

УДК 339.9

DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/188-3>**Лютий Д.Г.**

магістрант,

Національний технічний університет України
«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»**Грінько І.М.**

кандидат економічних наук, доцент,

доцент кафедри міжнародної економіки,

Національний технічний університет України
«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8948-5686>**Liutyi David, Hrinko Iryna**

National Technical University of Ukraine

"Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute"

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАСОБАМИ ВАНТАЖНОГО АВТОТРАНСПОРТУ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА КРАЇНАМИ-ЧЛЕНАМИ ЄС

У статті досліджено актуальні тенденції розвитку міжнародних перевезень засобами вантажного автотранспорту між Україною та країнами ЄС. Виявлено основні фактори впливу на розвиток та наявний стан автотранспортної системи України. Розглянуто наукові підходи щодо трактування сутності поняття «міжнародні перевезення» та здійснено критичний аналіз визначень наведених у різних джерел, і на основі цього, запропоновано авторське визначення міжнародних перевезень. Проведено аналіз продажів автотранспорту за видами операцій. Проаналізовано статистичні дані відносно дозволів на міжнародне перевезення та їх вплив на кількісну складову рейсів до країн ЄС. Надано рекомендації щодо вирішення актуальної проблеми черг на митних пропускних пунктах за обраними міжнародними сполученнями при перевезенні вантажів автомобільним транспортом шляхом оптимізації процесів наявних перевезень у розрізі інтермодального та мультимодального формату з використанням залізничного та автомобільного видів сполучення, враховуючи основні логістичні критерії ефективності перевезень: час, відстань та збереження вантажу.

Ключові слова: міжнародне перевезення, дозволи на міжнародне перевезення, ліцензування перевезень, вантажний автотранспортом, «транспортний безвіз».

FEATURES OF THE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL CARGO TRANSPORTATION BETWEEN UKRAINE AND EU MEMBER COUNTRIES

The article examines the current trends in the development of international road transport in the context of cargo transportation by Ukraine with the EU Member States and analyzes the main factors of influence of development factors on the current state of the road transport system based on the technical, legal and economic basis of this type of foreign economic activity. The author considers the concept of "international transportation" and carries out a critical analysis based on the subjective and objective directions of definitions from various sources, characterizes the defining features of road transportation in terms of the regulatory and legal component, and determines the impact of modern challenges on the importance of road transport in Ukraine's foreign trade. The analysis of road transport in international transportation in relation to others is carried out and the technical features of international transportation with the countries of the European Union are characterized. On the basis of current statistical data, the author analyzes the domestic market of freight transport and identifies the main trends in the import of freight transport as a component of international transportation. A review of statistical data on international transportation permits and their impact on the quantitative component of flights to European countries as a factor in the development of international transportation and the corresponding number of vehicles with environmental performance in accordance with European standards is carried out. Based on the current data on the main aspects of cooperation between Ukraine and the EU countries, which include "customs visa-free regime", "transport visa-free regime" and zero rate of customs clearance of motor vehicles as factors of increasing the overall traffic of cargo transportation, the author makes a critical analysis based on the causal vision of the current development of international transportation in the context of the selected land transport connection and the factors hindering the development of international transportation, taking into account the operational component of international transportation processes. The article provides recommendations for solving the urgent problem of queues at customs checkpoints for selected international connections for the transportation of goods by road by optimizing the processes of existing transportation in terms of intermodal and multimodal format using rail and road modes of communication as one of the ways to achieve the overall synergistic effect of transportation, taking into account the main logistics criteria for transportation efficiency: time, distance and cargo safety.

Keywords: international transportation, customs checkpoints, transportation licensing, road transport, "transport visa-free".

JEL Classification: F29, R40, R49

Постановка проблеми. В умовах сучасного стану вітчизняної транспортної системи вантажний автомобільний та залізничний види транспортування відіграють провідну роль у забезпеченні України товарами, приймаючи на себе збільшене навантаження з огляду відсутності авіаційного сполучення та постійних змін у роботі морських перевезень. Сучасна транспортна система України набуває все більшого значення у структурі кожного транспортного сполучення, що чинить сильний вплив на зовнішньоекономічні відносини з європейськими країнами, співпраця з якими впродовж останніх трьох років набуває рис взаємодопомоги та взаємовигоди. Проте станом на 2023 рік у роботі автомобільного вантажного транспорту відбуваються докорінні зміни у митному та документарному контексті, які у перспективному баченні за умов відсутності рішень на рівні вищих керівництв країн, будуть чинити негативний вплив на експортно-імпорتنі відносини з країнами-членами Європейського Союзу.

