

УДК656.025.4

Платонов А. Ю.

Національний транспортний університет

## СИСТЕМА НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЦИФРОВОЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ ДОЗВІЛЬНО-СУПРОВІДНИХ ДОКУМЕНТІВ

Розроблено структурну схему та виділено компоненти нормативно-правового забезпечення міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом як комплекс національного законодавства та міжнародних нормативних документів, ратифікованих Україною. Представлено характеристику окремих міжнародних договорів, які спрощують проходження кордонів автотранспортом і виконання інших адміністративних процедур. Описано особливості використання книжки МДП (Конвенція TIR), міжнародної товарно-транспортної накладної (CMR), дозволів ЄКМТ (СЕМТ). Описано світові тенденції та наявні проекти з активізації використання інформаційних цифрових технологій в організації міжнародних вантажних перевезень, визначено місце України в міжнародних проектах цифрової трансформації вантажних перевезень. Розкрито переваги переходу на використання електронної книжки МДП (e-TIR), електронної транспортної накладної (e-CMR), а також розроблення та впровадження електронних дозволів на здійснення міжнародних автомобільних перевезень (e-Permit).

**Ключові слова:** міжнародні вантажні перевезення, автомобільний транспорт, нормативно-правове регулювання, книжка МДП, міжнародна товарно-транспортна накладна, цифрові технології.

**Постановка проблеми.** Ефективне функціонування транспортного комплексу країни є необхідною умовою її економічного розвитку. Сучасні умови розвитку України, підписання та ратифікація Угоди про асоціацію з Європейським Союзом вказують на необхідність подальшого розвитку вантажних автомобільних перевезень, оскільки цей вид транспортування може стати базисом збільшення товаропотоку між Україною та ЄС.

Необхідною умовою розвитку міжнародних вантажних перевезень є наявність відповідного нормативно-правового забезпечення та активізація використання цифрових технологій у дозвільно-супровідній документації.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Вивчення нормативно-правового регулювання процесів міжнародних вантажних перевезень проводиться в роботах таких вітчизняних учених, як В.А. Балін [1], О.В. Єременко [2], О.П. Радчук [7], Г. Урусова [9], А.В. Яновицька [10] та ін.

**Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми.** Незважаючи на те, що деякі напрацювання вже існують, комплексна систематизація нормативно-правового забезпечення міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом у дослідженнях учених відсутня.

**Мета статті** полягає у проведенні комплексного дослідження системи нормативно-правового забезпечення міжнародних вантажних перевезень та мож-

ливостей цифрової трансформації дозвільно-супровідних документів для вітчизняних перевізників.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Законодавчу базу міжнародних вантажних перевезень можна розділити на дві частини: міжнародні нормативні документи, ратифіковані Україною, та внутрішнє національне законодавство. Структурна схема нормативно-правового забезпечення міжнародних вантажних перевезень представлена на рис. 1.

Укладання договорів перевезення вантажу з іноземними контрагентами передбачає, що сторони будуть враховувати норми відповідних міжнародних правових документів. Слід зазначити, що якщо міжнародним договором України, який набрав чинності в установленому порядку, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені у відповідному акті національного законодавства, то застосовуються правила міжнародного договору.

Деталізація змісту компонентів нормативно-правового забезпечення міжнародних вантажних перевезень у національному законодавстві представлена у табл. 1.

Сьогодні послуги з перевезення здійснюються підприємствами різних форм власності. З метою захисту інтересів споживачів і державного регулювання ринку транспортних послуг ст. 9 Закону України «Про автомобільний транспорт» [5] передбачає, що надання послуг із перевезення вантажів автомобільним транспортом належить до видів

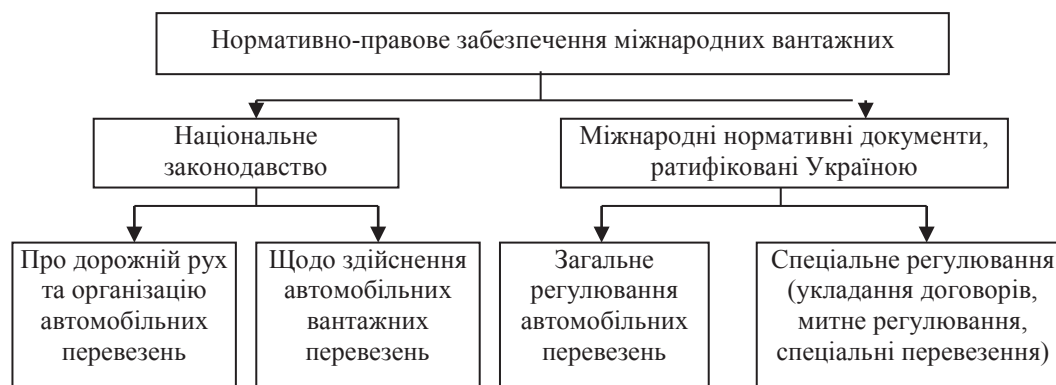


Рис. 1. Структурна схема нормативно-правового забезпечення міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом

