

СВІТОВЕ ГОСПОДАРСТВО І МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ

УДК 339.97 : 338.47

JEL classification: F2; R4; L910

DOI: <https://doi.org/10.35774/visnyk2020.01.086>

Вікторія АДАМИК,

кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри менеджменту і міжнародного підприємництва,
Національний університет «Львівська політехніка».
м. Львів, вул. Степана Бандери, 12
E-mail: viktoria.v.adamyk@lpnu.ua
ORCID iD: 0000-0001-8842-8252

Дарина РОЖНЯТОВСЬКА,

слухач магістратури з міжнародних економічних відносин,
Національний університет «Львівська політехніка».
м. Львів, вул. Степана Бандери, 12
E-mail: darusialebed17@gmail.com
ORCID iD: 0000-0002-5867-7423

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ УКРАЇНСЬКИХ АВТОПЕРЕВІЗНИКІВ ВАНТАЖІВ У КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Адамик В., Рожнятовська Д. Актуальні питання міжнародної економічної діяльності українських автоперевізників вантажів у контексті євроінтеграції. *Вісник Тернопільського національного економічного університету*. 2020. Вип. 1. С. 86–101. DOI: <https://doi.org/10.35774/visnyk2020.01.086>

Adamyk V., Rozhniatovska D. (2020). Aktualni pytannia mizhnarodnoi ekonomichnoi diialnosti ukrainskykh avtopereviznykiv u konteksti yevrointehratsii [Important issues of international economic activity of Ukrainian cargo carriers under european integration]. *The Herald of Ternopil National Economic University*, Vol. 1. P. 86–101. DOI: <https://doi.org/10.35774/visnyk2020.01.086>

Анотація

Вступ. Розвиток транспортної галузі України, зокрема автомобільних перевезень, є необхідною передумовою посилення її конкурентних позицій на

© Вікторія Адамик, Дарина Рожнятовська, 2020.

зарубіжних, передусім європейських, ринках. Пошук шляхів вирішення проблем вітчизняних підприємств, що надають автотранспортні послуги з перевезень вантажів, зумовлений чинниками внутрішнього та зовнішнього середовища, в умовах євроінтеграції набуває особливої актуальності.

Мета дослідження – вивчення умов міжнародної економічної діяльності вітчизняних автоперевізників на європейських ринках та виявлення можливостей посилення їх конкурентних позицій і усунення технічних бар'єрів.

Методи дослідження. Наукову розвідку здійснено за допомогою таких методів, як: аналіз та синтез для виявлення проблем функціонування вітчизняної системи автоперевезень та формування концепції її укріплення; компаративний аналіз, зокрема елементи методики визначення Індексу ефективності логістики, для дослідження логістичної галузі в Україні та виявлення технічних бар'єрів на шляху до євроінтеграції у цій сфері, табличного та візуального методів для наочного подання матеріалу.

Результати. У процесі дослідження виявлено тенденції розвитку сфери транспортних послуг в ЄС і Україні та виокремлено проблеми вітчизняної галузі автоперевезень вантажів. Зазначено, що попри сприятливі передумови, зокрема геополітичні, потенціал транспортної галузі України на зовнішніх ринках використовується не повністю. Охарактеризовано наявну нормативно-правову базу здійснення міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом, констатовано її формальну достатність. На основі аналізу Індексу ефективності логістики здійснено порівняння рівня розвитку логістики в Україні та її основних партнерів в автомобільних вантажних перевезеннях. Виявлено, що за усіма показниками індексу Україна посідає нижчі позиції, ніж країни-партнери. Спираючись на визначення конкурентної позиції вітчизняних підприємств на європейських ринках транспортних послуг, окреслено основні проблеми та слабкі місця, а саме: недосконалу роботу митниці, неякісну інфраструктуру, корупційні дії чиновників, окремі прогалини у нормативній базі тощо. Особливу увагу приділено технічним бар'єрам щодо реалізації на європейських ринках послуг з автотранспортних перевезень вантажів вітчизняними підприємствами та запропоновано систему заходів з їх усунення (удосконалення системи отримання дозволів, вирішення кадрових проблем, модернізація, зокрема цифровізація галузі тощо).

Перспективи. Для активізації та підвищення ефективності міжнародної економічної діяльності українських вантажних перевізників та інтеграції вітчизняної логістичної системи у європейську, Україні необхідно опиратися не лише на власні ресурси, а й залучати міжнародну економічну допомогу, як двосторонню, так і багатосторонню. Саме технічне сприяння забезпечить вирішення кадрової проблеми та допоможе модернізувати галузі, адаптувавши їх до європейських вимог.

Ключові слова: автоперевізники вантажів; міжнародна економічна діяльність; індекс логістики; євроінтеграція; конкурентоспроможність; технічні бар'єри.

Формул: 0, рис.: 2, табл.: 4, бібл.: 22.