Актуальність та складність дослідження особливостей розвитку перевезень будь-яким видом транспорту в міжнародному сполученні пов'язана у першу чергу з неконтрольованою плінністю факторів, що впливають на організацію, процес транспортування та результативність перевезень. У перевезеннях автомобільним транспортом такими факторами здебільшого продовжують виступати документарні, законодавчі та технічні особливості, які за міжнародного конвенційного, договірного (міжнародного або у розрізі окремо взятих країн) загального апарату управління та контролю перевезень. Це докорінно продовжує змінювати загальні тенденції та рішення національних перевізників щодо співпраці з європейськими країнами поряд із взаємним політико-економічним аспектом важливості розвитку вантажного автотранспорту як одного з основних можливих наразі видів транспортування Україною вантажів.

В розвитку міжнародних перевезень автомобільним вантажним транспортом важливим аспектом виступає комплексний аналіз політико-нормативного регулювання та актуальної проблематики збільшеного навантаження на перевізників, відсутність якого у наявних дослідженнях за причиною нових прецедентів перешкоджає об'єктивному сприйняттю загального стану перевезень автомобільним транспортом і визначенню тенденцій та перспективного бачення подальшої співпраці держав, транспортних компаній, перевізників та митних служб у розрізі Україна–Європейський Союз.

Блокування кордонів із Польщею, Словаччиною, катастрофічне збільшення трафіку вантажного автотранспорту на кордонах із Румунією та Молдовою по причині першого фактору, затверджене продовження ініційованого, сумісно з Україною та Європейським Союзом, митного та транспортного «безвізу», створення та впровадження електронної системи пропуску та моніторингу транспортних засобів на митних переходах «ЄЧерги» є основними причинами докорінних та безпрецедентних змін. Ці зміни у національній транспортній системі мають як позитивний, так і негативний вплив на економіку держави, і Україну, як партнера зовнішньоекономічних відносин з країнами європейського регіону.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню особливостей розвитку вантажного автотран-

спорту в міжнародному розрізі перевезень України та Європейського Союзу присвятили свої наукові праці: А.М. Арамян, І.В. Бакум, В.М. Бандура, С.М. Березовенко, О.О. Гайша, В.Ф. Гарькава, К.М. Думенко, В.О. Каіров, О.С. Каіров, С.М. Пилипенко, В.І. Хомяков, Ю.С. Шемшученко, А.В. Яновицька. Предмету дослідження вітчизняного ринку вантажних перевезень присвятили роботи науковці М.В. Бойченко, О.М. Стасюк, Н.О. Федяй, Л.Ю. Чмирьова, В.Я. Швець.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. У проаналізованих дослідженнях щодо розвитку міжнародних перевезень автомобільним транспортом невирішеними залишаються питання високого рівня пропускну здатності як власного транспорту, так і транспортних одиниць європейських партнерів на митних пропускових пунктах. Залишаються не вирішеними питання затримки у поставках через недосконалість існуючої системи електронного бронювання черг на митниці та документарне оформлення експортованих та імпортованих вантажів.

Мета статті полягає у визначенні особливостей розвитку міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом між Україною та країнами Європейського Союзу.

Виклад основних результатів дослідження. Міжнародні перевезення є унікальним за своїм значенням процесом у розрізі зовнішньоекономічних відносин, що визначає спроможність кожної окремо взятої країни до забезпечення та розвитку власного експортно-імпортного потенціалу як одного з основних факторів міжнародної торгівлі в глобалізаційному економічному просторі.

Головним чином, вищезазначена актуальність дослідження міжнародних перевезень, полягає у суб'єктно-об'єктному визначенні міжнародних перевезень з огляду на специфіку поняття як невід'ємної частини товарного забезпечення окремо взятої країни, так і власне послуги перевезення як категорії зовнішньоекономічних відносин в розвитку міжнародної торгівлі.

Розгляд терміну «міжнародне перевезення», на нашу думку, потребує вдосконалення з огляду на конкретизовану визначеність і врахування усіх факторів впливу на міжнародні перевезення. Аналізуючи наукові підходи щодо трактування сутності поняття «міжнародні перевезення» (табл. 1), можемо систематизувати основні особливості трактування цієї категорії: забезпеченням міжнародних перевезень та міжнародних сполучень виступають різні види транспорту; за якісним складом міжнародні перевезення охоплюють вантажні, пасажирські перевезення; ознакою міжнародного перевезення є наявність як мінімум двох країн, на основі регулювання законодавчого апарату, договорів, угод та уніфікованих конвенційних правил завдяки яким здійснюється така транспортна операція.

