

*Соколова З.С., кандидат економічних наук, доцент
кафедри міжнародних економічних відносин та бізнесу
Інституту міжнародних відносин
Національного авіаційного університету*

ЕФЕКТИВНІСТЬ РЕГУЛЮВАННЯ АВТОТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ У ЗАХІДНОАФРИКАНСЬКОМУ ЕКОНОМІЧНОМУ І МОНЕТАРНОМУ СОЮЗІ (УЕМОА)

***Анотація.** Регіоналізація – це тенденція глобального масштабу після Другої світової війни. В умовах глобалізації вона стала об'єктивною необхідністю для зміцнення позицій у боротьбі з економічними конкурентами. Спостерігається це явище як серед країн-лідерів світової економіки, так і серед країн низького рівня розвитку. Важливе значення для функціонування регіональних інтеграційних об'єднань має регулювання різних напрямків економічної діяльності.*

У статті розглянуто особливості регулювання автотранспортної галузі в межах УЕМОА. Вказано на гостру необхідність покращення її стану для розвитку торгівлі даного об'єднання. Проаналізовано проблеми реалізації регулювання автотранспортної галузі УЕМОА, включаючи відмінність у розвитку його країн-членів. Наведена оцінка ефекту втілення необхідних регулюючих правил автотранспортної галузі УЕМОА для економіки регіону.

***Ключові слова:** УЕМОА, інтра-регіональна торгівля, регулювання автотранспортної галузі, транспортні витрати, ЕКОВАС, країни, що розвиваються, без виходу до моря, міждержавні автоперевезення, інститут управління, індекс ефективності логістики.*

Постановка проблеми. Економічна інтеграція відбувається як серед розвинених країн, так і серед країн, що розвиваються. На Африканському континенті діє досить успішне об'єднання з восьми країн, в якому інтеграція досягла етапу економічного і монетарного союзу – УЕМОА. Безпосередній вплив на результативність процесу інтеграції має ефективність регулювання різних аспектів господарської діяльності. Для країн низького рівня розвитку основне місце в цьому процесі посідає зовнішня торгівля, яка має сприяти розвиткові економіки. Для розвитку зовнішньої торгівлі важливу роль відіграє транспорт через його вплив на ціни на товари. Для країн у межах УЕМОА його основним видом є автотранспорт.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Регулювання автотранспортної галузі УЕМОА є досить специфічним питанням і розглядається, головню, в аналітичних звітах організацій, які втілювали відповідні проекти в цьому союзі [3-8]. Головні експерти, які задіяні в цих дослідженнях, є фахівцями з автотранспортної галузі переважно з країн Африки, зокрема Садок Зереллі (Sadok Zerelli) [4]. Велику увагу такі звіти приділяють оцінюванню реалізації проектів. На наш погляд, питання регулювання автотранспортної галузі в УЕМОА висвітлені неповно і потребують структурного аналізу, що зумовлює необхідність їх подальшого розгляду.

Мета дослідження – проаналізувати ефективність регулювання автотранспортної галузі УЕМОА.

Виклад основного матеріалу. УЕМОА – Західноафриканський економічний і монетарний союз (УЕМОА, фр. L'Union économique et monétaire ouest-africaine – УЕМОА). До складу входять 8 країн: з них 7 – франкомовні колишні колонії Франції – Бенін, Буркіна-Фасо, Кот-д'Івуар, Малі, Нігер, Сенегал, Того, та 1 – колишня колонія Португалії – Гвінея-Бісау.

УЕМОА був створений у 1994 р. Це було результатом інтеграційних процесів, які розпочалися між країнами-членами об'єднання після здобуття ними незалежності наприкінці

1950-х – на початку 1960-х рр.

Інтеграція в межах УЕМОА є досить глибокою. Базою для цього є єдина валюта – франк СФА (валютний код: XOF), навколо якої виникло це об'єднання. Його абревіатура означає “Franc de la Communauté financière africaine” (укр. – франк африканського фінансового співтовариства). Франк СФА прив'язаний до валюти Франції. Після введення євро був встановлений фіксований курс: 1 євро = 655,957 франків СФА.

Інтеграція в УЕМОА має прояв у його монетарній, торгівельній, фінансовій та податковій політиці. У результаті УЕМОА має єдину валюту; є митним союзом; має регіональну фондову біржу; в його межах гармонізовані податки, особливо непряме оподаткування, а також підписані конвенції про уникнення подвійного оподаткування. Крім цього, в цьому об'єднанні гармонізоване господарське право через об'єднання всіх членів в Організацію з гармонізації господарського права в Африці – ОХАДА (всього 17 членів), а також інші аспекти господарської діяльності, зокрема по телекомунікаціях, транспорту, боротьбі з нечесною конкуренцією та ін. [1].

Рівень економічного розвитку країн-членів УЕМОА є низьким. Їх ВВП на душу населення в середньому складає 841 дол. США (за 2013 р., у поточних цінах за поточним обмінним курсом, за даними ЮНКТАД) [2]. Особливістю економік цих країн є переважання сировинних товарів в експорті, тобто прибуток від доданої вартості у них є мінімальним.