Abstract

Viktorii ADAMYK, Daryna ROZHNIATOVSKA

IMPORTANT ISSUES OF INTERNATIONAL ECONOMIC ACTIVITY OF UKRAINIAN CARGO CARRIERS UNDER EUROPEAN INTEGRATION

Introduction. *The development of Ukraine's transport sector, in particular auto carriage of cargoes, is a necessary prerequisite for strengthening its competitive position in foreign, especially European, markets. Finding ways to solve the problems of domestic enterprises providing freight transportation services, generated by factors of internal and external environment, in the context of European integration is of particular relevance.*

Purpose. *The purpose of the article is to study the conditions of international economic activity of domestic haulage carriers in the European markets and to identify opportunities to strengthen their competitive position and remove technical barriers.*

Methods. *The research was carried out by using such methods as: analysis and synthesis to identify problems of functioning the domestic transportation system and to formulate the concept of its strengthening; comparative analysis, including elements of the methodology for determining the Logistics Efficiency Index, and to study the logistics industry in Ukraine and identify technical barriers to European integration in the industry; tabular and visual methods for visual presentation of material.*

Results. *The article identifies trends in the development of transport services in the EU and Ukraine and highlights the problems of the domestic freight transportation industry. It is stated that despite favorable conditions, in particular geopolitical, the potential of the transport sector of Ukraine in foreign markets is not fully used. The existing regulatory framework for the implementation of international freight auto transport is characterized, and its formal sufficiency is ascertained. Based on the analysis of the Logistics Efficiency Index, a comparison of the level of logistics development in Ukraine and its main partners in road freight transport has been made. It is found that by all index indicators, Ukraine ranks lower than partner countries. Based on the determination of the competitive position of domestic enterprises in the European markets for transport services, the main problems and weaknesses were identified, namely imperfect customs work, poor infrastructure, corruption of officials, some gaps in the regulatory framework, etc. Particular attention was paid to the technical barriers to the implementation in the European markets of freight transport services by domestic enterprises and a system of measures for their elimination was proposed, including improvement of the system of obtaining permits, solving personnel problems, modernization, including digitalization of the industry, etc.*

Discussion. *To intensify and increase the efficiency of the international economic activity of Ukrainian freight carriers and integrate the domestic logistics system into the European one, Ukraine needs to rely not only on its own resources but also to attract international economic assistance, both bilateral and multilateral. The technical assistance will provide the solution to the personnel problem and help to modernize the industry, adapting them to the European requirements.*

Keywords: *cargo autocarriers; international economic activity; European integration; competitiveness; index of logistic; technical barriers.*

Formulas: 0, fig.: 2, tabl.: 4, bibl.: 22.

Постановка проблеми. Україна має значний потенціал для нарощування обсягів міжнародних перевезень, зокрема надання автотранспортних послуг, передусім завдяки географічному фактору. В умовах євроінтеграції змінюється вектор зовнішньоекономічної діяльності вітчизняних підприємств, трансформуються логістичні схеми, тому питання виявлення та вирішення проблем розвитку міжнародної економічної діяльності (МЕД) вітчизняних автоперевізників вантажів на зарубіжних, передусім європейських, ринках набувають особливої актуальності.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблеми логістичної діяльності вивчали такі зарубіжні науковці, як: Д. Аарнік С., Елайзис А., Бауерсокс, М. Крістофер, Р. Каплан, Д. Уотерс та ін. Також вчені приділяють увагу подальшому розвитку та вдосконаленню транспортної галузі країни. Ця тема розглядається у публікаціях Н. Ващенко, К. Коценка, Ю. Пашенка, Е. Ємельянова, В. Хажанець, А. Хахлюка та ін. Визначенням поняття експорту транспортних послуг та його проблематикою займалися такі науковці, як: В. Бочарников, В. Галабурда, Е. Зайцев, Д. Зеркалов, С. Резер та ін. Однак проблема міжнародної діяльності вітчизняних автоперевізників вантажів в умовах євроінтеграції, зокрема технічних бар'єрів, є доволі новою на теренах вітчизняної науки та потребує подальшого дослідження.

Метою дослідження є виявлення проблем МЕД вітчизняних автоперевізників вантажів, зокрема технічних бар'єрів на шляху реалізації транспортних послуг на європейських ринках, та розробка пропозицій щодо їх вирішення в контексті євроінтеграції. Побудова якісної та ефективної логістичної системи, виявлення пріоритетних напрямів розвитку транспортної інфраструктури та середовища функціонування вітчизняних перевізників, а також вивчення налагоджених міжнародних зв'язків у цій сфері та підвищення їхньої ефективності є першочерговими завданнями для дослідження у цьому контексті.

Виклад основного матеріалу. Автомобільний транспорт є одним з найбільш рентабельних видів транспорту для перевезень вантажів та пасажирів у близьких сполученнях та порівняно з іншими видами транспорту (Хажанець В. В., 2018) [1], оскільки він має низьку вартість, якісне та розгалужене інфраструктурне забезпечення, організовує приватність доставки. Однак наявні ризики, пов'язані з міжнародними автомобільними перевезеннями: великі збори за користування дорожньою інфраструктурою в окремих країнах, можливість пошкодження товарів, можлива неефективність за критерієм часу, диференціація правил дорожнього руху в розрізі країн тощо.

Експорт послуг з вантажних перевезень у багатьох країнах світу є значною статтею доходів. Так, країни Балтії, Центральної та Східної Європи, зокрема Польща, Словаччина, Литва, отримують орієнтовно від 20% до 35% свого ВВП за рахунок вантажного транзиту.

Україна у цій сфері має значний потенціал, завдяки (хоч і з деякими застереженнями) розгалуженій системі автомобільних шляхів, великій території та вигідному географічному розташуванню на перетині багатьох торговельних потоків. Але, як зазначає А. Маловичко (2011), наявні проблеми, які заважають розвитку галузі вантажних автоперевезень (рис. 1).

Низький технічний рівень рухомого складу	<ul style="list-style-type: none">• низький відсоток автомобілів, що відповідають вимогам Євро-4 та Євро-5, які є мінімально допустимими для в'їзду на територію Євросони, робить українські фірми-перевізники неконкурентоспроможними на міжнародному ринку; на території України не виробляється і не буде вироблятися в найближчій перспективі конкурентоспроможних вантажних автомобілів
Надмірне податкове навантаження на перевізників	<ul style="list-style-type: none">• українські автотранспортні підприємства приблизно на 10% більше навантажені податками, ніж відповідні підприємства закордоном
Неефективна митна політика	<ul style="list-style-type: none">• мінімальні витрати для перетину та здійснення митного оформлення і прикордонного контролю є рушійною силою для розвитку експорту транспортних послуг. Але, митна політика країни не спрямована на використання нових технологій та модерного устаткування переходів та терміналів на митницях

Рис. 1. Проблеми автотранспортної галузі України

Джерело: сформовано авторами на основі узагальнень джерела [2].

