

LDR2020AVV

**ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ
ДІЯЛЬНОСТІ ВІТЧИЗНЯНИХ АВТОПЕРЕВІЗНИКІВ В УМОВАХ
ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ**

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ТА НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ ОСНОВИ МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ УКРАЇНСЬКИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ У ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНОМУ СЕРЕДОВИЩІ.....	5
1.1. Розвиток міжнародних автотранспортних перевезень у світі та в Україні.....	5
1.2. Нормативно-правова база розвитку міжнародних автоперевезень вантажів вітчизняними підприємствами.....	10
РОЗДІЛ 2. КОНКУРЕНТНІ ПОЗИЦІЇ ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВ НА ЄВРОПЕЙСЬКИХ РИНКАХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	12
2.2. Тенденції розвитку ЗЕД автотранспортної галузі України.....	14
2.2. Особливості конкуренції на вітчизняному та міжнародному ринку автотранспортних послуг.....	18
РОЗДІЛ 3. ТЕХНІЧНІ БАР'ЄРИ ЩОДО РЕАЛІЗАЦІЇ НА ЄВРОПЕЙСЬКИХ РИНКАХ ПОСЛУГ З АВТОТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВІТЧИЗНЯНИМИ ПІДПРИЄМСТВАМИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ З ЇХ УСУНЕННЯ	22
ВИСНОВКИ.....	28
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ	30
ДОДАТОК А.....	33
ДОДАТОК Б	34

ВСТУП

Зовнішньоекономічна діяльність (ЗЕД) країни загалом та підприємства зокрема передбачає розвиток сфери транспортних послуг. Підвищення їх якості може значно знизити витрати на транспорт як частину собівартості продукції та, відповідно, підвищити прибутковість конкретних суб'єктів ЗЕД. З іншого боку, нарощення обсягів зовнішньої торгівлі країною змушує підприємства транспортної галузі удосконалювати свої технології та шукати шляхи подолання існуючих проблем.

Україна має значний потенціал для нарощування обсягів міжнародних перевезень, зокрема надання автотранспортних послуг. В умовах євроінтеграції змінюється зовнішньоекономічний вектор, трансформуються логістичні схеми, тому питання виявлення та розв'язання проблем розвитку МЕД вітчизняних автоперевізників на зарубіжних, передусім європейських, ринках набувають особливої актуальності.

Дослідженнями проблем логістичної діяльності займаються такі зарубіжні вчені, як Д. Бауерсокс, М. Крістофер, Р. Каплан, Д. Уотерс та інші. Також науковці приділяють увагу подальшому розвитку та вдосконаленню транспортної галузі країни. Ця тема розглядається у публікаціях Н.Ващенко, К.Коценка, Ю.Паценка, Е.Ємельянова, А.Хахлюка та інших. Однак проблема міжнародної діяльності вітчизняних автоперевізників в умовах євроінтеграції, зокрема технічних бар'єрів, є доволі новою на теренах вітчизняної науки та потребує подальшого дослідження.

Об'єктом наукової роботи є процеси розвитку міжнародної економічної діяльності вітчизняних перевізників.

Предметом дослідження є проблеми діяльності автотранспортних підприємств України на європейських ринках та шляхи їх вирішення.

Метою наукової роботи є виявлення проблем ЗЕД вітчизняних автоперевізників та розробка пропозицій з їх розв'язання в умовах

євроінтеграції. Для досягнення поставленої мети, необхідно виконати такі завдання:

- дослідити поняття «міжнародні автомобільні перевезення вантажів»;
- проаналізувати нормативно-правову базу функціонування транспортного підприємства та виявити її недоліки;
- визначити конкурентну позицію вітчизняних перевізників на європейському ринку на основі методики розрахунку Індексу ефективності логістики;
- дослідити проблем автотранспортних підприємств та окреслити шляхи їх вирішення;
- виокремити технічні бар'єри на шляху реалізації транспортних послуг в умовах євроінтеграції та розробити пропозицій щодо їх усунення.

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

Інформаційною базою наукової роботи є державна статистична звітність України, внутрішня звітність підприємств, монографічна література, публікації у фахових виданнях та інтернет-ресурси.

Окремі положення наукової роботи відображені у тезах доповідей, представлених на таких науково-практичних конференціях, як: 76-та Студентська науково-технічна конференція (Львів, 2018р.), 77-ма Студентська науково-технічна конференція (Львів, 2019 р.).

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ТА НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ ОСНОВИ МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ УКРАЇНСЬКИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ У ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНОМУ СЕРЕДОВИЩІ

1.1. Розвиток міжнародних автотранспортних перевезень у світі та в Україні.