Істотною перешкодою для розвитку конкурентоспроможного експорту країн УЕМОА є транспорт: якість цих послуг та регулювання. Особливо це має значення для інтра-регіональної торгівлі. Остання як один з чинників регіональної інтеграції сприяє економічному розвитку членів інтеграційного об'єднання. В УЕМОА цей показник складає приблизно 12 % обсягів їх загальної торгівлі. Для порівняння: в ЄС цей показник становить 60 %, у НАФТА (Північноамериканська угода про вільну торгівлю: США, Канада, Мексика) – 45 %, в АСЕАН (Асоціація держав Південно-Східної Азії, у складі 10 держав) – 25 %. Тому однією з важливих завдань УЕМОА є сприяння розвитку транспортних послуг.

Основним транспортним зв'язком УЕМОА є автошляхи: складають від 80 до 90 % перевезень вантажу та пасажиропотоку, для 70 % жителів сільської місцевості це єдиний засіб доступу до ринків та міст [3, р. 42].

Основу регіональної інфраструктури автошляхів у Західній Африці утворюють дві головні автомагістралі: транссахельське шосе (4460 км) Дакар (Сенегал) – Нджамена (Чад) (через Малі, Буркіна-Фасо, Нігер і Нігерію) та трансприбережна магістраль (4560 км) Лагос (Нігерія) – Нуакшот (Мавританія) (через Бенін, Того, Гану, Кот-д'Івуар, Ліберію, Сьєрра-Леоне, Гвінею, Гвінею-Бісау, Гамбію, Сенегал). Ці два автошляхи з'єднані між собою дорогами, деякі з них виходять з портів [4, р. 29].



Рис. 1. Головні автомагістралі у Західній Африці: Дакар (Сенегал) – Нджамена (Чад); Лагос (Нігерія) – Нуакшот (Мавританія)

Автотранспорт у Західній Африці має негативні особливості, які спричинюють проблеми для розвитку торгівлі в регіоні [5, р. 3]:

- висока ціна, що призводить до зростання цін на товари;
- додаткові транспортні витрати – хабарницькі неформальні виплати на блокпостах та численні митні зобов'язання;
- тривалий термін поставок, тобто низька продуктивність;
- адміністративна недбалість – дуже повільна видача документів про виконання митних зобов'язань;
- домінування старих у поганому стані авто, що погано впливає на стан безпеки на автошляхах;
- велика кількість малих неформальних операторів, саме їх автопарки складаються переважно із старих авто;
- відсутність стимулів для більшої ефективності автотранспортних послуг, що зумовлює живучість неформальних операторів.

Усе це загалом призводить до надзвичайного дисбалансу у торгівлі [4, р. 30], що негативно впливає на її розвиток.

Очевидно, що для забезпечення розвитку торгівлі, особливо інтра-регіональної, а з цим й економічного зростання, УЕМОА вкрай необхідно вирішити вказані проблеми. Основною метою регулюючих заходів має бути зниження ціни транспортування товарів через подолання вказаних факторів.

Регулювання транспорту в УЕМОА здійснюється у межах самого цього об'єднання, а також – більшого за чисельністю інтеграційного об'єднання ЕКОВАС (Економічне співтовариство країн Західної Африки, англ. – The Economic Community of West African States – ECOWAS). Він був створений у 1975 р., до його складу входять 15 країн Західної Африки. Члени УЕМОА входять до ЕКОВАС повним складом. Інтеграція в ЕКОВАС дійшла до етапу митного союзу – в його межах скасовано мито та податки на продукцію держав-членів. Його важливим інтеграційним досягненням було створення транспортної та енергетичної інфраструктури.

В ЕКОВАС вихідним документом для регулювання транспорту була програма щодо розвитку транспорту від 1980 р. В УЕМОА ще установчий документ про його створення передбачав втілення спільної політики з транспорту. Взагалі, з моменту створення як в ЕКОВАС, так і в УЕМОА було прийнято багато рішень, що стосувалися розвитку регіонального не тільки автотранспорту, а й транспорту загалом: автомобільного, залізничного, морського, річкового, повітряного та мішаного. Аспекти, яким приділялася увага в цих документах можна розділити на три групи: 1) технічні питання – вимоги до стану автотранспорту, ліміт навантаження на вісь, забезпечення безпеки на дорогах та ін.; 2) адміністративні питання, метою яких було зменшення адміністративних перешкод, особливо для перетину кордону – введення уніфікованих документів, гармонізація системи страхування для міждержавних транзитних перевезень, будівництво спільних прикордонних постів та ін.; 3) створення інституту управління автошляхами.

Основними законами, які регулюють міждержавний автотранспорт в УЕМОА, є дві конвенції, прийняті в ЕКОВАС у 1982 р.: 1) Конвенція з міждержавних автошляхів (англ. Inter-State Road Transport Convention) та 2) Конвенція з міждержавних автотранзитів (англ. Inter-State Road Transit Convention; фр. Transit Routier Inter-Etats Convention – TRIE).

Конвенція з міждержавних автошляхів визначає технічні норми, умови участі у міждержавних перевезеннях автотранспортом та автомобільні маршрути. У 1988 р. до цієї конвенції було прийнято додаткове рішення щодо ділянок автошляхів, які забезпечують доступ країнам без виходу до моря, та були визначені пріоритетні автошляхи (вказані вище у регіональній транспортній інфраструктурі Західної Африки) [4, р. 6; 3, р. 43].