Виходячи із проаналізованих вищенаведених визначень, пропонуємо авторське визначення автотранспортних міжнародних вантажних перевезень як: *перевезення вантажів автомобільним транспортом на основі укладеного між контрагентами (що є представниками різних країн) договору або угоди про перевезення з перетином або транзитом державного кордону щонайменше двох країн, регулювання усіх етапів якого відбувається на основі конвенцій, директив, договорів та угод міжнародного або міждержав-*

Таблиця 1

Визначення поняття «міжнародні перевезення» в літературних та інформаційних джерелах

Назва джерела, автор	Формулювання визначення
1. Міжнародні перевезення (юридична енциклопедія) за загальною редакцією Ю.С. Шемшученка	Міжнародні перевезення – перевезення вантажів, пасажирів, багажу (багажу) і пошти всіма видами транспорту між двома або більше пунктами відповідно до умов, встановлених міжнародними договорами.
2. Міжнародні перевезення у зовнішньоекономічній діяльності (електронний вісник), С. М. Березовенко	Міжнародні перевезення або міжнародні комбіновані перевезення – це перевезення вантажів або пасажирів між декількома країнами, яке характеризується вимушеним транзитом принаймні через дві сусідні країни.
3. Організація транспортних подорожей (конспект лекцій), С.В. Булатов	Під міжнародними перевезеннями розуміється перевезення пасажирів і багажу в межах території двох або більше країн, причому пункти відправлення і призначення здійснюються на території сторони угоди про перевезення або міжнародної конвенції.

Джерела: складено автором на основі [1–3]

ного значення з метою виконання зобов'язання щодо надання послуги про перевезення та/або забезпечення зовнішньоекономічної угоди/контракту на поставку відносно доставки вантажу.

У документарному оформленні власне всіх етапів міжнародного перевезення з країнами-членами Європейського Союзу здебільшого використовують інструкції, інвойси, сертифікати якості, карантинні ветеринарні сертифікати тощо. Зокрема, для країн-резидентів Європейського Союзу важливим документом у розрізі імпорту виступають експортні декларації формату DUA і DAE або так звані формати такої декларації як EX-A та EX-1. Ці документи для європейського виробника або підприємства/компанії виступають забезпеченням того, що вантаж, переданий кінцевому отримувачу (що не є резидентом ЄС) був вивезений за територію кордону ЄС відповідним митним коридором та зазначеним вантажним автотранспортом. Зазначені документи є важливими для українських імпортерів, і особливо є запорукою повернення європейським виробником, після перетину кордону, ПДВ за сплачений товар [4].

Іншими важливими положеннями про здійснення міжнародних перевезень автомобільним транспортом, варто зазначити, прийнятий Європейським Союзом у липні 2020 року «Пакет мобільності», низку правових актів, що визначають соціальні аспекти роботи автотранспорту, технічне забезпечення транспортних операцій відносно моніторингу місцезнаходження та пройденого автотранспортом кілометражу та годин роботи водія, нормативно-правову основу доступу до ринку міжнародних перевізників тощо [5].

Загалом, сучасний стан перевезень автотранспортом з європейськими країнами у значній мірі залежить від швидкості роботи та трафіку митних пропускних пунктів для вітчизняного автомобільного транспорту. Найбільша кількість митних пунктів зосереджена у Польщі (причиною цього є власне довжина кордону з Україною), Угорщині, Словаччині, Болгарії, Румунії та Молдові. Хоча остання країна не є членом Європейського Союзу, а Румунія, так як і Болгарія немає наземного кордону з Україною. Для Румунії та Молдови висока концентрація автомобільного транспорту пояснюється участю автомобільного вантажного транспорту в інтермодальних та мультимодальних перевезеннях разом із морським транспортом, а Молдова виступає здебільшого транзитною країною у здійсненні міжнародних перевезень України та інших країн Європейського Союзу.

Одними з можливих причин збільшення трафіку вантажних перевезень автомобільним транспортом на нашу думку виступають нормативні угоди, прийняті восени та взимку 2022 року Україною з Європейським Союзом з огляду на вдосконалення міжнародної торгівлі та загального рівня контролю транспортного трафіку через кордони, транспортування гуманітарної допомоги, медикаментів, електричних засобів, продуктів харчування та ін.

Першою із таких угод є «митний безвіз» від 1 жовтня 2022 року – положення про приєднання України до загальноєвропейської системи спільного транзиту відносно транспортного сполучення та спрощення процедур митного та гарантійного оформлення вантажів. Запорукою функціонування єдиної системи транзиту та документарного обігу у режимі спільного транзиту Європейського Союзу та третіх країн виступає впроваджена у 1987 році Конвенція про процедуру спільного транзиту, за положеннями якої відбувається здійснення міжнародних перевезень автомобільним вантажним транспортом між Україною та країнами ЄС.