На функціонування та структуру транспортних перевезень значний вплив мають світовий економічний розвиток і міжнародний поділ праці. Загалом спостерігається тенденція до швидкого росту обсягів міжнародної торгівлі у порівнянні з ростом обсягів міжнародних перевезень вантажів.

Міжнародні перевезення автомобільним транспортом є одним з найефективніших та рентабельних видів перевезень вантажів та пасажирів у близьких сполученнях та в порівнянні з іншими видами транспорту (Хажанець В.В., 2018). Автомобільний транспорт має певні переваги, зокрема, низьку вартість, якісну та велику інфраструктуру, безпеку та приватність доставки. На противагу перевагам, є низка ризиків, пов'язаних з автомобільними перевезеннями: великі збори за користування дорожньою інфраструктурою в деяких країнах, можливість пошкодження товарів, перевезення на великі відстані може бути неефективним за критерієм часу, диференціація правил дорожнього руху в деяких країнах.

Експорт транспортних послуг – це надання міжнародних транспортних послуг національним перевізником при перетині вантажем державного кордону країни або під час перевезення вантажів іноземних вантажовласників (Маловично А., 2011). Загалом, визначенням поняття експорту транспортних послуг та їх проблематикою займалися такі науковці, як В. П. Бочарников (2002), В. Г. Галабурда(2001), Е. Н. Зайцев (2008), Д. В. Зеркалов(2002, 2003), С. М. Резер(2003) та інші.

Опираючись на наукові дослідження В. Хажанець (2018), зазначимо, що низка чинників значною мірою впливає на ефективність міжнародних авто-

вантажоперевезень, зокрема, витрати на оформлення документів, дорожні збори, витрати на паливо-мастильні матеріали, витрати на технічне обслуговування і ремонт, витрати на відрядження.

Експорт транспортних послуг у багатьох країнах світу є значимою статтею доходів. Наприклад, Панама, Кіпр, Мальта, Ліберія та інші отримують значні грошові надходження за продаж прав, які пов'язані з реєстрацією суден під їхніми прапорами. Також, країни Балтії, Центральної та Східної Європи, зокрема, Польща, Словаччина, Литва, отримують орієнтовно від 20% до 35% свого ВВП за рахунок вантажного транзиту.

Транспортні послуги становлять значну частину у складі експорту та імпорту послуг загалом. Так, до 20% у складі експорту послуг у 2018 році транспортні послуги займають в Італії, Франції та Німеччині (рис.1.1), від 27% до 37% у Польщі, Росії та Україні. У Латвії експорт послуг становив 58,85% від експорту усіх послуг, що є досить вагомим значенням.

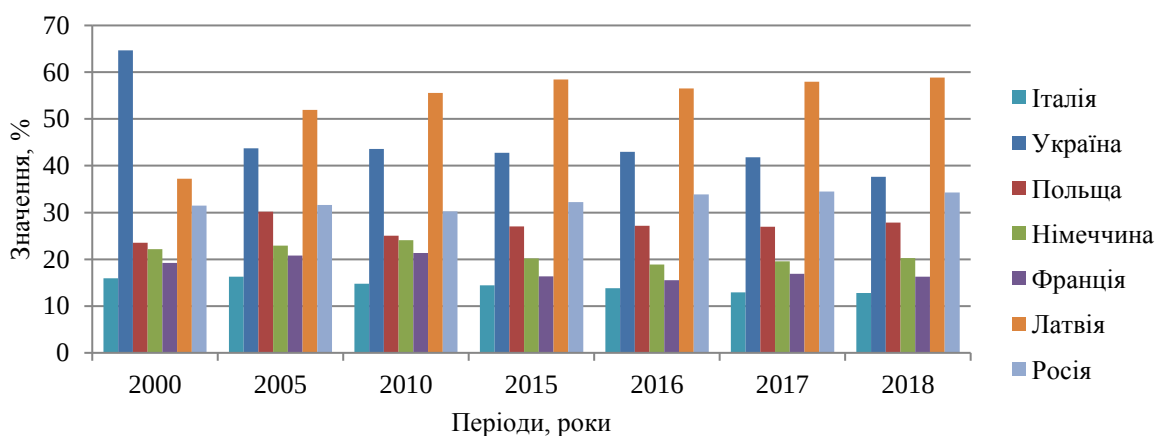


Рис. 1.1 Динаміка часток транспортних послуг у експорті послуг країн Європи, Росії та України* у 2000-2018 рр.