Конвенція з міждержавних автотранзитів була розроблена на основі міжнародної конвенції TIR (фр. Transports Internationaux Routiers – конвенція про міжнародні транспортні перевезення 1975 р.). Вона передбачала скасування мита й податків на продукцію членів у межах об'єднання; ідентифікацію товарів, транспортних засобів та мету транзиту; прокладання

маршрутів; встановлення контрольних пунктів, відстань; масштаб застосування транзитних угод і декларацій (національну територію, кордони); скасування зайвого дорожнього контролю; введення для держав-членів уніфікованого вахтового журналу (в якому зазначається кількість, тип вантажу, вага, вартість, маршрут, країна походження й призначення, транзитний пункт, транспортний засіб); схему автостраховання та інститути для моніторингу використання цих регулюючих правил; встановлення щорічних квот для країн-членів на транспортні засоби, яким дозволено здійснювати міждержавні перевезення та ін. Втілення цих правил покладалося на митні служби. У 1990 р. до цієї конвенції була прийнята додаткова, яка визначала національні органи, відповідальні за забезпечення гарантій для міждержавних транзитних перевезень [4, р. 16; 3, р. 46].

Окрім цього, в ЕКОВАС були прийняті інші важливі рішення щодо автотранспорту:

– у 1981 р., 1990 р. – ратифіковано Віденську конвенцію 1968 р. з дорожнього руху та дорожніх знаків, введено правосторонній рух, прийнято стандарти транспортного обладнання, водійські права, документи на транспортні засоби. Інститутами регулювання автотранспорту були визначені Вищий комітет з наземного транспорту та Комісія ЕКОВАС (з 1988 р.) (з консультативним характером рішень) [4, р. 12];

– у 1982 р. – для забезпечення автостраховання в межах регіону було прийнято Коричневу карту ЕКОВАС (англ. The ECOWAS Brown Card) [3, р. 43], яка є регіональним страховим полісом;

– у 2001 р. – зменшено адміністративні перешкоди, включаючи заборону митного ескорту [3, р. 43].

В УЕМОА у 1997 р. серед прийнятих рішень, спрямованих на розвиток транспорту, велика увага приділялася саме автошляхам: передбачалось створення інформаційної бази даних автошляхів; їх реконструкція, підвищення якості обслуговування і забезпечення безпеки. Цього ж 1997 р. в УЕМОА було ухвалено рішення про створення спільних прикордонних постів між державами-членами. Пізніше це було включено у більш широкий ЕКОВАС. У 2001 р. ця резолюція була доповнена визначенням спільних 11 прикордонних постів в межах УЕМОА [4, р. 10-11, 16]. Очікувалося, що це дозволить зменшити транспортні витрати на 10 % та збільшить торгівлю на 25 % [6, р. 3].

У 2001 р. була прийнята Стратегія УЕМОА із класифікацією автошляхів на міждержавні регіональні та сполучні дороги. Метою було відновлення доріг, будівництва відсутніх ділянок доріг, визначення показників ефективності транспортної галузі, спрощення перевезень, гармонізація правил дорожнього руху та забезпечення його безпеки [4, р. 11].

Вказані вище конвенції ЕКОВАС з міждержавних автотранзитів та автошляхів 1982 р. та інші рішення для розвитку автотранспорту у короткостроковій перспективі не досягли своєї мети, через неповне їх втілення [4, р. 47]. Тому в 2003 р. на базі цих конвенцій була розроблена регіональна Програма розвитку міждержавних автошляхів та автотранзитів для Західної Африки (англ. regional Interstate Road Transport and Transit Facilitation Programme for West Africa – ISRTTFP-WA), яка втілювалася за сприяння ЄС. Він виділив для цього проекту 63,8 млн. євро з Європейського фонду розвитку [7, р. 170]. Як і вказані вище конвенції, ця програма передбачала спрощення норм та процедур (введення уніфікованих документів, гармонізацію системи страхування для міждержавних транзитних операцій), але поряд з цим увага приділялася технічним питанням: будівництву спільних прикордонних постів, покращенню інформаційної системи через втілення моделі ACIS (система попереднього інформування про вантажі з відстеженням їх на автошляхах та в портах, англ. Advance Cargo Information System with Road Tracker and Port Tracker modules) та створенню пунктів спостереження вздовж міждержавних доріг, а також забезпеченню безпеки дорожнього руху. Втілювалася ця програма на вказаних вище головних автомагістралях – трансприбережній Лагос-Нуакшот та транссахельській Даккар-Нджамена [4, р. 17].

У 2005 р. для гармонізації використання автошляхів на регіональному рівні в УЕМОА були прийняті правила щодо технічних норм для транспортних засобів, розмірів, межі навантаження на вісь (не більше 11,5 тонн на вісь), умов контролю та забезпечення дотримання прийнятих

норм [4, р. 11]. Також у 2005 р. в УЕМОА з метою обмеження кількості перевірок і транзитних перевантажень були прийняті відповідні інструкції: перевірка тільки у місці відправки, перетину кордону та прибуття [4, р. 16].

Для створення надійного інституту управління в УЕМОА передбачалося заснування національних комітетів з транспорту. В 2005 р. інституціональна структура була реорганізована шляхом створення органів трьох рівнів: Національні комітети (англ. National Facilitation Committees); Комітети управління прикордонними коридорами (англ. Cross Border Corridor Management Committees); Комітети розвитку регіональних міждержавних автошляхів та транзитів (англ. Regional Inter-State Road Transport and Transit Facilitation Committee). До складу цих органів входили представники державного й приватного секторів. Також у 2005 р. в УЕМОА було створено Технічний комітет з питань стримування нетарифних бар'єрів (англ. Technical Committee for the suppression of non-tariff barriers) [4, р. 17-18].

