.06.2024 р. набула чинності Угода про безмитну торгівлю з Україною з посиленими захисними заходами для європейських фермерів, схвалена Радою, що передбачила призупинення дії мит та квот на експорт до ЄС до 5 червня 2025 року.

Крім цього, Конвенцією про спрощення формальностей у торгівлі товарами від 20.05.1987, до якої Україна приєдналася відповідно до Закону України від 30.08.2022 № 2554-IX, передбачено інструменти для спрощення формальностей у торгівлі товарами шляхом запровадження єдиного адміністративного документа для будь-якої процедури імпорту чи експорту, а також процедури спільного транзиту незалежно від виду та походження товарів. У сфері торгівлі важливим завданням, серед іншого, є імплементація Директиви Ради 86/653/ЄЕС про координацію законодавства держав-членів щодо самозайнятих комерційних агентів тощо [27].

Для покращення цифрової сумісності та м'якого заповнення інфраструктурних пробілів Центром ООН зі сприяння торгівлі та електронного бізнесу (United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business, UN/CEFACT) разом з Європейською економічною комісією ООН (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE), з метою забезпечення сумісних нормативних інструментів для обміну даними у транзитній торгівлі та транспортних коридорах, посилення цифрової та стійкої торгівлі,

запроваджено пакет стандартів для обміну даними (UN/ CEFACT Package of Standards for Data Exchange), який наразі розвивається як політична рекомендація (policy recommendation). З моменту запровадження пакет стандартів було прийнято 27 країнами-членами ЄС відповідно до Регламенту ЄС 2020/1056 (EU Electronic Freight Transport Information, eFTI Regulation (EU 2020/1056) [28] та згадується у Дорожній карті діджиталізації Транскаспійського транспортного коридора [29]. В цьому еволюційному просторі UN/ CEFACT цифрові стандарти поширюються на світовому рівні, зокрема через спільний заклик до дії UNECE-ICC (International Chamber of Commerce) Call to Action [30].

У сфері автомобільного транспорту було Законі “Про внесення змін до Закону України “Про автомобільний транспорт” щодо вдосконалення регулювання ринку послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом” від 27.03.2025 р. № 4337-IX² з метою імплементації Регламенту ЄС № 1071/2009 щодо допуску до роботи операторів автомобільних перевезень, наближення законодавства України до актів ЄС згідно з Угодою про асоціацію. В Законі передбачено посилення конкурентоспроможності українських перевізників в ЄС, особливості ліцензування перевізників, серед яких механізм “доброї репутації” для автомобільних перевізників, належне фінансове становище для управління та діяльності автомобільних перевізників (банківська гарантія або страхування); професійна компетентність менеджерів, які управляють транспортними організаціями. У сфері автомобільних перевезень вантажів ключовим етапом цифровізації галузі стало запровадження електронної товарно-транспортної накладної (eТТН).

Крім цього, важливим нововведенням стало запровадження в ЄС з 01.04.2025 р. нової системи контролю імпорту (Import Control System, ICS2) для посилення безпеки кордонів і спрощення транскордонної торгівлі для автомобільних перевезень вантажів. Система контролю імпорту (ICS2) передбачає обов'язок всіх суб'єктів господарювання, які перевозять товар до ЄС або транзитом, попереднього задекларувати товар до прибуття на митницю за допомогою загальної декларації в'їзду (Entry Summary Declaration, ENS) [31].

У сфері залізничного транспорту значним бар'єром для розвитку експорту до ЄС є внутрішні регуляторні обмеження, зокрема незавершена реформа АТ «Укрзалізниця»; не розв'язано питання допуску приватних перевізників до здійснення залізничних перевезень. Розв'язання зазначених проблем задля подальшого виконання Україною міжнародних зобов'язань можливо шляхом прийняття нового Закону України «Про залізничний транспорт» (законопроекти №1196 від 29.08.2019 р. та №1196-1 від 06.09.2019 р. відхилено), спрямованого на створення нової моделі ринку залізничних перевезень із забезпеченням рівноправного доступу інших перевізників до залізничної інфраструктури та створення конкурентного середовища; впровадження ліцензування перевізників вантажів; формування системи управління безпекою. Відповідно до Директиви №2012/34/ЄС про створення Єдиного залізничної зони Європи передбачено розділення функцій управління інфраструктурою та перевізної діяльності, ліцензування залізничних перевізників вантажів та стягнення плати за користування інфраструктурою [32].