*Примітка: побудовано автором на основі [2]

Динаміка частки транспортних послуг в імпорті послуг показує, що у більшості країн після 2015 року вона стабілізувалася на рівні 15-22%, зокрема у Росії, України, Франції, Німеччини, Італії та Польщі (рис.1.2), тоді як у Латвії частка транспортних послуг в структурі імпорту зросла з 33,7% у 2000р. до 52,69% у 2018 році.

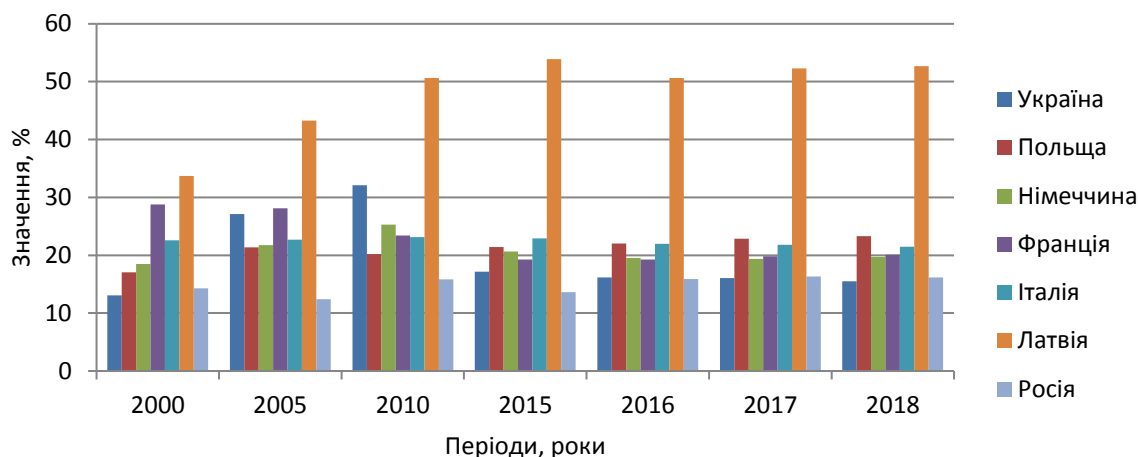


Рис. 1.2 Динаміка часток транспортних послуг в імпорті послуг країн Європи, Росії та України*

*Примітка: побудовано автором на основі [2]

У процесі нарощення обсягів зовнішньоекономічної діяльності України, система транспортного обслуговування та підприємства цієї галузі потребують підвищення ефективності, зокрема, надання транспортно-експедиційних послуг. Україна у сфері надання транспортних послуг має значний потенціал, адже наявна розгалужена система автомобільних шляхів, велика територія і вигідне географічне розташування на перетині багатьох торговельних потоків. Але, як зазначає А. Маловичко (2011), існує низка гострих проблем транспортної сфери в Україні (рис.1.3).

Низький технічний рівень рухомого складу	• низький відсоток автомобілів типу Євро-4 та Євро-5, які є мінімально допустимими для в'їзду на територію Євросоюзу робить українських фірм-перевізників неконкурентоспроможними на міжнародному ринку; на території України не виробляється і не буде вироблятися в найближчій перспективі конкурентоспроможних вантажних автомобілів
Високе податкове навантаження перевізників	• українські автотранспортні підприємства є близько на 10% більше навантажені податками, ніж відповідні підприємства закордоном
Неефективна державна митна політика	• мінімальні витрати для перетину та здійснення митного оформлення і прикордонного контролю є рушійною силою як для приросту ВВП, так і розвитку експорту транспортних послуг. Але, митна політика країни не є спрямована на нові технології та використання модерного устаткування переходів та терміналів на митницях

Рис. 1.3 Проблеми автотранспортної галузі України*

*Примітка: сформовано автором на основі узагальнень джерела [3].

Вирішення цих проблем повинно бути спрямоване на розробку конкретних рекомендацій стосовно підвищення ефективності, адаптивності та гнучкості державної позиції регулювання сфери транспортних послуг.

Для оцінки та порівняння розвитку логістики і транспортної сфери між країнами, зазначає А. Юденко (2019), рекомендується розраховувати Індекс ефективності логістики (LPI).

Індекс ефективності логістики – це інструмент порівняльного аналізу, розроблений Світовим банком, який вимірює ефективність роботи в ланцюзі поставок в країні та спирається на всесвітнє опитування експедиторів та експрес-перевізників. Дозволяючи порівняти 167 країн, LPI може допомогти країнам визначити проблеми та можливості і покращити їх логістичні показники [4]. Світовий банк проводить опитування кожні два роки.