Окрім вищезазначеної регіональної Програми розвитку міждержавних автошляхів та автотранзитів для Західної Африки ISRTTFP-WA, яка втілювалася за сприяння ЄС, в цьому регіоні втілювались також інші проекти. Найбільш комплексними з них були Алматинська програма дій для країн, що розвиваються, які не мають виходу до моря та транзитних країн (2003 р.) – мала світовий масштаб, і два західноафриканські проекти:

– ініціатива “Покращене управління автошляхами” (англ. The Improved Road Transport Governance – IRTG) (2005 р.) – втілювалася спільними зусиллями УЕМОА та ЕКОВАС при фінансуванні Агентства США з міжнародного розвитку (англ. United States Agency for International Development – USAID) та Програми Світового банку (СБ) з транспортної політики Субсахарської Африки із Західноафриканським Торговим Центром (англ. West Africa Trade Hub) [5, Appendix B, B-6];

– проект ЕКОВАС для сприяння розвитку торгівлі та автотранспорту вздовж коридору Абіджан-Лагос (2007 р.). Мета проекту – усунення бар'єрів у торгівлі, транспорті та в портах, сприяння вільному рухові людей та боротьбі проти ВІЛ/СНІДу вздовж цього шляху. Цей проект втілювався Організацією Коридор Абіджан-Лагос (англ. Abidjan Lagos Corridor Organization – ALCO), яка була створена за технічного сприяння Програми ООН з ВІЛ/СНІД та фінансової підтримки СБ [8].

Зазначена Алматинська Програма Дій (англ. Almaty Programme of Action – APOA) була прийнята у 2003 р. в Алмати (Казахстан) на міжнародній конференції міністрів країн, що розвиваються, які не мають виходу до моря, і таких, що забезпечують їм транзит для виходу до моря, разом з країнами-донорами та відповідними інститутами із співробітництва в галузі транзитних перевезень. Конференція проходила під егідою ГА ООН. Метою було подолання специфічних проблем країн без виходу до моря: віддаленість від основних міжнародних ринків, що обумовлено відсутністю виходу до моря; неадекватна транспортна інфраструктура; ускладнені транзитні процедури. Все це в цілому спричиняє додаткові витрати на їх зовнішні торгові операції [9, р. 6]. Завданням Алматинської Програми було: розробка нормативної системи регулювання транзитної торгівлі із спрощенням процедур; вдосконалення інфраструктури, пов'язаної із торгівлею, щоб забезпечити створення ефективної транзитної транспортної системи [6, р. 1].

У межах цієї програми втілювалися проекти для покращення інфраструктури не тільки транспортної, а також і комунікацій, забезпечення води та енергії. Основними донорами для реалізації Алматинської Програми Дій є СБ, Африканський банк розвитку та регіональні банки Африканського континенту. Фінансова підтримка вказаним секторам надавалася з таким розподілом: постачання енергії – 57,2%, транспортна інфраструктура – 33,1%, постачання води – 7,6%, комунікації – 2,2% [6, р. 14]. У Західній Африці в рамках цієї програми у 2009 р. Банк ЕКОВАС інвестицій та розвитку (англ. ECOWAS Bank for Investment and Development – EBID) для розвитку транспортного сектору фінансував модернізацію прикордонних автошляхів Буркіна-Фасо та Беніну, Західноафриканський банк розвитку (англ. West African Development Bank) фінансував асфальтування дороги між Малі та Сенегалом (рис. 1) [6, р. 14].

Попри розроблені правила для управління автошляхами та втілені проекти з модернізації

інфраструктури в межах ЕКОВАС та УЕМОА, проблеми їх комплексного функціонування залишаються поки неподоланими. Це пов'язано не з помилками у рішеннях щодо їх регулювання, а з їх невдалим втіленням [4, р. 38]. Зокрема, після прийняття конвенцій з міждержавних автотранзитів та автошляхів кожній країні, територію якої перетинав вантаж, мали надаватися митні гарантії (англ. customs bonds), що ускладнювало процедуру та збільшувало строки транзиту, а також додавало транзакційних витрат до вартості товару [4, р. 34]. Окрім цього, ще поки існує багато нелегальних блокувань та перевірок на дорогах, що зумовлює корупцію та суттєві відтермінування транспортування товарів; ще багато автошляхів знаходяться у поганому стані, через що проїзд по ним є небезпечним [6, р. 15]. Також через відсутність регіональної системи гарантій частково була втілена Конвенція УЕМОА про міждержавні автотранзити (як і в межах більш широкого ЕКОВАС). Тому, приблизно 70 % транзитних процедур в УЕМОА здійснюються на основі двосторонніх угод та національних правил [5, р. 15]. Також не повною мірою, а частково був втілений контроль навантаження на вісь, тому що не всі країни-члени змогли забезпечити технічне оснащення для зважування вантажівок [5, р. 14].

На нашу думку, істотним негативним чинником існуючих проблем для регулювання автотранспортом УЕМОА є відсутність контролюючих заходів для втілення прийнятих рішень. Іншими словами, рішення інституціональних органів як УЕМОА, так і ЕКОВАС, мають переважно консультативний характер без вжиття стимулюючих засобів за дотримання встановлених правил та покарання за їх недотримання [4, р. 44]. В результаті, оператори, які працюють за правилами, опиняються під таким самим тиском, як і ті, що працюють нелегально.