Джерело: розроблено автором

Таблиця 1

## Компоненти нормативно-правового забезпечення міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом у національному законодавстві

Категорія	Зміст	Приклади нормативно-правових актів
Законодавство України про дорожній рух та організацію автомобільних перевезень	Законодавчі акти, що містять основоположні норми стосовно перевезень автомобільним транспортом загалом	Цивільний Кодекс України, Господарський Кодекс України, ЗУ «Про транспорт», ЗУ «Про автомобільний транспорт», ЗУ «Про дорожній рух», Транспортна стратегія України до 2020 р. та ін.
Законодавство України щодо здійснення автомобільних вантажних перевезень	Урегулює більш звужену сферу автомобільних перевезень – вантажоперевезення	ЗУ «Про транзит вантажів», ЗУ «Про перевезення небезпечних вантажів», ЗУ «Про ліцензування певних видів господарської діяльності», Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів і небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом (Постанова КМУ від 02.12.2015 № 1001), Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні (Наказ МТУ № 363), ЗУ «Про транспортно-експедиторську діяльність» та ін.

Джерело: складено автором за матеріалами [7; 10]

Таблиця 2

## Міжнародні нормативні документи, ратифіковані Україною, у сфері міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом

Категорія	Зміст	Приклади нормативно-правових актів
Загальне регулювання у сфері автомобільних перевезень	Встановлення єдиних для європейських країн основних правил дорожнього руху, вимог до транспортних засобів та водіїв, правил реєстрації транспортних засобів, вимог до розпізнавальних знаків країн, затвердження зразків міжнародних та національних посвідчень для водіїв	«Конвенції про дорожній рух» (1968 р.) «Про дорожні знаки та сигнали» (1968 р.), «Конвенція про обкладання податком дорожніх транспортних засобів, які використовуються для міжнародних перевезень вантажів» (1956 р.), «Європейська угода про міжнародні автомагістралі» (1975 р.) та ін.
Спеціальне регулювання	Регулювання митних питань автомобільних перевезень	«Митна конвенція про міжнародні перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП» (Конвенція TIR – 1975 р.), «Митна конвенція про тимчасове ввезення дорожніх транспортних засобів»
	Регулювання спеціальних перевезень	«Міжнародна конвенція про спрощення та гармонізацію митних процедур», «Митна конвенція відносно контейнерів» та ін.
	Регулювання порядку укладання договорів на міжнародні вантажні перевезення	«Європейська угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів» (1957 р.), «Угода про міжнародне перевезення швидкопсувних продуктів та про спеціальні транспортні засоби, які використовуються, для цих перевезень» (1970 р.)
	Регулювання порядку укладання договорів на міжнародні вантажні перевезення	«Конвенція про договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом» (1956 р.)

Джерело: складено автором за матеріалами [7; 10]

підприємницької діяльності, для здійснення яких необхідна ліцензія.

Особливості ліцензування на автомобільному транспорті передбачені ст. 9 Закону України «Про автомобільний транспорт» [5] та Ліцензійними умовами [3]. Пунктами 29 Ліцензійних умов [3] встановлено організаційні, технічні і кваліфікаційні вимоги до надання послуг з перевезення вантажів, визначено форму заяви на отримання ліцензії і перелік даних, які необхідно надати. У ст. 48 Закону України «Про автомобільний транспорт» визначено перелік документів, що дають право на перевезення вантажів.

Регулювання міжнародних автомобільних перевезень здійснюється такими міжнародними організаціями, як Комітет внутрішнього транспорту (КВТ) Європейської економічної комісії (ЄЕК) ООН, Міжнародний союз автомобільного транспорту (МСАТ), Європейська комісія міністрів транспорту (ЄКМТ).