З метою лібералізації перевезень та торгівлі у ст. 136 Угоди про асоціацію передбачено можливість укладання спеціальних угод в галузях автомобільного, залізничного, внутрішнього водного транспорту. Висока конкуренція та наявні бар'єри

2 Набуття чинності Закону України — з 19.04.2026 р.

для українських перевізників перешкоджають їхньому доступу до ринку ЄС. 29 червня 2022 р. було підписано Угоду про лібералізацію вантажних перевезень між Україною та ЄС як основний елемент ініціативи ЄС “Шляхи солідарності” для підтримки експортної логістики (переважно зернових) та в цілому економіки України. Угода, що передбачає можливість українських перевізників виконувати перевезення до країн ЄС без дозволів, з часу прийняття щорічно продовжується. Завдяки Угоді експорт товарів до ЄС зріс на 42 %, а імпорт автомобільним транспортом до України на 37 % [33]. Втім, лібералізація вантажних перевезень автомобільним транспортом викликала супротив (блокаду) з боку польських протестувальників пунктів пропуску, що завдало негативні наслідки для української економіки та експорту.

Висновки. На формування та розвиток зовнішньоторговельного законодавства України впливають євроінтеграційні процеси. В умовах трансформації господарських та економічних процесів необхідним є концептуалізація засад державно-управлінського впливу на здійснення господарсько-торговельної діяльності.

Наразі здійснюється багаторівневе регулювання зовнішньоторговельної діяльності: національний рівень; міжнародний рівень; автономне регулювання (*lex mercatoria*) та саморегулювання за допомогою етичних кодексів тощо. На національному рівні скасування Господарського кодексу України, як «економічної конституції» України, стало значним викликом у забезпеченні правового підґрунтя господарсько-торговельної діяльності. Законодавчий масив нормативно-правових актів України різної галузевої приналежності, присвячених особливостям імпортно-експортних операцій, окремим аспектам здійснення зовнішньоторговельної діяльності, потребують концептуального узгодження, створення правового підґрунтя організації та здійснення господарсько-торговельної діяльності.

В економічній сфері слід відзначити, що повномасштабне вторгнення істотно вплинуло на географічну структуру зовнішньої торгівлі України. Унаслідок блокади українських портів, вони перестали бути головними експортними каналами, у зв'язку з цим значно зросло значення автомобільного та залізничного транспорту, а сухопутні кордони на заході України перетворилися на ключові маршрути для імпорту та експорту.

Під впливом нових економічних реалій, спричинених масштабними руйнуваннями виробничих об'єктів і інфраструктури, переміщенням робочої сили, логістичними труднощами та іншими чинниками, зазнала змін географічна й товарна структура торгівлі України з ЄС. Ці трансформації також були зумовлені економічними рішеннями, ухваленими як українським урядом, так і Європейською комісією. Зокрема, щодо експорту було запроваджено тимчасове скасування мит, тарифних квот і захисних заходів, що сприяло поліпшенню доступу українських товарів на ринок ЄС. Щодо імпорту — визначено перелік критично важливої продукції, для якої діють пільгові умови, зокрема на транспортні засоби, енергетичне обладнання та нафтопродукти.

Проведене дослідження дозволило окреслити пріоритетні напрями розвитку законодавства щодо зовнішньоторговельної діяльності: наближення законодавства України у сфері торгівлі та транспорту до стандартів ЄС шляхом запровадження конкурентного середовища у сфері залізничного транспорту; допуску до надання послуг перевезень вантажів ліцензованих перевізників, що потребує внесення відповідних змін в чинне законодавство; прийняття окремого закону щодо господарсько-торговельної діяльності.

Реалізація вказаних заходів сприятиме розвитку торгівлі, підвищенню рівня торговельного обслуговування споживачів та захисту їхніх прав, виконанню міжнародних зобов'язань України. Досліджувані проблеми здійснення