Значною мірою вирішенню наведених проблем може сприяти адекватна нормативно-законодавча база, що враховує інтереси усіх сторін та забезпечує правове регулювання міжнародних перевезень вантажів на основі відповідних міжнародних угод. Україна є учасницею багатьох транспортних конвенцій (Маринина М. В. (2017) [4], зокрема таких: Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів [5], Протокол до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів [6], Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП [7], Міжнародна Конвенція про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах [8], Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів від [9] та інші [10–12]. Згадані правові акти забезпечують реалізацію міжнародних перевезень та спрямовані на багатостороннє регулювання усіх аспектів, необхідних для їх здійснення, зокрема встановлюють єдині для європейських країн правила дорожнього руху, правила реєстрації і вимоги до транспортних засобів, затверджені зразки міжнародних та національних посвідчень для водіїв, регламентують роботу водіїв під час виконання міжнародних автомобільних перевезень, окреслюють вимоги, яким повинні відповідати водії транспортних засобів, тривалості керування автомобілем та відпочинку водіїв, визначають порядок та умови проїзду територією договірних сторін, дозвільну систему тощо.

Вітчизняні нормативно-правові акти конкретизують рамки та умови ведення транспортної діяльності, а також формують умови для функціонування транспортного підприємства як безпосереднього суб'єкта економіки України. Їхній зміст загалом узгоджується з наявними нормативно-правовими актами міжнародного характеру, формує адекватні межі і вимоги до діяльності автотранспортних підприємств. Однак на практиці правове сердовище не є досконалим через високу корумпованість у сфері надання дозвільних документів та проходження митниць, а також надто повільне реагування на зміни у міжнародному праві.

Для оцінювання розвитку транспортної галузі України та глибини її інтегрованості у глобальну мережу застосуємо, як рекомендує А. Юденко (2019) [13], Індекс ефективності логістики (LPI) – це інструмент порівняльного аналізу, розроблений

Світовим банком, який вимірює ефективність роботи в ланцюзі поставок в країні та базується на опитуваннях експедиторів та експрес-перевізників (табл. 1).

Таблиця 1

Характеристика складових Індексу ефективності логістики

Назва показника	Шкала оцінювання	Вага показника в агрегованому індексі
Ефективність розмитнення та управління кордонами	Оцінені від «дуже низького» (1) до «дуже високого» (5)	0,4072
Якість торговельної та транспортної інфраструктури	Оцінена від «дуже низької» (1) до «дуже високої» (5)	0,413
Легкість забезпечення відправлень за конкурентоспроможною вартістю	Оцінена від «дуже низької» (1) до «дуже високої» (5)	0,3961
Компетентність та якість логістичних послуг	Оцінені від «дуже низької» (1) до «дуже високої» (5)	0,4166
Можливість відстежувати партії товарів	Оцінена від «дуже низької» (1) до «дуже високої» (5)	0,4106
Частота, з якою відправлення доходять до одержувачів у заплановані або очікувані терміни доставки,	Оцінюється від «навіть чи» (1) до «майже завжди»(5)	0,4056

Джерело: Trade Logistics in the Global Economy URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf> [3].

Для аналізування було обрано п'ять країн-контрагентів України, частки яких у експорті транспортних послуг Україною є вагомими. Найвищий рейтинг має Німеччина – вона є лідером не лише за агрегованим показником, а й за кожною складовою індексу окремо. Найгіршим значенням характеризується показник міжнародних доставок – 3,86, а найкращим – терміни поставок (4,39). Розкид значень є найнижчим у групі і становить 45,3% (рис. 2).

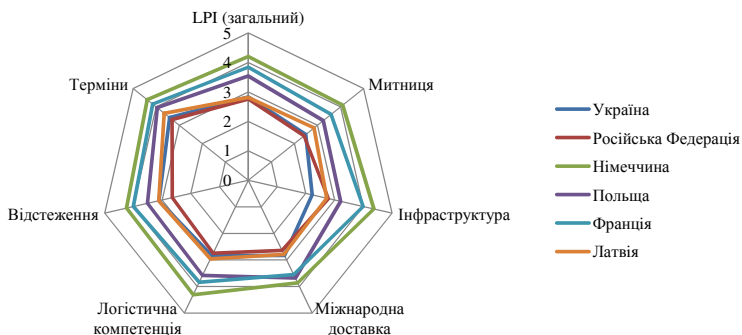


Рис. 2. Показники LPI України за 2018 р. у розрізі обраних країн

Джерело: побудовано авторами за даними Trade Logistics in the Global Economy [3]

Найнижчими показниками характеризується Російська Федерація – LPI становить 2,76, водночас найслабшою ланкою є митниця (2,42), оцінювання якої відіграє

визначальну роль у формуванні оцінки ефективності логістики. Терміни поставок є найсильнішою ланкою (3,31), але характеризуються найменшим значенням серед вибірки. Розкид значень показників становить 66,7%, тобто розвиток ланок загалом відбувається нерівномірно, наявні прогалини в тій чи іншій сфері (митне оформлення вантажів, ліцензування).