Деталізація змісту компонентів міжнародних нормативних документів, ратифікованих Україною, у сфері міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом представлена у табл. 2.

Важливою угодою є Конвенція про договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом (укладена в Женеві 1956 р.), до якої Україна приєдналася у 2006 р. з певними

умовами. Відповідно до ст. 1, Конвенція МДП застосовується до договорів перевезення вантажів автомобільним транспортом, якщо пункт відправлення або пункт призначення вантажу знаходиться у двох різних країнах і хоча б одна з них підписала цю угоду. Договір перевезення оформляється накладною (міжнародна товарно-транспортна накладна – СМР), яка складається у трьох примірниках (відправнику, перевізнику й одержувачу). Відповідно до Конвенції вантажна накладна обов'язково повинна мати абревіатуру «СМР», розміщену в овалі, та припис, що «це перевезення, незважаючи ні на які інші договори, виконується згідно з умовами Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (КДПВ)». Конвенцією не встановлено форму такої накладної, проте визначено основні істотні та додаткові умови, які сторони повинні визначити договором. Перевізник перевіряє вантаж до перевезення, вимагає додаткові або відсутні документи, а потім починає нести відповідальність за збереження і терміни доставки вантажу [7, с. 309].

Існують також окремі міжнародні договори, які спрощують проходження кордонів автотранспортом і виконання інших адміністративних процедур. Серед них – Митна Конвенція про міжнародне перевезення вантажів із використанням книжки МДП (Конвенція TIR) 1975 року.

Ця Конвенція стосується перевезення вантажів, що здійснюється без проміжного перевантаження з перетином одного або декількох кордонів від митниці пункту відправлення однієї сторони до митниці пункту призначення іншої сторони, за умови, що деяка частина операції перевезення здійснюється автомобільним транспортом [1, с. 34].

Якщо передбачене технічними вимогами пломбування транспортних засобів виконане правильно, то перевезення здійснюється без митної перевірки в транзитних митницях, оскільки виконані митні формальності в країні відвантаження. Ця конвенція передбачає звільнення від сплати ввізних і вивізних платежів і зборів у країнах транспортування вантажу.

Книжка МДП видається національними асоціаціями автомобільних перевізників (в Україні – Асоціація міжнародних автомобільних перевізників АсМАП), які, по суті, є гарантами сплати мит, зборів, витрат і штрафів, які можуть бути стягнуті митними органами зі власників книжки МДП [2, с. 42].

Митні органи контролюють процес перевезень, перевіряють терміни перевезення і вимагають дотримання маршруту перевезень.

Тісно пов'язані з міжнародними автомобільними перевезеннями питання цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів. Страховики Європи створили чинну з 1953 р. систему міжнародної автомобільної страхової карти, частіше її називають системою зеленої карти [9, с. 11].

Для здійснення міжнародних перевезень компанії-перевізнику необхідно мати дозвіл ЄКМТ, порядок отримання якого регулюється «Порядком проведення конкурсу та видачі дозвільних документів ЄКМТ», затвердженим Наказом № 757 Міністерства транспорту України від 20.08.2004 р. (в редакції наказу Міністерства інфраструктури України № 362 від 11.09.2015 р.).

КМТ або СЕМТ – багатосторонній дозвіл, що видається перевізнику і дозволяє йому вільно працювати та їздити серед країн-учасниць Європейської Конференції Міністрів Транспорту (Conférence Européenne des Ministres des Transports). Дозвіл дійсний протягом періоду часу, зазначеного в ньому, і дозволяє здійснювати необмежену кількість вантажоперевезень між країнами-учасницями ЄКМТ і транзитом через територію однієї або декількох країн-учасниць ЄКМТ транспортними засобами, зареєстрованими в країні-учасниці ЄКМТ.

СЕМТ передбачає можливість тристороннього перевезення. Цей вид дозволу не поширюється на транспортні операції між країною-членом і третьою країною. Наприклад, транспортний засіб, що виконує перевезення між Німеччиною (країною-членом ЄКМТ, яка бере участь у системі квот) і Казахстаном (яка не є членом ЄКМТ), не може використовувати дозвіл ЄКМТ. При цьому дозволи ЄКМТ дійсні, якщо перевезення є транзитним через третю країну.