зовнішньоторговельної діяльності України не є вичерпними, тому запропоновані варіанти їх вирішення залишаються відкритими для наукової дискусії та можуть бути основою для подальших наукових досліджень відповідних питань.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. [FIATA Review - March 2025 by FIATA – Flipsnack. URL: https://www.flipsnack.com/fiata/fiata-review-march-2025/full-view.html](https://www.flipsnack.com/fiata/fiata-review-march-2025/full-view.html)
2. Miller, G. (2025). Trump trade war 2.0: What are the pros and cons for shipping? URL: <https://www.lloydslist.com/LL1152437/Trump-trade-war-20-What-are-the-pros-and-cons-for-shipping>
3. Трюхан В. Інституційне забезпечення виконання Угоди про асоціацію Україна-ЄС. *Вісник Національної академії державного управління при Президентові України*. 2011. №3. С. 184-193.
4. Winters, L. A. (2015). *Non-tariff Barriers, Regionalism and Poverty: Essays in Applied International Trade Analysis*. World Scientific Publishing. 420 p.
5. Ukraine Facility Plan. URL: <https://www.ukrainefacility.me.gov.ua/en/>
6. An action plan for EU-Ukraine Solidarity Lanes to facilitate Ukraine's agricultural export and bilateral trade with the EU. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52022DC0217>
7. EU actions to enhance global food security. URL: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/eu-actions-enhance-global-food-security_en
8. Про затвердження Національної економічної стратегії на період до 2030 року: постанова Кабінету Міністрів України від 03.03.2021 №179. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/179-2021-%D0%BF#Text>
9. Білоусов Є.М. Зовнішньоторговельна діяльність (особливості доктринального та правового забезпечення). *Право та інноваційне суспільство*. 2020. № 1 (14). С. 72-77.
10. Путівник з реформ 2030. Бачення бізнесу на наступну декаду. Європейська Бізнес Асоціація. URL: <https://eba.com.ua/wp-content/uploads/2021/02/eba-strategy2030.pdf>
11. Baldwin R. (1993). A Domino theory of Regionalism, Working paper No 4465. NBER Working paper series
12. Шнирков О., Філіпенко А., Поліщук Л. Зовнішньоторговельні відносини України в умовах російсько-української війни. *Україна дипломатична*. 2024. Вип. 25. С. 747–760.
13. EU trade with Ukraine - latest developments. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=EU_trade_with_Ukraine_-_latest_developments
14. Source data for tables and graphs. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/images/5/51/Excel_file_for_Ukraine_update_Feb_2025.xlsx
15. Хасанова В. Деякі питання нормативно-правового регулювання внутрішньої торгівлі в Україні. *Підприємництво, господарство і право*. 2004. № 9. С. 36–39.
16. Гончаренко О. М. Теоретико-правові засади саморегулювання господарської діяльності: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2020. 36 с.
17. Хрімлі К.О. Правове регулювання господарсько-торговельної діяльності в Україні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2015. 203 с.
18. Гулевська Г. Ю. Акти приватноправової уніфікації як прояв soft law у регулюванні міжнародних торговельних відносин»: Матеріали Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції «Міжнародні відносини: історія, теорія та практика» (28 лютого 2019 року). Суми, 2019. С. 150–152.

19. Гончаренко О. Щодо співставного аналізу саморегулювання господарської діяльності. *Часопис Київського університету права*, 2016. № 4. С. 161-165.
20. Гончаренко О. Транснаціональне торгове право як форма нормативного саморегулювання. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2020. № 1. С. С. 32-42.
21. Joint statement following the 22nd EU-Ukraine Summit. 6 October 2020. European Union Website. URL: https://eeas.europa.eu/delegations/ukraine/86458/joint-statement-following-22nd-eu-ukraine-summit-6-october-2020_en
22. Factual presentation Deep and Comprehensive Free Trade Area Concluded as a Part of the Association Agreement Between the European Union and Ukraine (goods and services). World Trade Organization. 13 April 2017. URL: <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=q:/WT/REG/353-1.pdf&Open=True>
23. Van der Loo, G., Van Elsuwege, P. (2022). The EU–Ukraine Association Agreement after Ukraine’s EU membership application: Still fit for purpose. URL: https://www.epc.eu/content/PDF/2022/Ukraine_DP.pdf
24. Протокол про внесення змін до Марракеської угоди про заснування Світової організації торгівлі. *Відомості Верховної Ради*. 2019. № 49. Ст.328.
25. Жаліло Я. А. Формування практичного підґрунтя євроінтеграційної стратегії України. Україна на шляху до ЄС: виклики та перспективи : матеріали круглого столу до Дня Європи в Україні (Київ, 9 трав. 2024 р.) : / за заг. ред. Л. Г. Комахи, М. С. Орлів, Ю. Г. Рубана. Київ: ННІ ПУДС КНУ, 2024. С. 30-32.
26. EU extends trade support to Ukraine for one more year. URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_24_2529
27. Звіт за результатами проведення первинної оцінки стану імплементації актів права Європейського Союзу (Acquis ЄС). *Євроінтеграційний портал*. URL: https://eu-ua.kmu.gov.ua/wp-content/uploads/Zvit_UA.pdf
28. EU eFTI (electronic freight transport information) Regulation (2020/1056); EU eFTI Regulation (2020/1056) delegated act (2024/2024). URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj/eng>
29. Roadmap for the digitalization of multimodal data and document exchange along the trans-caspian transport corridor, using united nations legal instruments and standards. URL: https://unece.org/sites/default/files/2024-05/Roadmap%20for%20the%20Digitalization%20of%20the%20Trans-Caspian%20Corridor_final_EN%20v3_2.pdf
30. Call to Action on Improved Digitalization Through the Use of UN/CEFACT Standards. URL: <https://unece.org/trade/uncefact/CallToAction-Digitalization>
31. Import Control System 2 (ICS2). URL: https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs-4/customs-security/ics2_en
32. Rail transport, Fact Sheets on the European Union. *European Parliament*. URL: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/130/rail-transport>
33. Україна та ЄС продовжили дію “транспортного безвізу” до кінця 2025 року. URL: <https://mindev.gov.ua/news/ukraina-ta-ies-prodovzhyly-diiu-transportnoho-bezvizu-do-kintsia-2025-roku>