Надійна логістика є необхідною для інтеграції глобальних ланцюжків вартості і використання переваг торгових можливостей для зростання та зменшення бідності. Можливість підключення до глобальної логістичної мережі залежить від інфраструктури країни, ринків послуг та торгових процесів. Держава та приватний сектор багатьох країн, що розвиваються, повинні покращити ці сфери, в іншому ж випадку вони можуть зіткнутися з зростанням витратами через невідповідність світовим вимогам.

Якісні логістичні послуги знижують витрати на торгівлю, а показники логістики репрезентують ефективність використання фірмами можливостей діяльності на внутрішніх та міжнародних ринках. LPI допомагає виявити, наскільки країна є логістично доступною або наскільки добре її фізична мережа пов'язана з глобальною логістикою.

Цей індекс є агрегованим показником та включає шість компонентів, які були обрані на основі теоретичних та емпіричних досліджень та практичного досвіду фахівців з логістики.

Ці індикатори LPI поділені на дві основні категорії:

- сфери, які можна регулювати за допомогою політики із зазначенням основних вкладів у ланцюг поставок (митниця, інфраструктура та логістична компетенція);
- результати роботи ланцюга поставок (показники часу, міжнародні поставки та відстеження).

Таблиця 1.1

Характеристика складових Індексу ефективності логістики [4]

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

Вага компонентів – це частка, надана кожному окремому показнику при побудові міжнародного LPI. Вага складових є практично однаковою, це наближує LPI до середньоарифметичного індексу. Ваги складових перераховуються кожного разу, тенденція показує стійкість кожної з ваг, тому порівняння LPI за різні роки дає прийнятні результати.

Таким чином, аналіз індексу ефективності логістики сприяє формуванню комплексно обґрунтованої позиції країни серед інших та розумінню рівня розвитку основних складових транспортної галузі. Реалізація політики в логістичній сфері на основі аналізу LPI може давати якісніші результати з меншими витратами ресурсів.

1.2. Нормативно-правова база розвитку міжнародних автоперевезень вантажів вітчизняними підприємствами.

Правове регулювання міжнародних перевезень здійснюється за допомогою міжнародних угод, які закріплюють умови перевезень вантажів і пасажирів. Україна прагне підвищити темпи свого економічного розвитку і є учасником багатьох транспортних конвенцій (Маринина М.В., 2017). До міжнародних правових актів, які регулюють діяльність автотранспортного підприємства відносяться: Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19.05.1956р., приєднання України від 1.08.2006р. [7] та Протокол до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 5.07.1978р.[8], Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП від 1975р. [9], Міжнародна Конвенція про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах від 21.10.1982, приєднання України від 4.07.2002р.[10], Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів від 2.03.2000р.[11], Конвенція про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним, залізничним та внутрішнім водним транспортом (КГПОГ) від 10.10.1989р.[12], Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень (УПШ) від 01.09.1970, приєднання України від 12.04.2007р.[13], Угода про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів від 13.11.1997р., приєднання України від 28.02.2006р.[14]. Перелік вищенаведених міжнародних документів є нормативно-правовою основою функціонування автомобільного транспортного та подальшого здійснення підприємством міжнародної економічної діяльності шляхом надання транспортних послуг. Критичний аналіз міжнародних правових актів показує, що вони забезпечують реалізацію міжнародних перевезень та спрямовані на багатостороннє регулювання усіх аспектів, необхідних для їх здійснення, зокрема,

встановлюють єдині для європейських країн правила дорожнього руху, правила реєстрації і вимоги до транспортних засобів, затверджені зразки міжнародних та національних посвідчень для водіїв. Також ними здійснюється регламентація роботи під час виконання міжнародних автомобільних перевезень, вимог, яким повинні відповідати водії транспортних засобів, тривалості керування автомобілем та відпочинку водіїв. Міждержавні двосторонні угоди визначають порядок та умови проїзду територією договірних сторін, дозвільну систему та інше. Автомобільні вантажоперевезення регулюються низкою окремих Конвенцій і угод, але основні норми та правила у цій сфері встановлює Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів та Протокол до неї.

На рівні України також прийнято низку законів та нормативно-правових актів, які регулюють діяльність автомобільного транспортного підприємства як всередині країни, так і за її кордонами. Вони конкретизують рамки та умови ведення транспортної діяльності, а також формують умови для функціонування транспортного підприємства як безпосереднього суб'єкта економіки України. Їхній зміст у цілому узгоджується з наявними нормативно-правовими актами міжнародного характеру.