За даними Міністерства інфраструктури України, на 2017 рік українським перевізникам було видано 5830 дозволів ЄКМТ, з них 236 дозволів ЄКМТ для використання транспортними засобами категорії «Євро-4 безпечний» і вище, 3209 дозволів ЄКМТ – для використання транспортними засобами категорії «Євро-5 безпечний» і вище, 96 прав роботи в Австрію, 300 прав роботи в Італію, 1644 прав роботи в Угорщину, 85 прав роботи в Грецію і 160 прав роботи в Росію [8].

Перспективним напрямом розвитку організації міжнародних вантажних перевезень є цифрова трансформація. Необхідність упровадження електронних товарно-супровідних документів на автомобільному транспорті затверджена в Резолюції 10/1 Генеральної асамблеї ООН «Перетворення нашого світу: Повістка дня у сфері стійкого розвитку на період до 2030 року», яка була прийнята у вересні 2015 р., а також у Резолюції 79-ї сесії Комітету зі внутрішнього транспорту Євразійської економічної комісії ООН «Входження в нову еру стійкого внутрішнього транспорту та мобільності», прийнятій 21.02.2017 р. в Женеві.

Слід зазначити, що можливості використання цифрових технологій для всіх видів транспорту активно обговорюється останніми роками. При цьому на морському транспорті та у сфері цивільної авіації процес упровадження цифрової документації здійснюється більш інтенсивно. Наприклад, стандарт e-freight Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA), що стосується електронної вантажної авіанакладної, вже активно використовується провідними авіаперевізниками. У сфері автомобільних і залізничних перевезень упровадження цифрових транспортно-супровідних документів поки що знаходиться ще в початковій стадії, однак інтерес урядів, бізнесу та міжнародних організацій до створення повністю електронного документообігу у сфері міжнародних перевезень і транзиту з кожним роком посилюється.

У 2015 р. з ініціативи Міжнародного союзу автомобільного транспорту (IRU) спільно з Глобальним договором ООН (UN Global Compact) створено Глобальне партнерство зі сталого транспорту (GPST) [6]. Цілями Партнерства є сприяння розвитку транспортного бізнесу і підвищення його ролі у формуванні багатосторонньої транспортної політики в межах ООН.

Саме у форматі Глобального партнерства буде будуватися модель взаємодії всіх видів транспорту, в тому числі за напрямками гармонізації правових режимів і сприяння реалізації використання цифрових технологій для організації вантажних перевезень.

Питання активізації використання цифрових технологій в організації міжнародних вантажних перевезень були в центрі уваги Першої глобальної конференції ООН і Бізнес-саміту зі сталого транспорту, організованих під егідою Генерального секретаря ООН за підтримки і сприяння IRU в Ашхабаді (Туркменістан) у листопаді 2016 р. Рішення Першої глобальної конференції ООН зі сталого транспорту знайшли відображення і в процесі ювілейної сесії Комітету зі внутрішнього транспорту ЄК ООН. 58 міністрів і Комісар ЄС із транспорту підписали Резолюцію «Вступ у нову еру сталого внутрішнього транспорту і мобільності» [4], в якій заявили про необхідність цифрової трансформації міжнародних перевезень на основі впровадження безпаперових цифрових технологій.

У межах проекту GPST, IRU реалізуються проекти зі впровадження електронної процедури міжнародного дорожнього перевезення (МДП) (e-TIR) та електронної накладної CMR (e-CMR).

Наприклад, у лютому 2017 р. успішно завершена Друга фаза Пілотного проекту e-TIR між Іраном і Туреччиною. З урахуванням отриманих результатів прийнято рішення про розширення Пілотного проекту на Чорноморський регіон. Між митними органами Туреччини й України була досягнута домовленість про використання системи e-TIR між країнами, в тому числі в інтермодальному сполученні між портами двох країн.



Найбільший ефект під час використання електронної процедури МДП може бути досягнутий на окремих коридорах. З урахуванням зростаючих вантажопотоків між країнами Європи та Чорноморським регіоном, державами Близького Сходу, Центральної Азії та подальшим виходом у Китай розглядається можливість упровадження електронної процедури МДП під час перевезень вантажів на далекі відстані. Це стосується й інтермодальних перевезень як на напрямках «схід-захід», так і на напрямках «північ-південь».

З урахуванням транзитного потенціалу України, зумовленого її вигідним географічним розташуванням, активна участь у реалізації пілотного проекту e-TIR дуже важлива для нашої держави. У числі переваг, що можуть бути реалізовані на базі вже впроваджених електронних інструментів IRU, слід виділити:

- можливість отримання книжки МДП електронною поштою і в необхідній кількості (без створення запасів бланків);
- скорочення витрат транспортних компаній і асоціацій перевізників (зокрема – АсМАП);
- використання необхідної кількості аркушів книжки МДП.