Спільний транзит через вищезазначені митні пункти переходу постійно збільшувався з огляду на швидкість проходження митних пунктів по причині можливості використання лише однієї транзитної декларації T1 та скасування «митним безвізом» сплати гарантійних коштів за товар покупцем до митниці. За даними Міністерства Фінансів України за 11 місяців «митного безвізу» станом на вересень 2023 року було оформлено більше 19 тис. транзитних декларацій, а загальна кількість переміщень з України склала 15725 одиниць, товари по 3430 деклараціях були успішно доставлені до митниць, кількість декларацій у серпні 2023 року становила 777 одиниць. Поряд із цим, вітчизняним підприємствам було надано 72 авторизації на застосування транзитних спрощень [6]. Проаналізуємо динаміку продажів вантажних автомобілів за видами операцій за червень 2022 року по червень 2023 року, яка представлена на рис. 1.

Другою головною причиною підвищення трафіку стала можливість розмитнення автомобільного транспорту (у тому числі вантажного) під нульову ставку ввізного мита від 29 червня 2023 року, що спровокувало збільшення імпорту вантажного транспорту, та підвищило роль внутрішніх вітчизняних перепродажів автотранспорту, що лідирували поміж інших обсягів за операціями із найбільшим показником у 2277 штук (85,09% загального обсягу) в червні місяці 2023 року

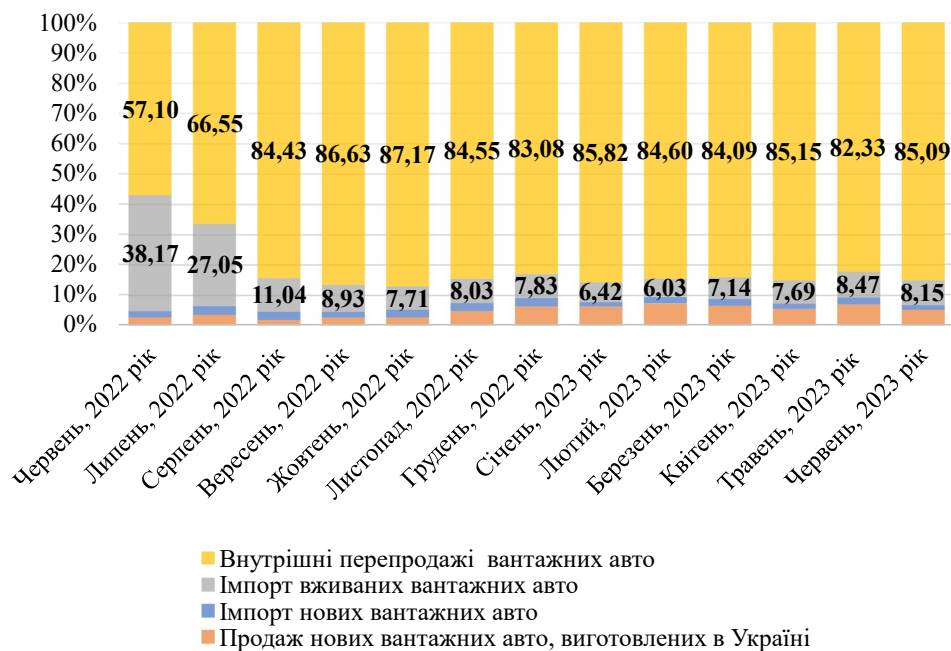


Рис. 1. Динаміка продажів вантажних автомобілів за видами операцій, червень 2022 року – червень 2023 року (у % до загального обсягу)

Джерело: побудовано на основі [7]

та найменшим показником у 1255 штук (57,1% загального обсягу) минулорічного червня 2022 року.

Впровадження нульової ставки ввізного мита визначило рекордний показник імпорту вживаних вантажних авто (через низьку ціну) саме у червні 2022 року в кількості 839 штук (38,17% загального обсягу) та різкого падіння даного показника до 519 штук (27,05% загального обсягу) вже у наступному місяці цього ж 2022 року. Загалом середній вік імпортованих вживаних вантажівок понад 3,5 тонни, вперше зареєстрованих у червні 2023 року, становив 8,9 років і не змінився порівняно з попереднім місяцем цього року. Водночас середній вік вантажівок понад 3,5 тонни, проданих на внутрішньому ринку в червні 2023 року, становив 24,7 року, що на рік більше, ніж у минулому місяці, згідно з аналізом останніх місяців 2022–2023 років, український ринок вантажівок демонструє тенденцію до старіння [7].