Для формування цілісної картини розвитку логістичної сфери України, у т. ч. у порівняльному контексті, варто проаналізувати LPI та його складові в динаміці (табл. 2).

Таблиця 2

Середні темпи приросту LPI та його складових у 2007–2018 рр., %

Показник	Україна	Російська Федерація	Німеччина	Польща	Франція	Латвія
Митниця	12,162	24,742	5,412	12,847	2,279	7,954
Інфраструктура	-5,531	24,663	4,295	19,33	4,712	18,695
Логістична компетенція	17,842	11,788	2,375	17,763	2,127	9,629
Міжнародна доставка	11,857	6,4513	-1,278	26,027	-2,203	-7
Відстеження	22,924	22,119	2,912	12,5	3,359	20
Терміни	48,051	12,585	1,385	10,027	3,233	7,352
LPI	10,98	16,455	2,439	16,447	2,127	1,079

Джерело: розраховано авторами на основі [3].

Темпи приросту показників для України свідчать про стрімкий розвиток практично усіх сфер логістичної галузі, хоча показник інфраструктури зазнав спаду на 5,5%. Загалом місце України серед аналізованих країн є нижчим середнього; умовно країни можна поділити на дві групи: з високим рівнем логістичної ефективності (Німеччина, Франція та Польща) та ті, що активно розвиваються (Україна, Росія). Варто виокремити Латвію, оскільки темпи приросту показників є незначними, деякі з них спадають, загалом активний розвиток не простежується.

Для визначення взаємозв'язків між детермінантами та результируючим показником сформуємо кореляційну матрицю (табл. 3).

Таблиця 3

Кореляційна матриця LPI та його складових

	Митниця	Інфра-структура	Логістична компетенція	Відстеження	Міжнародна доставка	Терміни	LPI (загальний)
Митниця	1	0,55	0,58	0,71	0,43	0,29	0,83
Інфраструктура	0,55	1	0,14	0,26	0,11	0,51	0,37
Логістична компетенція	0,58	0,14	1	0,75	0,78	0,69	0,77
Відстеження	0,71	0,26	0,75	1	0,21	0,65	0,50
Міжнародна доставка	0,43	0,11	0,78	0,21	1	0,37	0,84
Терміни	0,29	0,51	0,69	0,65	0,37	1	0,37
LPI (загальний)	0,83	0,37	0,77	0,50	0,84	0,37	1

Джерело: розраховано авторами на основі [3]

Кореляційний аналіз показує, що найбільш взаємопов'язаними є показники міжнародної доставки і LPI (0,84) та митниці і LPI(0,83), що вказує на першочергову необхідність полегшення умов відправлення міжнародних вантажів за конкурентними цінами та налагодження роботи митниці, оптимізування процесів митного оформлення вантажів. Варто зазначити, що між собою показники митниці та міжнародної доставки є слабо пов'язаними, а отже, покращувати потрібно кожен показник окремо.

За результатами аналізу, ринки Німеччини та Франції невідповідні для українських підприємств-автоперевізників, оскільки логістичні індекси цих країн значно вищі, вимоги до контрагентів відповідно суворіші, і ефективно конкурувати Україні відповідно важче. Натомість польський ринок за тими самими критеріями є вельми привабливим, оскільки у нього вищий рівень показників, але невеликий розрив з Україною є чинником стимулювання розвитку вітчизняної транспортної галузі загалом та конкретних автотранспортних підприємств зокрема.

Зазначимо, що зміна вектора зовнішньої торгівлі товарами і послугами у європейському напрямку неминуче призведе до кардинальної географічної реструктуризації у сфері автоперевезень. Навіть за умови активізації економічної співпраці із країнами Сходу, насамперед Китаєм, саме географічний, а отже, євроінтеграційний, фактор буде визначальним для цього сектору транспортних послуг.

На сьогодні на ринку України функціонує близько 9,2 млн транспортних засобів, у т. ч. більше 1,3 млн вантажних автомобілів. Налічується близько 12451 діючих ліцензій на надання послуг з перевезення вантажів. Конкуренція на внутрішньому ринку почала зростати після кризи 2008 р., коли підприємства розширювали межі своєї діяльності дедалі швидше [14].

Однак інтеграція вітчизняної логістичної мережі у європейську посилює вплив зовнішніх (іноземних) детермінант конкуренції. Переваги зарубіжних учасників ринку міжнародних вантажних перевезень полягають у тому, що вони менше витрачають на ремонт, зважаючи на вчасне оновлення автопарку, економлять час на кордонах та прикордонних митних пунктах, забезпечують відносно меншу собівартість транспортної послуги, порівняно з українськими підприємствами на однакових маршрутах, навчають водіїв керувати транспортним засобом у режимі економії [15]. Відповідно, вітчизняні автотранспортні підприємства повинні прагнути якісного покращення конкурентної позиції шляхом, передусім, удосконалення менеджменту (професійність апарату управління та володіння іноземними мовами, ефективне використання ділового спілкування та етикету), підвищення кваліфікаційного рівня водіїв (знання іноземних мов, європейського законодавства, виконання правил дорожнього руху та вимог щодо організування праці та відпочинку водія, уникнення дорожньо-транспортних пригод) тощо.

Загалом ми змушені констатувати невідповідність сучасного стану транспортної галузі України вимогам ефективного реалізації євроінтеграційного курсу та інтеграції національної транспортної мережі у Транс'європейську.

Існує низка технічних бар'єрів на шляху реалізації транспортних послуг українськими підприємствами на європейських ринках, які можна поділити на три основні групи: технічні регламенти, стандарти, процедури оцінювання відповідності. Також в окрему групу варто включити правові бар'єри реалізації торгівлі транспортними послугами [16].