Нормативно-правове регулювання ресурсного забезпечення діяльності підприємства здійснюється переважно на основі внутрішніх організаційних, розпорядчих та довідково-інформаційних документів підприємства, до яких можна віднести Статут і технічну документацію.

Загалом, функціонування автотransпортних підприємств чітко регламентується міжнародним законодавством, яке є стандартизованим та уніфікованим. Де-юре, законодавство України формує адекватні межі і вимоги до діяльності автотransпортного. Але, де-факто, нормативно-правова база не функціонує через високу корумпованість у сфері надання дозвільних документів та проходження митниць. Крім цього, українське законодавство дуже повільно реагує на зміни у міжнародному, що створює невідповідність у вимогах до характеристик вантажівок в Україні та закордоном.

РОЗДІЛ 2. КОНКУРЕНТНІ ПОЗИЦІЇ ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВ НА ЄВРОПЕЙСЬКИХ РИНКАХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

2.1. Тенденції розвитку ЗЕД автотранспортної галузі України

Розглядати конкурентні позиції українських автотранспортних підприємств на європейських ринках варто за двома основними складовими: конкурентну позицію України як суб'єкта міжнародних перевезень в цілому та конкурентну позицію вітчизняних автотранспортних підприємств порівняно з позицією іноземних суб'єктів господарювання.

Опираючись на статистичні звіти Державної служби статистики України, зазначимо, що транспортна галузь є дуже важливою для України, адже у структурі експорту послуг транспортні послуги становлять близько 50%, а у структурі імпорту послуг їх частка є дещо нижчою і складає 20% (див. Додаток А). Загалом, прослідковується позитивна тенденція до нарощення обсягів як експорту, так і імпорту транспортних послуг. У 2018 р. Україна зуміла відновити втрачені показники 2014 р. За даними Державної служби статистики України, у першому кварталі 2019 р. вантажообіг підприємств транспорту становив 110,2 млрд. ткм, або 102,8% від обсягу першого кварталу 2018 р.[15].

Прогнозування обсягів експорту та імпорту транспортних послуг на основі трендів (див. рис. 2.1) підтверджує позитивну тенденцію до подальшого нарощення обсягів як експорту, так і імпорту у наступному періоді. Для прогнозування було обрано поліноміальну модель, адже дані не є рівномірними, коливаються. Порядок поліноміальної лінії тренду залежить від кількості таких коливань. Коефіцієнти детермінації прямують до 1, тому такий прогноз має високу вірогідність.



Рис.2.1 Прогноз обсягів експорту та імпорту послуг вітчизняного автомобільного транспорту

*Примітка: побудовано автором на основі [15].

Визначальним показником є додатне сальдо торгівлі транспортними послугами, в тому числі послугами автомобільного транспорту. Прогнозування обсягів сальдо послуг автомобільного транспорту вказує на позитивну тенденцію до зростання з імовірністю у 87,6%.

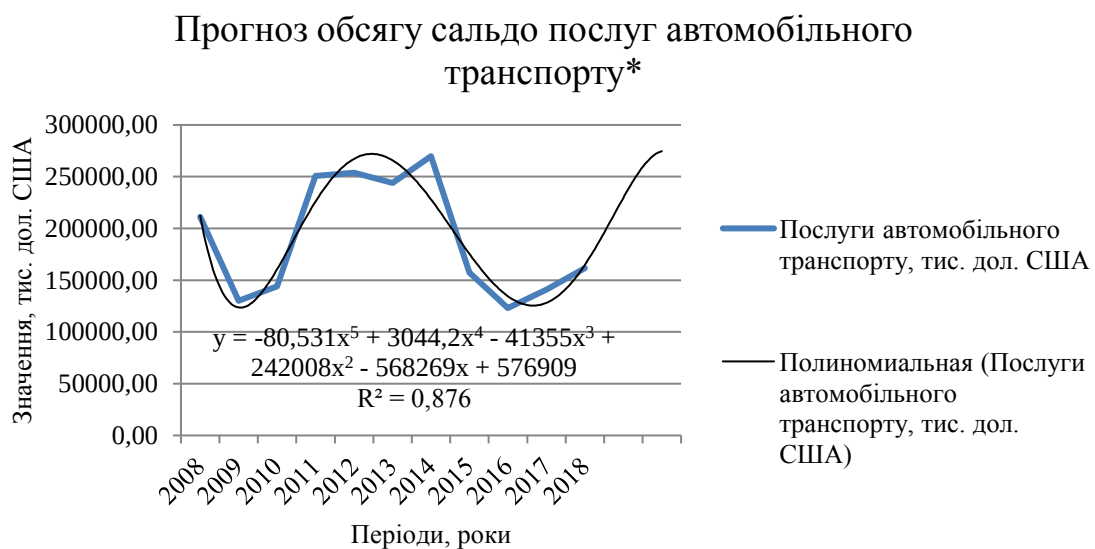


Рис.2.2 Прогноз обсягу сальдо послуг вітчизняного автомобільного транспорту

*Примітка: побудовано автором за [15].