Третью з основних причин збільшення трафіку на пропускних пунктах була відміна дозволів Європейською конференцією міністрів транспорту (далі – ЄКМТ) багатосторонніх ліцензій на міжнародне перевезення вантажів на транспортних засобах компаній, що працюють у країнах-учасниках ЄКМТ, на основі системи квот від 29 червня 2022 року, що отримало назву «транспортного безвізу». Товари можуть перевозитися між державами-членами ЄКМТ або транзитом, в межах однієї, чи кількох держав-членів ЄКМТ з використанням транспортних засобів, зареєстрованих у державі-члені ЄКМТ. Заявка на отримання вищезазначеної ліцензії відповідає суворим вимогам, серед яких також є відповідність категоріям транспортних засобів Євро 5–6 (екологічні стандарти транспортних засобів, що регулюють викиди шкідливих речовин у вихлопних газах). Цей дозвіл водій повинен мати щоразу, коли перевозить вантаж, або їде з порожнім транспортним

засобом, а також заповнювати його перед початком поїздки. ЄКМТ видаються на один календарний рік та є дійсними для необмеженої кількості рейсів міжнародних вантажоперевезень. Членами ЄКМТ є 43 європейські країни. Отримання такої ліцензії вказує на якісну роботу компанії і є свідченням надійності міжнародного експедитора. Отримати її нелегко, оскільки необхідно володіти великою кількістю рухомого складу (парку), який не повинен мати жодних порушень і відповідати всім стандартам екологічної безпеки.

20 жовтня 2023 року Міністерством інфраструктури України було проведено чергове засідання Конкурсної комісії з видачі ліцензій ЄКМТ, під час якого обговорювалося питання прийому електронних анкет для участі в конкурсі на видачу ліцензій ЄКМТ. Було обговорено ліцензію ЄКМТ на 2024 рік та прийнято рішення про допуск до участі в конкурсі техніки, переданої для потреб Збройних Сил України.

За даними 2023 рік, до участі в конкурсі з видачі ліцензій ЄКМТ у 2024 році загальна кількість транспортних засобів, що беруть участь, становила 24 089, з них 11282 автомобілів стандарту Євро-5 та 12807 транспортних засобів стандарту Євро-6. За даними Укртрансбезпеки за вищевказаним конкурсом, загальна кількість транспортних засобів, не допущених до участі в конкурсі (стандартів Євро-5 та Євро-6), становить 55 одиниць. Згідно даних міжнародних перевезень до Італії, Австрії, Греції та Угорщини (країн, що встановили обмеження до транзиту своєю територією для українських перевізників) важливим буде слугувати те, що за відсутності даних за 2021–2022 роки тенденція до видачі дозволів українським перевізникам зазнала значного скорочення за останніми даними трьох кварталів 2023 року (рис. 2).

Тенденцію до скорочення рейсів за дозволами на прикладі вищезазначених країн можемо спостері-

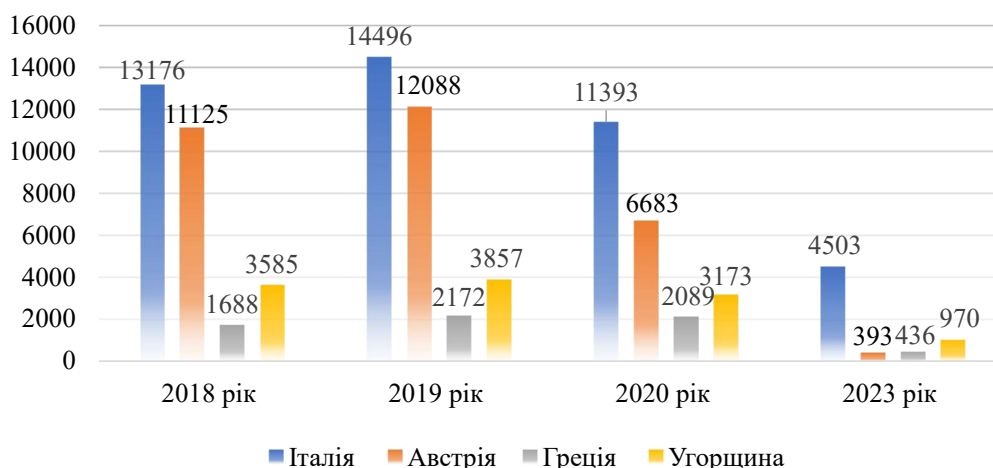


Рис. 2. Динаміка рейсів за дозволами ЄМКТ до країн, що встановили обмеження

Джерело: систематизовано та побудовано на основі [8]

гати також впродовж 2019–2020 років, що пов'язано з настанням пандемії, а власне низькі показники 2021–2023 років пов'язані із запровадженням «транспортного безвізу», що звільняє перевізників, транспортні компанії та підприємства від обов'язкового отримання дозволів на двосторонні та транзитні перевезення територією ЄС від 29 червня 2022 року. «Транспортний безвіз» ЄС є основною причиною значної невідповідності даних 2023 року за загальною кількістю перевезень та кількістю перевезень за дозволами ЄМКТ. Адже згідно даних Державної служби України з безпеки на транспорті загальна кількість перевезень у 2023 році: в Італію склала 30224 рейси (при 4503 отриманих дозволи), у Австрію – 11407 рейси (при 436 отриманих дозволи), в Угорщину – 25217 рейсів (при 970 отриманих дозволи) та 4776 рейсів (при показникові отриманих дозволів у 436 штук) як показника для Греції.