Найбільш вагомим бар'єром на сьогодні є, вважаємо, дефіцит дозвільних документів (універсальних та транзитних), що найбільш актуально у взаємовідносинах з Польщею, Австрією, Румунією, Угорщиною. Нормативно-правовим актом, який регулює процес видачі дозволів, є Наказ Міністерства транспорту України № 757 «Про впорядкування системи оформлення, видачі, використання та обліку дозволів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом» у редакції від 11.09.2015 р. [17]. Спроби модернізувати текст документа є невдалими через значні розбіжності у поглядах чиновників та безпосередньо представників галузі.

Зважаючи на ситуацію гострої нестачі дозвільних документів, яка підсилюється корупційною складовою та панікою з боку перевізників, важливо окреслити шляхи мінімізації збитків, пов'язаних з простим транспортних засобів та неможливістю доставки товарів і сировини.

По-перше, Міністерство інфраструктури разом з Асоціацією міжнародних автомобільних перевізників України (АсМАП) працюють над розробкою та імплементацією механізму квотування видачі дозвільних документів, що передбачає залучення апарату Укртрансбезпеки та фіксації квот для дозволів Австрії, Італії, Угорщини, Польщі, Румунії, Фінляндії та Туреччини. Однак зауважимо, що саме лише квотування без проведення двосторонніх переговорів щодо збільшення кількості дозвільних документів з головними контрагентами України не є достатнім для стабілізації українського ринку автомобільних вантажних перевезень.

По-друге, додатковим важелем боротьби з дефіцитом дозвільних документів вважається впровадження транспортного порталу електронних послуг e-transport.gov.ua. Така система є інноваційною в Європі та спрямована на нівелювання корупційної складової, оскільки усуває чиновника від втручання в процес міжнародних автоперевезень. Електронне бронювання 60% всіх видів дозволів та контролювання реального завантаження транспортних засобів дає змогу отримати такі переваги, як мінімізація черг на пункті видачі дозволів, транспарентність процесу, а також підвищення рівня його ефективності. Однак слід зазначити, що сама система бронювання не є технічно досконалою, що породило низку проблем, які доводиться вирішувати оперативним і в ручному режимі, та відповідно потребує організаційних змін і, як вже зазначалося вище, активізації переговорного процесу з країнами-партнерами. Так, доцільним було б підписання Угоди про дорожній транспорт ЄС та України, яка ґрунтувалася б на наявних зобов'язаннях у рамках Угоди про асоціацію (як додаток до економічної частини), що дало б змогу Україні користуватися узгодженою системою транспортних дозволів для українських автоперевезень на ринку ЄС.

Вважаємо, що вагомим технічним бар'єром є нестача робочої сили з необхідним рівнем кваліфікації, причому це стосується як перевізників, так й управлінців. Брак трудових ресурсів викликає проблему корупції та детермінує необхідність усунення людського фактору з певних етапів ухвалення рішень та переведення адміністративних послуг в онлайн площину шляхом запуску повної версії електронного кабінету перевізника, а також реалізації державного контролю у сфері запровадження системи зважування у русі – т. зв. WIM-технологій.

Євроінтеграційний вектор розвитку міжнародної логістики зобов'язує також усіх українських професійних водіїв отримати свідоцтва професійної компетенції. Однак

легітимність виданих свідоцтв ще не закріплена у нормативно-правовому акті, що створює не лише затримки, а й може мати негативні фінансові наслідки, оскільки відсутність такого свідоцтва в окремих європейських країнах передбачає штрафні санкції (12 тисяч злотих у Польщі або ж 3 тисячі євро в Угорщині) [18; 19].

На шляху до євроінтеграції галузі вантажоперевезень України також стоїть недостатній рівень її інноваційності та цифровізації. Особливо важливим є аспект безпеки вантажних перевезень. У цьому контексті вважаємо за необхідне активізувати співробітництво з європейськими країнами-партнерами, передусім сусідніми державами. Показовим є досвід співпраці з Генеральним інспектором дорожнього транспорту Республіки Польща щодо імплементації стандартів і норм Європейського Союзу з питань безпеки на транспорті. На сьогодні змальовано напрямки подальшого співробітництва, зокрема щодо таких питань, як ліцензійний та габаритно-ваговий контроль, консультування у підготовці інспекторів, ознайомлення з реалізацією придорожнього контролю, безпеки на транспорті в Польщі [18].

Важливим питанням, що дискутується, є переваги для України від приєднання до Європейської організації дорожнього контролю (Euro Controle Route, ECR), основна мета якої полягає в підвищенні безпеки дорожнього руху, гармонізації процедури контролю, обміні досвідом і практичними навиками, дотриманні автотранспортного законодавства і підтримці чесної конкуренції. Сьогодні до складу ECR входить 14 країн: Нідерланди, Франція, Австрія, Великобританія, Угорщина, Німеччина, Польща, Бельгія, Ірландія, Румунія, Болгарія, Люксембург, Іспанія, Хорватія [19].

Для вирішення проблем модернізації галузі вантажних перевезень, зокрема у напрямку її цифровізації, необхідно задіяти геополітичний потенціал. Так, важливу роль у цьому процесі може відіграти ГУАМ – Організація за демократію та економічний розвиток Грузії, України, Молдови та Азербайджану. Основними питаннями на сьогодні є створення зони вільної торгівлі та формування транспортних коридорів між державами-учасниками. Україна в рамках співробітництва в ГУАМ запускає пілотний проєкт щодо створення електронного TIR Carnet. Також відбувається активне обговорення необхідності підписання Україною Додаткового протоколу до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів щодо формування електронних CMR. Електронні інструменти міжнародних перевезень вважаються актуальними, оскільки практично вся Європа відмовилася від оформлення систем книжок МДП, а електронна CMR дає право та страхує перевезення територією 68-ми країн без додаткових митних перевірок [22].