REFERENCES

1. FIATA. (2025, March). *FIATA Review - March 2025*. Flipsnack. <https://www.flipsnack.com/fiata/fiata-review-march-2025/full-view.html>

2. Miller, G. (2025). *Trump trade war 2.0: What are the pros and cons for shipping?* Lloyd's List. <https://www.lloydslist.com/LL1152437/Trump-trade-war-20-What-are-the-pros-and-cons-for-shipping>
3. Triukhan, V. (2011). Instytutsiine zabezpechennia vykonannia Uhody pro asotsiatsiiu Ukraina-Yes. *Visnyk Natsionalnoi akademii derzhavnoho upravlinnia pry Prezidentovi Ukrainy*, (3), 184–193.
4. Winters, L. A. (2015). *Non-tariff Barriers, Regionalism and Poverty: Essays in Applied International Trade Analysis*. World Scientific Publishing.
5. Ministry for Restoration of Ukraine. (n.d.). *Ukraine Facility Plan*. <https://www.ukrainefacility.me.gov.ua/en/>
6. European Commission. (2022). *An action plan for EU-Ukraine Solidarity Lanes to facilitate Ukraine's agricultural export and bilateral trade with the EU*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52022DC0217>
7. European Commission. (n.d.). *EU actions to enhance global food security*. https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/eu-actions-enhance-global-food-security_en
8. Kabinet Ministriv Ukrainy. (2021). *Pro zatverdzhennia Natsionalnoi ekonomichnoi stratehii na period do 2030 roku: Postanova №179*. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/179-2021-%D0%BF#Text>
9. Bilousov, Ye. M. (2020). Zovnishnotorhovelna diialnist (osoblyvosti doktrynalnoho ta pravovoho zabezpechennia). *Pravo ta innovatsiine suspilstvo*, 1(14), 72–77.
10. Yevropeiska Biznes Asotsiatsiia. (2021). *Putivnyk z reform 2030. Bachennia biznesu na nastupnu dekadu*. <https://eba.com.ua/wp-content/uploads/2021/02/eba-strategy2030.pdf>
11. Baldwin, R. (1993). *A Domino theory of Regionalism* (Working paper No. 4465). NBER.
12. Shnyrkov, O., Filipenko, A., & Polishchuk, L. (2024). Zovnishnotorhovelni vidnosyny Ukrainy v umovakh rosiisko-ukrainskoi viiny. *Ukraina dyplomatychna*, 25, 747–760.
13. Eurostat. (n.d.). *EU trade with Ukraine - latest developments*. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=EU_trade_with_Ukraine_-_latest_developments
14. Eurostat. (2025). *Source data for tables and graphs*. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/images/5/51/Excel_file_for_Ukraine_update_Feb_2025.xlsx
15. Khasanova, V. (2004). Deiaki pytannia normatyvno-pravovoho rehuliuвання vnutrishnoi torhivli v Ukraini. *Pidpriemnytstvo, hospodarstvo i pravo*, (9), 36–39.
16. Honcharenko, O. M. (2020). *Teoretyko-pravovi zasady samorehuliuвання hospodarskoi diialnosti: Avtoreferat dysertatsii doktora yurydychnykh nauk* (12.00.04). Kyiv.
17. Khrimli, K. O. (2015). *Pravove rehuliuвання hospodarsko-torhovelnoi diialnosti v Ukraini: Dysertatsiia kandydata yurydychnykh nauk* (12.00.04). Kyiv.
18. Hulevska, H. Yu. (2019). Akty pryvatnopravovoi unifikatsii yak proiav soft law u rehuliuванні mizhnarodnykh torhivelnykh vidnosyn. In *Materialy Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi internet-konferentsii "Mizhnarodni vidnosyny: istoriia, teoriia ta praktyka"* (28 liutoho 2019 roku) (pp. 150–152). Sumy.
19. Honcharenko, O. (2016). Shchodo spivstavnoho analizu samorehuliuвання hospodarskoi diialnosti. *Chasopys Kyivskoho universytetu prava*, (4), 161–165.
20. Honcharenko, O. (2020). Transnatsionalne torhove pravo yak forma normatyvnoho samorehuliuвання. *Zovnishnia torhivlia: ekonomika, finansy, pravo*, (1), 32–42.