Порівнюючи показники з 2020 роком, можемо зазначити підвищення майже утричі кількості рейсів в Італію, збільшення удвічі кількості рейсів за напрямом/транзитом Україна – Австрія, удвічі підвищення кількості рейсів до Греції та рекордним збільшенням більше, ніж у вісім разів підвищенням кількості рейсів до Угорщини, що пояснюється у першу чергу транзитним географічним та митним значенням Угорщини для вітчизняних перевізників. У свою чергу, загалом за чотири країнами видача дозволів скоротилась на: Італія – 66% (8673 штуки), Австрія – 97% (10732 штуки), Греція – 75% (1295 штук), Угорщина – 73% (2615 штук). Також важливим фактором в аналізі вищенаведених даних виступає термін дієвості дозволу, адже водії, компанії та підприємства, що пройшли конкурс та отримали дозвіл ЄМКТ мають право на переміщення вантажних автотранспортних засобів територією Євросоюзу впродовж одного року [8].

Надзвичайно важливим аспектом у подальшому аналізі збільшення трафіку через кордони держав Європейського Союзу є визначення збільшення трафіку на кордоні з Польщею, оскільки вищезазначені дані відображають загальний тенденціальний вплив на збільшення кількості рейсів у відповідності до відміни дозволів ЄМКТ, проте не включають у себе Польщу,

оскільки дана країна не вводила обмежень щодо транзиту та перевезень своєю територією до 2023 року включно.

Згідно останніх даних відділу новин компанії «Logist Today», за перші 6 місяців 2023 року польсько-український кордон перетнули 642,4 тис. вантажівок, що на 66% більше, ніж за аналогічний період минулого року. За той же період автобусний трафік збільшився на 17% до 85,9 тис., а кількість легкових автомобілів зменшилась на 10% до 1,2 млн. Поїздки на інших видах транспорту (наприклад, залізницею) збільшилися на 192% до 29,5 тис.

За даними митного агентства Bunasta, за перші шість місяців 2023 року на кордоні з Україною було зафіксовано понад півмільйона перетинів вантажних автомобілів. Усього їх було 221,2 тис. на прибуття до Польщі (зростання на 22%, у порівнянні з 2022 роком) та 280,3 тис. відправлення з Польщі (зростання на 36,1%, порівняно з 2022 роком). У період із січня по червень 2023 року кількість прибуття до Польщі збільшилася на 9% порівняно з першою половиною 2021 року. У свою чергу, активність перевізників, які в'їжджають на територію України у першому півріччі поточного року, була на 22% вищою, ніж за той же період два роки тому. З квітня по червень 2023 року кількість прибуття вантажних автомобілів до Польщі з України становила 99,2 тис., що на 1% більше, ніж у 2022 році, і на 5% менше, ніж у другому кварталі 2021 року. На той період потік із Польщі до України становив 136,4 тис. вантажівок, що означає зростання на 13% порівняно з другим кварталом 2022 року.

Збільшення трафіку на митних пропускних пунктах, на нашу думку, є результатом загального ініціативного курсу, спрямованого на поліпшення усіх умов міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом. Проте, з огляду на організацію транспортної системи у розрізі вантажних перевезень визначеними сполученнями, наявні наслідки станом на 2023 рік зазнають все більшого негативного впливу як на перевезення, так і на зовнішню торгівлю в цілому [9].

У розрізі електронного бронювання черг починаючи з 6 грудня 2023 року польськими перевізниками було здійснено блокування трьох основних найбіль-

ших пунктів пропуску: «Корчова-Краківець», «Хребенне-Рава-Руська», «Дорогусь-Ягодин» для українських перевізників, що докорінно змінило ситуацію у проходженні кордону з Польщею. Збільшений трафік викликаний за описаними вище трьома причинами, і у тому числі щодо недобросовісної конкуренції із національними польськими транспортними компаніями. Доступними для проїзду вантажівок залишилися три пункти: «Шегіні-Медика», «Устилуг-Зосин» та «Нижанковичі-Мальховіце» (останні два зазначені пункти – тільки для порожніх вантажівок). Польські перевізники висунули Україні шість вимог для зняття блокади на вищезазначених кордонах [10]:

– повернення системи дозволів ЄМКТ для українських перевізників та посилення правил перевезень за договорами для всіх іноземних перевізників (для зменшення рівня трафіку з огляду на високу завантаженість пропускних пунктів україно-польського кордону);

– заборона реєстрації компанії в Польщі, якщо фінанси компанії знаходяться не на території ЄС (для зменшення ризиків, пов'язаних з фінансовими махінаціями, прозорість митного та податкового національних режимів Польщі);

– створення окремої черги для польських перевізників у «ЄЧерзі» для авто на номерах ЄС (для організації прозорості відстежень проходження кордону, виявлення та виправлення наявної корупційної складової у системі електронного бронювання);

– створення окремої черги на всіх кордонах для порожніх фур;

– надання польським перевізникам доступ до системи «Шлях» (для забезпечення прозорості декларування вантажів як гуманітарної допомоги, відстежень наявної гуманітарної складової в обсягах перевезення вантажів).