Ще одним технічним бар'єром для вітчизняних автоперевізників є вимога з боку країн ЄС до обов'язкового встановлення на вперше зареєстровані транспортні засоби цифрових тахографів покоління Smart, що мають перелік нових функцій (визначення місцезнаходження водія, передача даних дистанційно тощо). В українських реаліях тахографи нового покоління є додатковими фінансовими витратами для підприємців.

Нами узагальнено вищезгадані технічні бар'єри щодо реалізації на європейських ринках послуг з автотранспортних перевезень вітчизняними підприємствами та відповідні заходи щодо їх подолання (табл. 4).

**Технічні бар'єри на шляху виходу вітчизняних автоперевізників
на європейські ринки та заходи щодо їх подолання**

Бар'єри	Способи їх усунення
Дефіцит дозвільних документів	Впровадження ефективної та зваженої системи квотування дозволів.
	Формування резерву у розмірі 5% від кількості дозволів для урахування нових суб'єктів господарювання або розширення діяльності наявних.
	Тестування та усунення недоліків в роботі транспортного порталу електронних послуг загалом та системи електронного бронювання дозвільних документів зокрема.
Корупція	Заміна керівників на нових та кваліфікованих чиновників з бездоганною репутацією.
	Скорочення кількості чиновників, зайнятих у процесі розподілу дозвільних документів між підприємствами, в т. ч. шляхом запровадження системи електронного бронювання.
Кадровий голод	Обрання чиновників на основі складання кваліфікаційних тестів для поглиблення розуміння наявних проблем галузі та підвищення ефективності прийняття рішень з регулювання діяльності транспортної галузі.
	Проведення професійних тренінгів для водіїв, логістів, менеджерів, перевірка кваліфікаційного рівня працівників.
Недостатній рівень інноваційності та цифровізації	Активна співпраця з Генеральним інспектором дорожнього транспорту Республіки Польща з метою перейняття досвіду імплементації європейських норм безпеки на транспорті.
	Сприяння створенню зони вільної торгівлі та формуванню транспортних коридорів між державами-учасниками ГУАМ.
	Запуск пілотного проекту щодо створення електронного TIR Carnet та створення повномасштабної версії.
	Встановлення на транспортні засоби цифрових тахографів покоління Smart.

Джерело: сформовано авторами.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Проведене дослідження дало змогу дійти висновку, що галузь автомобільних вантажоперевезень в Україні має значний потенціал, оскільки створює значну частину ВВП країни, сприяє євроінтеграції, однак зазнає викликів з боку як зовнішнього, так і внутрішнього середовища.

На основі методики, що використовується для визначення Індексу ефективності логістики, за яким Україна посідає невисокі позиції порівняно з основними контрагентами, було виявлено основні слабкі місця та причини негативних тенденцій розвитку транспортної галузі загалом та вантажних автоперевезень зокрема, а саме: системне недофінансування, недостатнє технічне обслуговування інфраструктури та транспортних засобів, технічна відсталість, неефективність роботи митниці та інших управлінських інституцій.

У контексті євроінтеграції необхідно підвищувати конкурентоспроможність транспортної галузі на зовнішніх ринках, вдосконалювати правовий механізм державно-приватного партнерства, посилювати взаємодію між державним та приватним сектором, органами державної влади та органами місцевого самоврядування.

Нааявність технічних бар'єрів у процесі торгівлі транспортними послугами вітчизняними підприємствами на європейських ринках зумовлює негативні наслідки для розвитку галузі вантажоперевезень. Найбільшою проблемою є дефіцит дозвільних документів, який можна ліквідувати лише завдяки модернізації організаційної роботи та активній комунікації з країнами-партнерами.

Як у будь-якій галузі національної економіки, в автомобільних перевезеннях простежуються проблеми кадрової політики та недостатнього рівня діджиталізації, що не відповідає сучасним вимогам міжнародної конкуренції. Вирішенню цих питань сприятиме раціональна інноваційна політика розвитку галузі та заходи з оптимізації умов та оплати праці фахівців, а також підвищення рівня їхньої кваліфікації.

Подальші наукові дослідження слід зосередити, на нашу думку, у площині вивчення можливостей активізації залучення міжнародної технічної допомоги для розвитку транспортної галузі, оновлення логістичних схем в умовах євроінтеграції та усунення корупційної складової із процесу перевезення вантажів та діяльності українських підприємств на зарубіжних ринках.

Література

1. Хажанець В. В. Удосконалення міжнародних перевезень вантажів (на прикладі ПАТ «КВК «РАПІД»), 2018. URL : http://ela.kpi.ua/bitstream/123456789/24993/1/Hajanec_magistr.pdf (дата звернення: 26.04.2019).
2. Маловичко А. Експорт транспортних послуг у міжнародній і зовнішній торгівлі. *Економічний аналіз*. 2018. Вип. 8. Ч. 1. С. 125–128. URL : https://econa.at.ua/Vypusk_8/p1/malovichko.pdf (дата звернення: 9.01.2020).
3. Trade Logistics in the Global Economy URL : <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf> (дата звернення: 9.01.2020).
4. Маринина С. В. Вплив процесу глобалізації на перспективні напрями розвитку міжнародної торгівлі. *Актуальные проблемы современной науки*. 2017. № 12. С. 11–17.
5. *Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ) № 995_234 від 19 травня 1956 р., приєднання України від 1 серпня 2006 р. № 57-V* URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_234 (дата звернення: 19.04.2019).
6. *Протокол до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів та багажу (КДПВ) від 5 липня 1978 р. № 995-686* URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_686 (дата звернення: 19.04.2019).
7. *Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) 1975 року № 995_012* URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_012 (дата звернення: 19.04.2019).
8. *Міжнародна Конвенція про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах від 21 жовтня 1982р. № 995_267* приєднання України від 4 липня