21. European Union. (2020, October 6). *Joint statement following the 22nd EU-Ukraine Summit*. https://eeas.europa.eu/delegations/ukraine/86458/joint-statement-following-22nd-eu-ukraine-summit-6-october-2020_en
22. WTO. (2017, April 13). *Factual presentation Deep and Comprehensive Free Trade Area Concluded as a Part of the Association Agreement Between the European Union and Ukraine (goods and services)*. <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=q:/WT/REG/353-1.pdf>
23. Van der Loo, G., & Van Elsuwege, P. (2022). *The EU–Ukraine Association Agreement after Ukraine’s EU membership application: Still fit for purpose*. https://www.epc.eu/content/PDF/2022/Ukraine_DP.pdf
24. Verkhovna Rada of Ukraine. (2019). *Protokol pro vnesennia zmin do Marrakeskoi uhody pro zasnovannia Svitovoi orhanizatsii torhivli. Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*, (49), St. 328.
25. Zhalilo, Ya. A. (2024). Formuvannia praktychnoho pidhruntia yevrointehratsiinoi stratehii Ukrainy. In Komakha, L. H., Orliv, M. S., & Ruban, Yu. H. (Eds.), *Ukraina na shliakhu do YeS: vyklyky ta perspektyvy. Materialy kruhloho stolu do Dnia Yevropy v Ukraini* (pp. 30–32). Kyiv: NNI PUDS KNU.
26. European Commission. (2024). *EU extends trade support to Ukraine for one more year*. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_24_2529
27. Uryad Ukrainy. (n.d.). *Zvit za rezultatamy provedennia pervynnoi otsinky stanu implementatsii aktyviv prava YeS (Acquis YeS)*. https://eu-ua.kmu.gov.ua/wp-content/uploads/Zvit_UA.pdf
28. European Union. (2020). *EU eFTI (electronic freight transport information) Regulation (2020/1056); Delegated act (2024/2024)*. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj/eng>
29. UNECE. (2024). *Roadmap for the digitalization of multimodal data and document exchange along the trans-Caspian transport corridor*. https://unece.org/sites/default/files/2024-05/Roadmap%20for%20the%20Digitalization%20of%20the%20Trans-Caspian%20Corridor_final_EN%20v3_2.pdf
30. UNECE. (n.d.). *Call to Action on Improved Digitalization Through the Use of UN/CEFACT Standards*. <https://unece.org/trade/uncefact/CallToAction-Digitalization>
31. European Commission. (n.d.). *Import Control System 2 (ICS2)*. https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs-4/customs-security/ics2_en
32. European Parliament. (n.d.). *Rail transport – Fact Sheets on the European Union*. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/130/rail-transport>
33. Ministerstvo rozvytku hromad, terytorii ta infrastruktury Ukrainy. (2024). *Ukraina ta YeS prodovzhyly diiu “transportnoho bezvizu” do kintsia 2025 roku*. <https://mindev.gov.ua/news/ukraina-ta-ies-prodovzhyly-diiu-transportnoho-bezvizu-do-kintsia-2025-roku>