Висновки. Проведене дослідження надало змогу визначити проблематику перевезень України з країнами членами ЄС. У зв'язку з ситуацією на кордонах рекомендується здійснити лібералізацію вантажу перевезень і оформлення вантажів та транспортних засобів. Вирішення ситуації на кордоні можливе за наявності взаємної згоди всіх учасників міжнародного руху. Останнім часом ситуація дещо покращується шляхом використання контрейлерних перевезень залізничним транспортом, що має на меті зменшити черги на кордоні. Застосування залізничного транспорту дозволяє збільшити потужність пунктів пропуску через: по-перше, наявність завантажуваних потужностей на залізничних станціях (Ізов і Грубешув); по-друге, наявності залізничних ваг, що дозволяють враховувати вагу бруто вантажів і автотранспорту. Крім того, оформлення вантажів і автомобілів у складі одного потягу (залізничного) дозволяє автоматизувати оформлення декількох вантажів або пакетів вантажів у вигляді партії вантажів, що скорочує витрати на митне оформлення та перевірку документів. Цьому рішенню властиві й недоліки: наявність навантажувальних потужностей з одного боку дозволяє оперативно завантажувати автомобілі та причепи на платформи, проте вимагає часу на завантаження і розвантаження, формування потягів, та інші операції не пов'язані з перевезенням вантажів та автотранспорту залізницею. Тому, оптимальним рішенням для вирішення проблем із міжнародними перевезеннями є одночасне збільшення прозорості, громадського контролю (за чергами і оформленням), а також загальної лібералізації митного законодавства та адаптації його до рекомендацій і вимог ЄС та Єврокомісії. Перспективами подальших наукових досліджень є удосконалення механізму проведення міжнародних перевезень між Україною країнами ЄС.

Список використаних джерел:

1. Юридична енциклопедія: в 6 т. / гол. редкол.: Ю.С. Шемшученко. Київ: «Українська енциклопедія», 1998. URL: https://leksika.com.ua/10030712/legal/mizhnarodni_perevezennya (дата звернення: 07.11.2023).
2. Березовенко С.М. Управління зовнішньоекономічною діяльністю: навч. посібник. 2-ге вид., випр. і доп. / за заг. ред. А.І. Кредісова. Київ: ВІРА-Р, 2002. 552 с.
3. Булатов С.В. Опорний конспект лекцій з дисципліни «Організація транспортних подорожей» для здобувачів спеціальності 242 «Туризм». Запоріжжя: «Запорізька політехніка», 2021. 30 с. URL: http://eir.zp.edu.ua/bitstream/123456789/8826/1/KL_Bulатов.pdf (дата звернення: 07.11.2023).
4. Еганов О.Ю., Думенко К.М., Бандура В.М., Гайша О.О., Арамян А.М., Каіров О.С., Каіров В.О., Пилипенко С.М., Гарькава В.Ф. Транспортні системи та логістика: монографія. Варшава: RS Global Sp. Z O.O., 2021. 144 с. URL: <https://monographs.rsglobal.pl/index.php/rsgl/catalog/download/41/38/128-1?inline=1> (дата звернення: 13.11.2023).
5. Яновицька А.В. Правове регулювання міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом. *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ*. 2013. № 3. С. 106–116.
6. Митний безвіз у цифрах більше 19 тис. транзитних декларацій за 11 місяців міжнародного застосування NCTS (5 вересня 2023 року). URL: https://mof.gov.ua/uk/news/mitnij_bezviz_u_tsifrakh_bilshe_19_tis_tranzitnikh_deklaratsii_za_11_misiatsiv_mizhnarodnogo_zastosuvannia_ncts-4168 (дата звернення: 13.11.2023).
7. Статистика авторинку від 5 липня 2023 року. *Інститут досліджень авторинку*. 2023. URL: <https://eauto.org.ua/news/349-prodazhi-vantazhivok-v-ukrajini-zrosli-na-chvert-yaki-modeli-obirali> (дата звернення: 15.11.2023).
8. Конкурс щодо розподілу дозволів ЄМКТ: до уваги автомобільних перевізників. 2023. URL: <https://mtu.gov.ua/news/34819.html> (дата звернення: 21.11.2023).
9. Бикова А. Польща: як змінився потік транспорту на кордоні з Україною. 2023. URL: <https://logist.today/dnevnik-logista/2023-08-04/polsha-kak-izmenilsya-potok-transporta-na-granitse-s-ukrainoj/amp> (дата звернення: 10.12.2023).
10. Букатюк У. Удар в спину. Три найбільші пункти на кордоні між Україною і Польщею перекриті. Що це означає для бізнесу (6 листопада 2023 року). URL: <https://forbes.ua/money/polske-povstannya-na-kordoni-chomu-polsko-ukrainskiy-kordon-vchergove-perekrityo-ta-yak-ukrainskiy-biznes-rozvyazuvatime-problemu-06112023-17051> (дата звернення: 10.12.2023).