Така тенденція свідчить про можливість залучення отриманих коштів для подальшого розвитку галузі, яка є перспективною. Тобто, розвиток галузі відбуватиметься завдяки не лише зростанню попиту, але і ресурсному забезпеченню якісних змін інфраструктури та умов функціонування автотранспортних підприємств.

На основі аналізу експортно-імпортних операцій транспортних послуг за країнами світу у 2018 р. виокремлено 20 основних контрагентів України (табл.2.1). Країни розміщені відповідно до спаду обсягів експорту транспортних послуг.

Таблиця 2.1

Основні контрагенти українських експортно-імпортних операцій
транспортних послуг у 2018р. [15]

№	Країна	Експорт послуг, тис.дол.США	Питома вага до загального обсягу, %	Імпорт послуг, тис.дол.США	Питома вага до загального обсягу, %	Сальдо, тис.дол.США
1	Російська Федерація	3136563,5	53,6	145847	10	2990717
2	Велика Британія	253242,5	4,3	131787,6	9	121455
3	Швейцарія	222958,1	3,8	38525,3	2,6	184432,8
4	Об'єднані Арабські Емірати	218679,9	3,7	33999,1	2,3	184680,8
5	США	171206	2,9	31027	2,1	140179
6	Німеччина	168119,1	2,9	181199	12,4	-13080
7	Туреччина	146447,8	2,5	95882,9	6,6	50564,9
8	Кіпр	129554,9	2,2	31690,4	2,2	97864,5
9	Польща	106232,7	1,8	88918	6,1	17314,7
10	Ізраїль	83039,9	1,4	30567,9	2,1	52472
11	Білорусь	64389	1,1	58536,2	4	5852,8
12	Єгипет	58909	1	38508	2,6	20401
13	Італія	54924,8	0,9	17959,9	1,2	36964,8
14	Франція	54384,7	0,9	33291,4	2,3	21093,3
15	Латвія	48148,7	0,8	11515,5	0,8	36633,2
16	Австрія	47716,5	0,8	13586,1	0,9	34130,4
17	Естонія	36523,6	0,6	50735,3	3,5	-14211,7
18	Словаччина	29742,4	0,5	100479,8	6,9	-70737,4
19	Литва	29452,3	0,5	20246,8	1,4	9205,5
20	Іспанія	37319	0,6	7922,6	0,5	29396,4
	Інші	753868,9	13,2	302581,4	20,5	451287,5
	Країни ЄС	1020764,9	17,44	717787	49,002	302977,9
	Усього	5851423,3	100	1464807,2	100	4386616

Негативним сальдо характеризуються лише операції з Німеччиною, Естонією та Словаччиною. Найбільше негативне сальдо має Словаччина (-70737,4 тис.дол.США), найбільше позитивне – Російська Федерація (2990716,5 тис.дол.США).

Для подальшого визначення конкурентної позиції України на європейських ринках автомобільних транспортних послуг варто виокремити найбільш вагомі та потенційно вигідні ринки та проаналізувати їх на основі Індексу ефективності логістики (Logistics Performance Index – LPI), про який було згадано у п. 1.1.