- 2002р. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_267 (дата звернення: 20.04.2019).
9. *Європейська Угода* про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) від 2 березня 2000 р. № 994_217 URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_217 (дата звернення: 20.04.2019).
 10. *Конвенція* про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним, залізничним та внутрішнім водним транспортом (КГПОГ) від 10 жовтня 1989 р. № 995_837 URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_837 (дата звернення: 20.04.2019).
 11. *Угода* про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень (УПШ) від 1 вересня 1970 р., приєднання України від 2 квітня 2007 р. № 995_b68 URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_b68 (дата звернення: 20.04.2019).
 12. *Угода* про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів від 13 листопада 1997 р., приєднання України від 28 лютого 2006 р. № 995_e51 URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_e51 (дата звернення: 20.04.2019).
 13. Yudenko A. Logistics performance index and indicators of competitiveness and potential of Ukraine in the countries of the European Union. *Тридцять шості економіко-правові дискусії*. 2019. Секція 9. URL : <http://www.spilnota.net.ua/ua/article/id-2891/> (дата звернення: 20.04.2019).
 14. Державна служба статистики України. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 02.02.2020).
 15. Сніжко Л., Главацький П. Визначення та оцінка чинників, що впливають на рівень конкурентоспроможності українських підприємств в сфері міжнародних автомобільних перевезень. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Серія : Технічна. 2011. Вип. 8, С. 354–359*. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/Upsal_2011_8_96 (дата звернення: 01.02.2020).
 16. Рожнятовська Д. Р. Технічні бар'єри у міжнародній торгівлі транспортними послугами: досвід вітчизняних автотранспортних підприємств. *77-ма Студентська науково-технічна конференція : зб тез доп.. Львів : Вида-во Львівської політехніки, 2019. С. 165–166*.
 17. Наказ Міністерства транспорту України № 757 «Про впорядкування системи оформлення, видачі, використання та обліку дозволів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом» в редакції від 11.09.2015 р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1075-04> (дата звернення: 20.04.2019).
 18. Спільна зустріч представників Державної служби України з безпеки на транспорті та Генерального інспекторату дорожнього транспорту Республіки Польща. URL : <http://dsbt.gov.ua/novyna/spilna-zustrich-predstavnykiv-derzhavnoyi-sluzhby-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti-ta> (дата звернення: 20.01.2020).
 19. AsMAP-Inform – інформаційний простір для перевізників України. URL : <https://www.youtube.com/channel/UCIKk30xAcODjhDj8jqnmvYA> (дата звернення: 20.01.2020).
-

20. Aarnink S., Faber J. Market Barriers to Increased Efficiency in the European On-road Freight Sector. Delft. 2019. URL : <https://www.cedelft.eu/en/publications/download/1372> (дата звернення: 20.01.2020).
21. Alises A. Comparison of road freight transport trends in Europe. Coupling and decoupling factors from an Input–Output structural decomposition analysis. 2019. URL : <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0965856415002475> (дата звернення: 10.01.2020).
22. Міністерство інфраструктури України. URL : <https://mtu.gov.ua/> (дата звернення: 20.02.2020).

References

1. Khazhanets, V. (2018) Udoskonalennia mizhnarodnykh perevezen vantazhiv (na prykladi PAT «KVK «RAPID») [Improvement of international freight transportation (on the example of PJSC «KVC» «RAPID»)] Retrieved from: http://ela.kpi.ua/bitstream/123456789/24993/1/Hajanec_magistr.pdf [in Ukrainian].
2. Malovychko, A. (2011) Eksport transportnykh posluh u mizhnarodnii i zovnishnii torhivli [Export of transport services in international and foreign trade] Ekonomichnyj Analiz – Economic Analysis. №8, P.125-128 Retrieved from: https://econa.at.ua/Vypusk_8/p1/malovichko.pdf [in Ukrainian].
3. Trade Logistics in the Global Economy (2018) Retrieved from: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>
4. Marynyna, S. (2017) Vplyv protsesu hlobalizatsii na perspektyvni napriamy rozvytku mizhnarodnoi torhivli [Impact of globalization process on perspective directions of international trade development] Aktual'ni problemy suchasnoji nauky – Actual problems of modern science, № 12, P.11-17 [in Ukrainian].
5. Konventsiiia pro dohovor mizhnarodnoho avtomobilnoho perevezennia vantazhiv (KDPV) №995_234 vid 19 travnia 1956 r., pryednannia Ukrainy vid 1 serpnia 2006r. № 57-V [Convention on the contract of international auto carriage of cargoes (KDPV)] Retrieved from: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_234 [in Ukrainian].
6. Protokol do Konventsii pro dohovor mizhnarodnoho avtomobilnoho perevezennia pasazhyriv ta bahazhu (KDPV) vid 5 lystopada 1978r. №995-686 [Protocol to the Convention on the Contract of International Auto Carriage of Passengers and Cargoes] Retrieved from: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_686 [in Ukrainian].
7. Mytna konventsiiia pro mizhnarodne perevezennia vantazhiv iz zastosuvanniam knyzhky MDP (Konventsiiia MDP) 1975 roku № 995_012 [Customs Convention on the International Carriage of Cargoes using the TIR Carnet (TIR Convention)] Retrieved from: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_012 [in Ukrainian].
8. Mizhnarodna Konventsiiia pro uzgodzhennia umov provedennia kontroliu vantazhiv na kordonakh vid 21 zhovtnia 1982r. №995_267 pryednannia Ukrainy vid 4 lystopada 2002r. [International Convention on the Harmonization of Cargo Controls at Borders] Retrieved from: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_267 [in Ukrainian].