Важливо, що при цьому забезпечується високий рівень безпеки – такий самий, як і під час використання паперових книжок МДП.

Ще одним напрямом упровадження цифрових технологій є перехід до використання електронної накладної CMR. Станом на січень 2017 р. 11 країн Європи вже приєдналися до Додаткового протоколу Конвенції CMR, що стосується електронної накладної. У січні 2017 р. за участю IRU успішно здійснені перші перевезення вантажів з використанням e-CMR між Іспанією і Францією. Заплановано початок таких перевезень у Нідерландах, а також на Балканському півострові. Багато країн ЄС вже підтвердили свої наміри найближчим часом приєднатися до Додаткового протоколу. Приєднання до Додаткового протоколу є важливим і для України.

Серед очевидних переваг e-CMR слід виділити: точність передачі інформації; прозорість даних; доступ до інформації в режимі реального часу; спрощення документообігу; зниження витрат часу; скорочення фінансових витрат на адміністрування; зведення до мінімуму можливих помилкових дій.

Важливою рекомендацією, зробленою за результатами дослідження IRU, стала необхідність розроблення і впровадження електронного формату дозволу (e-Permit), що дало би можливість транспортним операторам істотно скоротити витрати на адміністрування міжнародних автомобільних перевезень, а регуляторам (в особі міністерств транспорту, а також органів, що відповідають за транспортний контроль) – підвищити якість моніторингу і нагляду за здійсненням міжнародних автомобільних сполучень.

**Висновки та пропозиції.** Система нормативно-правового забезпечення міжнародних вантажних перевезень складається з комплексу національного законодавства (включає законодавство України про дорожній рух, організацію та здійснення автомобільних вантажних перевезень) та ратифікованих Україною міжнародних нормативних документів, спрямованих на спрощення проходження кордонів і виконання інших адміністративних процедур. Все більшої актуальності у практиці організації міжнародних вантажних перевезень набувають питання використання інформаційних технологій. Важливим напрямом активізації використання інформаційних технологій у міжнародних автомобільних перевезеннях вантажів є вдосконалення дозвільних систем, встановлених двосторонніми і багатосторонніми міждержавними угодами про міжнародні автомобільні перевезення. Основні напрями цифрової трансформації міжнародних автомобільних перевезень включають перехід на використання електронної книжки МДП (e-TIR), електронної транспортної накладної (e-CMR), а також розроблення та впровадження електронних дозволів на здійснення міжнародних автомобільних перевезень (e-Permit).

#### Список використаних джерел:

1. Балін В.А. Основні напрями адаптації державного регулювання допуску до ринку автотранспортних послуг в Україні до стандартів Європейського Союзу / В.А. Балін // Аспекти публічного управління. 2014. № 8. С. 32–41.
2. Єременко О.В. Деякі аспекти міжнародних автотранспортних перевезень / О.В. Єременко // Бизнес. Бухгалтерия. 2011. № 21. С. 41–43.
3. Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом: [постанова Кабінету Міністрів України від 02.12.2015 № 1001 : офіц. текст: за станом на 6 вер. 2016 р. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1001-2015-%D0%BF>].
4. Омелян В.В. Всі наші зусилля спрямовані на те, щоб побудувати європейську інфраструктуру в Україні / В.В. Омелян // Матеріали Асоціації міжнародних експедиторів України. 22.02.2017 р. URL: <https://www.ameu.org.ua/news/360-vsi-nashi-zusillya-spryamovani-na-te-shchob-pobuduvati-evropejsku-infrastrukturu-v-ukrajini-volodimir-omelyan>.
5. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 № 2344-III : офіц. текст: за станом на 7 трав. 2017 р. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>.
6. Програма «Глобальне партнерство по устойчивому развитию транспорта» // Матеріали Міжнародного союзу автомобільного транспорту. URL: <https://www.iru.org/ru/where-we-work/global/the-global-partnership-for-sustainable-transport>.
7. Радчук О.П. Особливості правового регулювання міжнародних автомобільних перевезень / О.П. Радчук // Форум права. 2014. № 3. С. 307–311.
8. Українські перевізники отримали 5730 дозволів на роботу в Європі. 24.12.2016 р. // Укрінформ. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economics/2145543-ukrainski-perevizniki-otrimali-5730-dozvoliv-na-robotu-v-evropi.html>.
9. Урсова Г. Договірні умови міжнародних перевезень вантажів / Г. Урсова // Бизнес. Блиц-Інформ. 2011. № 6 (червень). С. 10–14.
10. Яновицька А.В. Правове регулювання міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом / А.В. Яновицька // Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. серія юридична. 2013. Вип. 3. С. 106–116.