Окрім вказаної ситуації щодо часткового втілення прийнятих правил в УЕМОА в цілому, додатковою проблемою до цього є відмінність у рівні розвитку економічному, інфраструктурному, ефективності регулювання всередині кожної країни об'єднання. Найявні дані, за якими можна це порівняти, є індекс ефективності логістики – ІЕЛ (англ. The Logistics Performance Index) та ВВП на душу населення. Необхідно звернути увагу на те, що чим вище в країні УЕМОА рівень економічного розвитку (можна побачити за ВВП на душу населення), тим кращий у неї ІЕЛ (табл. 1).

Таблиця 1

ВВП на душу населення (в поточних цінах за поточним обмінним курсом), показник та рейтинг індексу ефективності логістики країн-членів УЕМОА, 2007, 2010, 2012, 2014 р.*

Члени УЕМОА	ВВП на душу нас., дол. США				Показник ІЕЛ (шкала від 1 до 5)**				Рейтинг ІЕЛ (зі 160 країн)**			
	2007	2010	2012	2013	2007	2010	2012	2014	2007	2010	2012	2014
Кот-д'Івуар	1097	1208	1230	1365	2,36	2,53	2,73	2,76	102	109	83	79
Сенегал	948	1076	1017	1069	2,37	2,86	2,49	2,62	101	58	110	101
Бенін	633	690	752	798	2,45	2,79	2,85	2,56	89	69	67	109
Малі	561	672	691	724	2,29	2,27		2,5	109	139		119
Буркіна-Фасо	475	579	649	702	2,24	2,23	2,32	2,64	121	145	134	98
Того	434	503	590	634	2,25	2,6	2,58	2,32	119	96	97	139
Гвінея-Бісау	469	533	510	522	2,28	2,1	2,6	2,43	116	149	94	127
Нігер	302	360	395	429	1,97	2,54	2,69	2,39	143	106	87	130
Середнє	665	744	781	841	2,28	2,49		2,53				

Складено за даними ЮНКТАД (ВВП на душу населення) та СБ (ІЕЛ) [2; 10].

* сірим виділено показники лідерів;

** за 2012 р. дані по Малі відсутні через воєнні події на півночі країни.

Позитивною тенденцією членів УЕМОА є покращення середнього показника за ІЕЛ з 2007 по 2014 р., а також ВВП на душу населення (табл. 1). Це свідчить про хоч невеликі, але покращення у функціонуванні транспортної і пов'язаної з нею логістичної галузей цих країн.

ІЕЛ є агрегованим і складається з шести показників, які можна сформувати у дві категорії: в першу групу входять дані, які є вхідними; у другу групу – які є вихідними у цьому процесі і є результуючими першої групи [10; 11, р. 7]:

1) регуляторна політика, яка відображає головні витрати ланцюгів постачань:

– *митниця*: ефективність процесу оформлення органами прикордонного контролю (швидкість, простота, передбачуваність);

– *інфраструктура*: якість торговельної та транспортної інфраструктури (порти, залізниці, автошляхи, інформаційні технології);

– *логістичні послуги*: їх компетентність та якість (оператори перевезень, митні брокери);

2) результат ефективності послуг доставки:

– *своєчасність доставки вантажів* у пункт призначення протягом запланованого або очікуваного часу поставки;

– *міжнародні перевезення*: простота їх організації за конкурентоспроможними цінами;

– *можливість відстеження і контролю руху вантажів*.

Країни УЕМОА, які є лідерами всередині об'єднання за показником ВВП на душу населення, це – Кот-д'Івуар, Сенегал та Бенін, переважають також і по складовим ІЕЛ. Особливо це помітно у 2014 р. (рис. 2, 3).

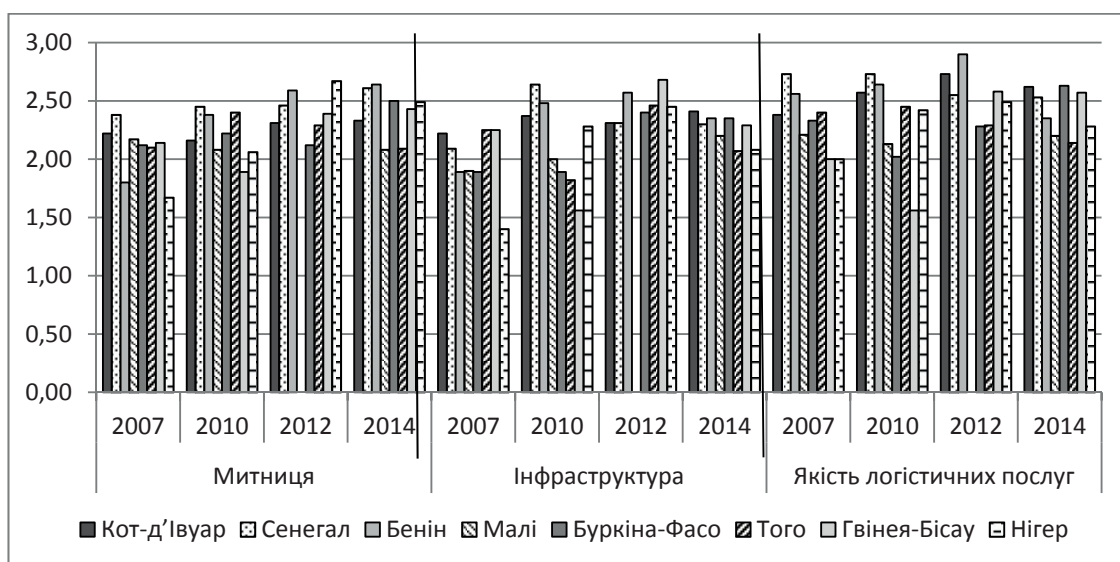


Рис. 2. Складові індексу ефективності логістики, які стосуються регуляторної політики: митниця, інфраструктура, якість логістичних послуг країн-членів УЕМОА за 2007, 2010, 2012, 2014 р. (за 2012 р. дані по Малі відсутні)