9. Yevropeiska Uhoda pro mizhnarodne dorozhnie perevezennia nebezpechnykh vantazhiv (DOPNV) vid 2 bereznia 2000r. №994_217 [European Agreement on the International Carriage of Dangerous Goods by Road (SIPO)] Retrieved from: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_217 [in Ukrainian].
10. Konventsiiia pro tsyvilnu vidpovidalnist za shkodv, zapodiianu pry perevezenni nebezpechnykh vantazhiv avtomobilnym, zaliznychnym ta vnutrishnim vodnym transportom (KHPOH) vid 10 zhovtnia 1989r. № 995_837 [The Convention on Civil Liability for Damage Caused by the Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Water Transport (OGCG)] Retrieved from: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_837 [in Ukrainian].
11. Yudenko, A. (2019) Logistics performance index and indicators of competitiveness and potential of Ukraine in the countries of the European Union. Trydtsiat shosti ekonomiko-pravovi dyskusii – Thirty-six economic and legal discussions. Sektsiia 9. Retrieved from: <http://www.spilnota.net.ua/ua/article/id-2891/>
12. Uhoda pro mizhnarodni perevezennia shvydkopsuvnykh kharchovykh produktiv i pro spetsialni transportni zasoby, pryznacheni dlia tsykh perevezhen (UPSh) vid 1 veresniaia 1970r., pryiednannia Ukrainy vid 2 kvitnia 2007r. № 995_b68 [Agreement on the international carriage of perishable foodstuffs and on special vehicles intended for these carriage (UPS)] Retrieved from: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_b68 [in Ukrainian].
13. Uhoda pro pryiniattia yedynykh umov periodychnykh tekhnichnykh ohliadiv kolisnykh transportnykh zasobiv i pro vzaiemne vyznannia takykh ohliadiv vid 13 lystopada 1997r., pryiednannia Ukrainy vid 28 liutoho 2006r. №995_e51 [Agreement on the Acceptance of Uniform Conditions for Periodic Technical Inspections of Wheeled Vehicles and on the Mutual Recognition of Such Inspections] Retrieved from: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_e51 [in Ukrainian].
14. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy [State Statistics Service of Ukraine] Retrieved from: <http://www.ukrstat.gov.ua/> [in Ukrainian].
15. Snizhko, L., Glavats'kyj, P. (2011) Vyznachennia ta otsinka chynnykiv, shcho vplyvaiut na riven konkurentospromozhnosti ukrainskykh pidpriemstv v sferi mizhnarodnykh avtomobilnykh perevezhen [Determination and evaluation of factors affecting the level of competitiveness of Ukrainian enterprises in the field of international road haulage] Projectnyj menedzment, systemnyj analiz i logistyka – Project management, system analysis and logistics. Technical series. №8, P.354-359 Retrieved from: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Upsal_2011_8_96 [in Ukrainian].
16. Rozhniatovska, D.R. (2019) Tekhnichni bariery u mizhnarodnii torhivli transportnymy posluhamy: dosvid vitchyznianykh avtotransportnykh pidpriemstv [Technical barriers in the international trade in transport services: experience of domestic road transport companies] 77-ma Sudents'ka Naukova i tehnicna konferenzija: zbirnyk tez dopovidej – 77th Student Scientific and Technical Conference: collection of abstracts. – Lviv: Lviv Polytechnic Publishing House, P. 165-166 [in Ukrainian].
17. Nakaz Ministerstva transportu Ukrainy №757 «Pro vporiadkuvannia systemy oformlennia, vydachi, vykorystannia ta obliku dozvoliv na mizhnarodni perevezennia pasazhyriv i vantazhiv avtomobilnym transportom» v redaktsii vid 11.09.2015.

- [Order of the Ministry of Transport of Ukraine No. 757 «On streamlining the system of registration, issuance, use and accounting of permits for international auto carriage of passengers and cargoes»] Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1075-04> [in Ukrainian].
18. Spilna zustrich predstavnykiv Derzhavnoi sluzhby Ukrainy z bezpeky na transporti ta Heneralnoho inspektoratu dorozhnoho transportu Respubliki Polshcha [Joint meeting of representatives of the State Transport Service of Ukraine and the General Inspectorate of Road Transport of the Republic of Poland] Retrieved from: <http://dsbt.gov.ua/novyna/spilna-zustrich-predstavnykiv-derzhavnoyi-sluzhby-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti-ta> [in Ukrainian].
 19. AsMAP-Inform – informatsiinyi prostir dlia pereviznykiv Ukrainy [AsMAP-Inform - Information Space for Ukrainian Carriers] Retrieved from: <https://www.youtube.com/channel/UCIKk30xAcODjhDj8jqnmvYA> [in Ukrainian].
 20. Aarnink S., Faber J. (2012) Market Barriers to Increased Efficiency in the European On-road Freight Sector. Retrieved from: <https://www.cedelft.eu/en/publications/download/1372>
 21. Alises A. (2016) Comparison of road freight transport trends in Europe. Coupling and decoupling factors from an Input–Output structural decomposition analysis. Retrieved from: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0965856415002475>
 22. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy [Ministry of Infrastructure of Ukraine] Retrieved from: <https://mtu.gov.ua/> [in Ukrainian].

Статтю отримано 29 січня 2020 р.
Article received January 29, 2020.