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

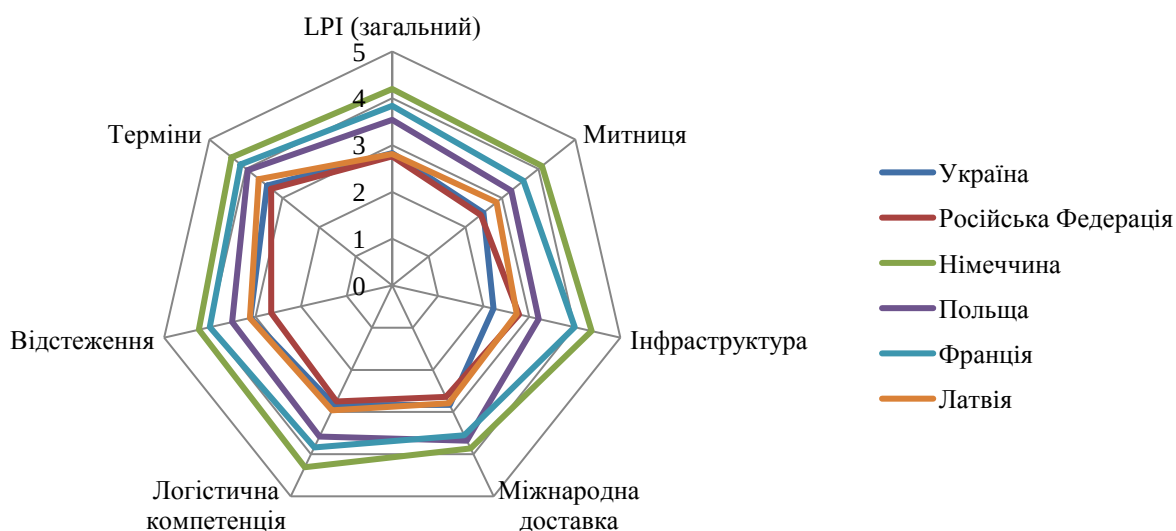


Рис.2.3 Показники LPI за 2018р. відповідно до обраних країн*

*Примітка: побудовано автором за [4]

Найнижчими показниками характеризується Російська Федерація – LPI становить 2,76. Найслабшою ланкою є митниця (2,42), оцінка якої відіграє

визначальну роль у формуванні оцінки ефективності логістики. Терміни поставок є найсильнішою ланкою (3,31), але характеризуються найменшим значенням серед вибірки. Розкид значень показників складає 66,7%, тобто, розвиток ланок в цілому відбувається нерівномірно, існують прогалини в тій чи іншій сфері (митне оформлення вантажів). Однією з причин виникнення перекосів на ринку транспортних послуг Росії є застосування системи ліцензування.

У 2018 р. Україна потрапила у рейтинг Світового банку «Топ-10 найефективніших економік з доходом нижче середнього», що вказує на сприятливі передумови для розвитку транспортної галузі. Однак, у цій групі відсутні країни-члени ЄС, переважна більшість яких знаходяться на вищих позиціях в загальному рейтингу LPI. Це спонукає до аналізу не лише транспортних систем, але й інститутів провідних країн як прикладів для реформування транспортної галузі в Україні.

Аналізувати LPI та його складові для обраних країн варто в динаміці, адже так можна виявити тенденції та темпи розвитку контрагентів, відстежити власні прогалини та побудувати ефективну стратегію розвитку транспортної сфери.

Вперше обчислення LPI було здійснено у 2007р., тому цей рік був обраний базою для розрахунку темпів приросту індексу та його складових (табл. 2.3).

Таблиця 2.3

Темпи приросту LPI та його складових у 2007-2018рр., %*

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

*Примітка: сформовано автором на основі [4]

Найкращі результати показують Росія, Польща (16% приросту) та Україна (10%). Корисним прикладом є Німеччина, адже у 2007р. вона посідала 3-тю

позицію в рейтингу, але не лише підтримувала високий рівень розвитку галузі протягом 2007-2018рр., але і покращувала результати (приріст в межах 5%).

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

Для визначення взаємозв'язків між детермінантами та результируючим показником, сформуємо кореляційну матрицю (табл. 2.4).

Таблиця 2.4

Кореляційна матриця LPI та його складових*

	Мит- ниця	Інфра- структура	Логістична компетенція	Відсте- ження	Міжнарод-на доставка	Термі- ни	LPI (загаль- ний)
Митниця	1	0,55	0,58	0,71	0,43	0,29	0,83
Інфраструктура	0,55	1	0,14	0,26	0,11	0,51	0,37
Логістична компетенція	0,58	0,14	1	0,75	0,78	0,69	0,77
Відстеження	0,71	0,26	0,75	1	0,21	0,65	0,50
Міжнародна доставка	0,43	0,11	0,78	0,21	1	0,37	0,84
Терміни	0,29	0,51	0,69	0,65	0,37	1	0,37
LPI (загальний)	0,83	0,37	0,77	0,50	0,84	0,37	1

*Примітка: сформовано автором на основі [4]

Кореляційний аналіз показує, що найбільш взаємопов'язаними є показники міжнародної доставки і LPI (0,84) та митниці і LPI(0,83). Тобто, першочергово необхідно полегшувати умови відправлення міжнародних вантажів за конкурентними цінами та налагоджувати роботу митниці, оптимізувати процеси митного оформлення вантажів. Варто зазначити, що між собою показники митниці та міжнародної доставки є слабо пов'язаними. Таким чином, покращувати потрібно кожен показник окремо.