Складено автором на основі даних СБ [10].

Окремо доцільно звернути увагу на Буркіна-Фасо, у якої простежується чітка тенденція паралельного покращення ВВП на душу населення та ІЕЛ. За період з 2008 по 2013 р. з усіх членів УЕМОА ця країна продемонструвала найбільше зростання показників ВВП та ВВП на душу населення, відповідно: на 6,1 % та 3 %. У решти країн УЕМОА темп зростання ВВП за цей же період склав приблизно 3 %, крім Нігеру – 5,7 % та Того – 4,7 %, а ВВП на душу населення – приблизно 0,5 %, у Нігеру – 1,7 %, у Того – 2 % [2]. За ці роки, за показником ВВП на душу населення, відставання Буркіна-Фасо від лідерів УЕМОА значно скоротилося (табл. 1). Поряд з цим чітко простежується тенденція покращення агрегованого ІЕЛ Буркіна-Фасо (за 2014 р. в УЕМОА ця країна вже друга за рейтингом), і окремих його складових, особливо тих, що стосуються регуляторної політики: митниці, інфраструктури, якості логістичних послуг (рис. 2).

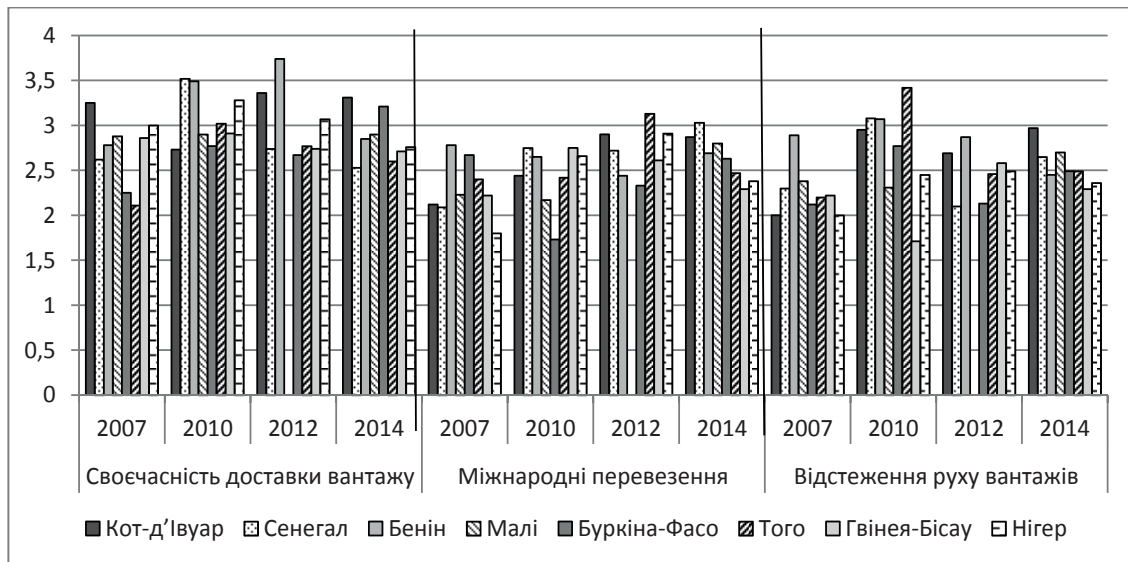


Рис. 3. Складові індексу ефективності логістики, які стосуються результатів ефективності послуг доставки: своєчасність доставки, рівень організації міжнародних перевезень, можливість відстеження руху вантажів країн-членів УЕМОА за 2007, 2010, 2012, 2014 р. (за 2012 р. дані по Малі відсутні)

Складено автором на основі даних СБ [10].

Отже, відмінність у рівні розвитку та ефективності управління в різних країнах УЕМОА є ще одним ускладнювальним чинником для результативності втілення регуляторних заходів транспортної галузі в об'єднанні загалом.