Платонов А. Ю.

Национальный транспортный университет

## СИСТЕМА НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ И ПЕРСПЕКТИВЫ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ РАЗРЕШИТЕЛЬНО-СОПРОВОДИТЕЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ

### Резюме

Разработана структурная схема и выделены компоненты нормативно-правового обеспечения международных грузовых перевозок автомобильным транспортом как комплекс национального законодательства и международных нормативных документов, ратифицированных Украиной. Представлена характеристика отдельных международных договоров, которые упрощают прохождение границ автотранспортом и выполнение других административных процедур. Описаны особенности использования книжки МДП (Конвенция TIR), международной товарно-транспортной накладной (CMR), разрешений ЕКМТ (СЕМТ). Описаны мировые тенденции и существующие проекты по активизации использования информационных цифровых технологий в организации международных грузовых перевозок, определено место Украины в международных проектах цифровой трансформации грузовых перевозок. Раскрыты преимущества перехода на использование электронной книжки МДП (e-TIR), электронной транспортной накладной (e-CMR), а также разработки и внедрения электронных разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок (e-Permit).

**Ключевые слова:** международные грузовые перевозки, автомобильный транспорт, нормативно-правовое регулирование, книжка МДП, международная товарно-транспортная накладная, цифровые технологии.

Platonov A. Yu.

National Transport University

## REGULATORY AND LEGAL PROVISION OF INTERNATIONAL CARRIAGE BY CAR TRANSPORT AND PERSPECTIVES OF DIGITAL TRANSFORMATION OF PERMITTED AND SUPERVISORY DOCUMENTS

### Summary

The relevance of the study of the system and the structural scheme of normative and legal provision of international freight transport by motor transport as an indispensable condition for the development of the industry is substantiated. The description of certain international treaties that simplify the passage of borders by motor transport and execution of other administrative procedures is presented. The features of the use of the TIR Carnet (TIR Convention), the international consignment note (CMR), the ECMT (CEMT) permits are described. The world tendencies and existing projects on increasing the use of information digital technologies in the organization of international freight transport are described, Ukraine's place in international projects of digital transformation of freight transport is defined. The advantages of switching to the use of the e-TIR e-TIR, electronic transport bill (e-CMR), as well as the development and implementation of electronic permissions for the implementation of international road transport (e-Permit) are revealed.

**Key words:** international freight transport, road transport, regulatory legal regulation, TIR Carnet, international transport bill, digital technologies.

---

УДК 336.532(477)

Полятикін С. О.

Сумський національний аграрний університет

## ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ

У статті розглянуто основні підходи до оцінки ефективності інвестиційної діяльності підприємств у сфері сільськогосподарського виробництва. Розроблено оптимальну інвестиційну стратегію підприємства. Вона зводиться до вибору підмножини проектів, що підлягають реалізації та визначенню часового графіка їхнього здійснення. Під час оптимізації інвестиційної стратегії підприємства доцільним є використання альтернативних методів визначення критеріїв ефективності реальних інвестицій.

**Ключові слова:** ефективність, інвестиції, управління, прибуток, проект, підприємство.

**Постановка проблеми.** Управління інвестиційним процесом на рівні підприємства і прийняття того чи іншого рішення значною мірою обумовлені поставленими цілями. Велике значення мають зростання фінансових можливостей підприємства, підтримка гарних відносин із замовником, досягнення високої продуктивності праці, розробка нових видів продукції, підвищення кваліфікації персоналу тощо.

Причинами кризового стану підприємств є не тільки вплив зовнішніх факторів, зокрема зниження платоспроможного попиту, втрата нала-

годжених господарських зв'язків, ринків збуту, недосконале правове поле господарської діяльності, але й неадекватний ринковим вимогам стан управління господарсько-фінансовою діяльністю суб'єктів господарювання.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Фінансове управління та інвестування як система значного впливу на ефективність діяльності суб'єктів господарювання стає невід'ємним фактором попередження виникнення кризового стану, підвищення конкурентоспроможності підприємства та забезпечення його перспективного розвитку, тому