References:

1. Shemshuchenko Yu. S. (1998) Yurydychna entsyklopediia [Legal encyclopedia]. Kyiv: «Ukrainska entsyklopediia». Available at: https://leksika.com.ua/10030712/legal/mizhnarodni_perevezennya (accessed November 7, 2023).

2. Berezovenko S. M. (2002) *Upravlinnia zovnishnoekonomichnoiu diialnistiu : navch. posibnyk* [Management of foreign economic activity: a study guide] / za zah. red. A.I. Kredisova. Kyiv: VIRA-R, 552 p. (in Ukrainian)
3. Bulatov S. V. (2021) *Oporni konspekt lektsii z dystsypliny «Orhanizatsiia transportnykh podorozhei» dla zdobuvachiv spetsialnosti 242 «Turyzm»* [Reference summary of lectures on the discipline "Organization of transport trips"]. Zaporizhzhia: «Zaporizka politekhnikha», p. 30. Available at: http://eir.zp.edu.ua/bitstream/123456789/8826/1/KL_Bulatov.pdf (accessed November 7, 2023).
4. Ehanov O. Yu., Dumenko K. M., Bandura V. M., Haisha O. O., Aramian A. M., Kairov O. S., Kairov V. O., Pylypenko S. M., Harkava V. F. (2021) *Transportni systemy ta lohistyka: monohrafiia* [Transport systems and logistics: monograph]. Varshava: RS Global Sp. Z O.O., p. 144. Available at: <https://monographs.rsglobal.pl/index.php/rsgl/catalog/download/41/38/128-1?inline=1> (accessed November 13, 2023).
5. Ianovytska A. V. (2013) *Pravove rehuliuвання mizhnarodnykh vantazhnykh perevezen avtomobilnym transportom* [Legal regulation of international freight transportation by road]. *Naukovyy visnyk Lvivskoho derzhavnoho universytetu vnutrishnikh sprav*, no. 3, pp. 106–116.
6. Mytni bezviz u tsyfrakh bilshe 19 tys. tranzitnykh deklaratsii za 11 misiatsiv mizhnarodnoho zastosuvannia NCTS [Customs visa-free in numbers of more than 19 thousand transit declarations for 11 months of international application of NCTS]. Available at: <https://mof.gov.ua/uk/news/mitnii-bezviz-u-tsyfrakh-bilshe-19-tis-tranzitnykh-deklaratsii-za-11-misiatsiv-mizhnarodnoho-zastosuvannia-ncs-4168> (accessed November 13, 2023).
7. Statystyka avtorynku vid 5 lypnia 2023 roku [Car market statistics from July 5, 2023]. Available at: <https://eauto.org.ua/news/349-prodazhi-vantazhivok-v-ukrajini-zrosli-na-chvert-yaki-modeli-obirali> (accessed November 15, 2023).
8. Konkurs shchodo rozpodilu dozvoliv YeKMT: do uvahy avtomobilnykh pereviznykiv [Competition for the distribution of ECMT permits: attention of motor carriers]. Available at: <https://mtu.gov.ua/news/34819.html> (accessed November 21, 2023).
9. Bykova A. (2023) *Polshcha: yak zminyvsia potik transportu na kordoni z Ukrainoiu* [Poland: how the traffic flow on the border with Ukraine has changed]. Available at: https://logist.today/dnevnik_logista/2023-08-04/polsha-kak-izmenilsya-potok-transporta-na-granitse-s-ukrainoj/amp (accessed December 10, 2023).
10. Bukatiuk U. *Udar v spynu. Try naibilshi punkty na kordoni mizh Ukrainoiu i Polshcheiu perekryti. Shcho tse oznachaie dla biznesu* [Backblow. The three largest points on the border between Ukraine and Poland are closed. What it means for business]. Available at: <https://forbes.ua/money/polske-povstannya-na-kordoni-chomu-polsko-ukrainskiy-kordon-vchergove-perekrito-ta-yak-ukrainskiy-biznes-rozvyazuvatime-problemu-06112023-17051> (accessed December 12, 2023).