Згідно з оцінками експертів USAID важливими складовими реформ, які необхідно завершити в УЕМОА, є контроль вантажу, скасування квот, система реєстрації в черзі транзиту, заборона на фрахтування транспорту в одній країні вантажоперевізниками з іншої країни, субсидування на модернізацію парку вантажних автомобілів, значне зменшення часу на перевірку на автошляхах та прикордонний транзит. Прибуток для регіональної економіки об'єднання від втілення цих реформ оцінюється у 400-500 млн. дол. США щорічно з розрахунку на те, що протяжність транзитних коридорів УЕМОА складає 10451 км [5, р. 4]; замість Гвінеї-Бісау в розрахунки включено Гану тому, що через її територію пролягає автотранспортний коридор Абіджан-Лагос, і територією цієї країни здійснюється велика кількість транзитних перевезень (рис. 1). Третя частина від цих прибутків припадатиме на контроль за віссю. Втілення пакету таких реформ в УЕМОА матиме суттєвий позитивний ефект на розвиток автотранспортної галузі та інтра-регіональної торгівлі в регіоні. Це буде стосуватись вантажоперевізників, експортерів та імпортерів, виробників, уряду. В цілому, за оцінками експертів USAID, їх реалізація матиме прояв у наступному [5, р. 75-76]:

- істотне зниження транспортних витрат та підвищення ефективності до рівня більш розвинених країн, як наприклад ПАР;
- збільшення транзитної торгівлі приблизно на 8 %;
- прибуток буде більш відчутним для країн без виходу до моря (Буркіна-Фасо, Малі, Нігер), але також і для прибережних країн;
- контроль навантаження на вісь може сприяти збереженню 200-300 млн. дол. США щорічно для операторів обслуговування доріг, що стимулюватиме розвиток формального сектору в цій галузі та підвищення рівня транспортних послуг разом з модернізацією автопарку.

Висновки. Автотранспортна галузь інтеграційного об'єднання УЕМОА знаходиться на низькому рівні розвитку. Особливо негативний ефект від такого становища проявляється у високій ціні на автотранспортні послуги в межах угруповання, і як наслідок цього – збільшенні ціни на товари. Це, в свою чергу, призводить до невисокого показника інтра-регіональної торгівлі, що є важливим фактором для економічного розвитку країн-членів об'єднання. Та-

ким чином, низький рівень розвитку автотранспортної галузі перешкоджає поглибленню інтеграції УЕМОА.

З моменту створення в межах самого УЕМОА та ЕКОВАС (до якого члени УЕМОА входять повним складом) були прийняті відповідні конвенції для регулювання автотранспортної галузі, включаючи перетин кордону. Аспекти, яким приділялась увага в цих документах можна розділити на три групи: 1) технічні питання – вимоги до стану автотранспорту, ліміт навантаження на вісь, забезпечення безпеки на дорогах та ін.; 2) адміністративні питання, метою яких було зменшення адміністративних перешкод – введення уніфікованих документів, гармонізація системи страхування для міждержавних транзитних операцій, будівництво спільних прикордонних постів та ін.; 3) створення інституту управління автошляхами.

Попри розроблені правила для управління автошляхами та втілені проекти з модернізації інфраструктури в межах ЕКОВАС та УЕМОА, проблеми їх комплексного функціонування залишаються поки неподоланими. Це пов'язано не з помилками у рішеннях щодо їх регулювання, а з їх невдалим втіленням. В об'єднанні загалом воно було часткове і фрагментарне. Додатковою проблемою до цього є відмінність у рівні розвитку економічному, інфраструктурному, ефективності регулювання господарської діяльності всередині кожної країни об'єднання.

Згідно з оцінками експертів USAID важливими складовими реформ, які необхідно завершити в УЕМОА, є контроль вантажу, скасування квот, система реєстрації в черзі транзиту, заборона на фрахтування транспорту в одній країні вантажоперевізниками з іншої країни, субсидування на модернізацію парку вантажних автомобілів, значне зменшення часу на перевірку на автошляхах та прикордонний транзит. Прибуток для регіональної економіки УЕМОА від втілених вказаних реформ оцінюється у 400-500 млн. дол. США щорічно.

Українським підприємцям для розвитку економічного співробітництва з членами УЕМОА доцільно налагодити поставки або виробництво на місцевому рівні товарів, на які в африканських країнах існує гострий попит. Це продукти харчування, товари обробної промисловості, хімічні, різноманітна техніка й транспортне обладнання. Це доцільно реалізовувати в масштабах об'єднання і виходити на цей ринок через країни УЕМОА, які домінують у його межах за рівнем економічного розвитку та ефективністю функціонування автотранспортної галузі, це – Кот-д'Івуар, Сенегал, Бенін. При цьому, також варто враховувати, що африканські країни потребують транспортне обладнання, яке могли б забезпечити їм українські виробники.

Список використаних джерел

1. Соколова З. Успіхи та проблеми регіональної інтеграції зони франка CFA в Західній і Центральній Африці // Економіка України. – 2013. – № 7. – С. 66-82.
2. Статистичні дані UNCTAD за березень 2015 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://unctad.org/en/Pages/Statistics.aspx>
3. Emerging Issues In West Africa: Developments In Regional Integration In 2012. – UNECA (United Nations Economic Commission For Africa). Sub-Regional Office For West Africa. – 2012. – 62 p.
4. West African Road Transport And Transit Facilitation Strategy. ECOWAS. Technical Assistance Project. Regional Transport and Transit Facilitation Program (Réf. 9 ACP ROC 08). – Elaborated by: Dr. Sadok ZERELLI, Team Leader and others. – December, 2008. – 148 p.
5. Impact of Road Transport Industry Liberalization in West Africa. Final Report. – USAID. – February, 2012.
6. UNECA. Progress Report on the Implementation of the Outcomes of the Mid-Term Review Meeting of the Almaty Programme of Action. E/ECA/CTRC/7/4 – January, 2011. – 17 p.
7. The Development Dimension. Regional Perspectives on Aid for Trade. – OECD. – 2014. – 218 p.
8. Reunion Regionale Africaine De Revue De La Mise En Oeuvre Du Programme D'action D'almaty. – 16-18 Juillet, 2013, Addis Abeba (Ethiopie).
9. Murat DELĞÇAY, Kağan AKDOĞAN. Overview of the Transport Cooperation in the COMCEC Region. – 2011.

10. Дані World Bank, 2015 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://lpi.worldbank.org/international/global/2014?sort=asc&order=Infrastructure#datatable>

11. The Logistics Performance Index and Its Indicators. Connecting to Compete 2014. Trade Logistics in the Global Economy. – The World Bank. – 2014.

*Sokolova Z.S. Cand. of Econ. Sci.,
Assoc. Professor, Chair of International Relations and Business,
Institute of International Relations of the National Aviation University*

EFFICIENCY OF ROAD TRANSPORT INDUSTRY'S REGULATION IN THE WEST AFRICAN ECONOMIC AND MONETARY UNION (UEMOA)

***Abstract.** Regionalization - this is a trend of a global scale after the Second World War. With globalization, it has become an objective necessity to strengthen the position in the fight against economic competitors. This phenomenon is observed among the leading countries of the world economy, and also among the countries of low-level development. Regulation of different areas of economic activity has the great importance for the functioning of regional integration association.*

The article describes the peculiarities of the road transport industry's regulation within the WAEMU (fr. UEMOA). It is pointed out the acute need to improve its condition for the development of this union's trade. The problems of the implementation of the road transport industry's regulation within WAEMU, including the difference in the development of its member-states, are analysed. It is given the assessment of the effect of the necessary implementation for the road transport industry's regulations within WAEMU for the region's economy.

***Keywords:** WAEMU (fr. UEMOA), intra-regional trade, road transport industry regulation, transportation costs, ECOWAS, landlocked developing countries, inter-state road transport, institute of regulation, logistics performance index.*

References

1. Sokolova Z.S. Uspikhy ta problemy regional'noi integratsii zony franka CFA v Zakhidnii i Tsentral'nii Afrytsi [Successes and problems of the regional integration in the CFA franc zone in the West and Central Africa] // *Ekonomika Ukrainy. – Economy of Ukraine*, 2013, № 7, pp. 66–82 [in Ukrainian].

2. UNCTAD. Statistical Data. March, 2015. [Electronic resource]. – Mode of access: <http://unctad.org/en/Pages/Statistics.aspx>

3. Emerging Issues In West Africa: Developments In Regional Integration In 2012. – UNECA (United Nations Economic Commission For Africa). Sub-Regional Office For West Africa. – 2012. – 62 p.

4. West African Road Transport And Transit Facilitation Strategy. ECOWAS. Technical Assistance Project. Regional Transport and Transit Facilitation Program (Réf. 9 ACP ROC 08). – Elaborated by: Dr. Sadok ZERELLI, Team Leader and others. – December, 2008. – 148 p.

5. Impact of Road Transport Industry Liberalization in West Africa. Final Report. – USAID. – February, 2012.

6. UNECA. Progress Report on the Implementation of the Outcomes of the Mid-Term Review Meeting of the Almaty Programme of Action. E/ECA/CTRC/7/4 – January, 2011. – 17 p.

7. The Development Dimension. Regional Perspectives on Aid for Trade. – OECD. – 2014. – 218 p.

8. Reunion Regionale Africaine De Revue De La Mise En Oeuvre Du Programme D'action D'almaty. – 16-18 Juillet, 2013, Addis Abeba (Ethiopie).

9. Murat DELĞÇAY, Kağan AKDOĞAN. Overview of the Transport Cooperation in the COMCEC Region. – 2011.

10. World Bank, 2015. [Electronic resource]. – Mode of access: <http://lpi.worldbank.org/international/>

global/2014?sort=asc&order=Infrastructure#datatable

11. The Logistics Performance Index and Its Indicators. Connecting to Compete 2014. Trade Logistics in the Global Economy. – The World Bank. – 2014.

*Соколова З.С., кандидат экономических наук, доцент
кафедры международных экономических отношений и бизнеса
Института международных отношений
Национального авиационного университета*

ЭФЕКТИВНОСТЬ РЕГУЛИРОВАНИЯ АВТОТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ В ЗАПАДНОАФРИКАНСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ И МОНЕТАРНОМ СОЮЗЕ (УЕМОА)

***Аннотация.** Регионализация – это тенденция глобального масштаба после Второй мировой войны. В условиях глобализации она стала объективной необходимостью для укрепления позиций в борьбе с экономическими конкурентами. Наблюдается это явление как среди стран-лидеров мировой экономики, так и среди стран низкого уровня развития. Большое значение для функционирования региональных интеграционных объединений имеет регулирование разных направлений экономической деятельности.*

В статье рассмотрены особенности регулирования автотранспортной отрасли в рамках УЕМОА. Указано на острую необходимость улучшения её состояния для развития торговли данного объединения. Проанализированы проблемы реализации регулирования автотранспортной отрасли УЕМОА, включая отличия в развитии его стран-членов. Приведена оценка эффекта внедрения необходимых регулирующих правил автотранспортной отрасли УЕМОА для экономики региона.

***Ключевые слова:** УЕМОА, интра-региональная торговля, регулирование автотранспортной отрасли, транспортные расходы, ЕКОВАС, развивающиеся страны без выхода к морю, межгосударственные автоперевозки, институт управления, индекс эффективности логистики.*