Ринки Німеччини та Франції не є вигідними для українських підприємств, адже логістичні індекси є значно вищими, вимоги до контрагентів відповідно суворішими, і ефективно конкурувати Україні значно важче. Натомість польський ринок є дуже привабливим, адже вищий рівень показників, але невеликий розрив з Україною, спонукає до пришвидшеного розвитку не лише транспортної галузі України в цілому, але й конкретних автотранспортних підприємств зокрема.

В умовах євроінтеграції Україна потребує значних фінансових ресурсів для покращення своєї конкурентної позиції. З огляду на структуру експорту транспортних послуг, у якій значну частку займає Росія, тимчасово можна використовувати цей ринок як джерело ресурсів. Однак зміна вектора зовнішньої торгівлі товарами і послугами у європейському напрямку неминуче призведе до кардинальної географічної реструктуризації у сфері автоперевезень.

2.2. Особливості конкуренції на вітчизняному та міжнародному ринку автотранспортних послуг.

Вітчизняний ринок транспортних послуг характеризується значною кількістю приватних підприємств різних розмірів. Часто, середні та великі транспортні організації мають налагоджені маршрути та міжнародні зв'язки, що значно спрощує та пришвидшує здійснення міжнародної економічної діяльності. Дрібні, у свою чергу, зазвичай змушені постійно підшукувати нових споживачів, часто буває, що автопарк не відповідає вимогам або не вистачає чисельності автопарку. Таким чином, дрібним фірмам значно тяжче реалізовувати експорт транспортних послуг.

На сьогодні на ринку України функціонує близько 9,2 млн. транспортних засобів, у тому числі більше 1,3 млн. вантажних автомобілів. Налічується близько 12451 діючих ліцензій на надання послуг з перевезення вантажів. Конкуренція на внутрішньому ринку почала зростати після кризи 2008р., коли

підприємства почали розширювати межі своєї діяльності дедалі швидше. За даними Антимонопольного комітету України, до найбільш монополізованих галузей в Україні відноситься також транспорт і зв'язок [25].

Одним із лідерів на ринку міжнародних автомобільних вантажних перевезень серед перевізників Західної України є Транс-Атлас. Компанія ПП «Транс-Атлас» є членом асоціації міжнародних перевізників України – АСМАП та функціонує на ринку понад 10 років. Перелік послуг, які надає підприємство, включає: міжнародні перевезення (підбір автотранспорту з урахуванням характеристик, термінів та умов доставки; швидкий розрахунок вартості автоперевезення; надання контактної інформації водія і номерів вантажних автомобілів; страхування вантажів; перевезення за системою TIR; інформування про місцезнаходження вантажу(GPS)); перевезення по Україні, рефрижераторні перевезення, малотонажні перевезення, перевезення небезпечних вантажів та перевезення негабаритних вантажів [16].

Вітчизняні перевізники використовують клієнтоорієнтовані стратегії розвитку, адже напрацьовані маршрути та систематичні замовлення забезпечують стабільні грошові надходження, які можна використати для подальшого росту та розвитку. Так, керівництво ТОВ «Транс-Сервіс-1» зазначає, що для досягнення довгострокового успіху шляхом максимального задоволення запитів споживачів була удосконалена система менеджменту, завдяки чому якість наданих послуг відповідає міжнародним стандартам [17]. Для повного задоволення потреб споживача підприємству необхідно надавати максимально широкий спектр послуг, тому, транспортні підприємства часто надають експедиційні послуги.

Переваги зарубіжних учасників ринку міжнародних вантажних перевезень полягають у тому, що вони менше витрачають на ремонт, зважаючи на вчасне оновлення автопарку, не втрачають час на кордонах та прикордонних митних пунктах, забезпечують відносно меншу собівартість транспортної послуги, порівняно з українськими підприємствами на однакових маршрутах, навчають водіїв керувати транспортним засобом в режимі економії [18]. Таким чином,

вітчизняні автотранспортні підприємства повинні прагнути якісного покращення конкурентної позиції шляхом, передусім, удосконалення менеджменту (професійність апарату управління та володіння іноземними мовами, ефективне використання ділового спілкування та етикету), підвищення кваліфікаційного рівня водіїв (знання іноземних мов, європейського законодавства, виконання правил дорожнього руху та вимог щодо організування праці та відпочинку водія, уникнення дорожньо-транспортних пригод).

На зарубіжних ринках конкуренція є ще сильнішою. Найбільшими транспортними фірмами є DHL(Німеччина), A.P. Moller-Maersk (Данія), Shenker-BTL (Швеція). Але, за умов нарощення обсягів міжнародної торгівлі, світовий ринок потребує дедалі більше транспортних послуг, він є досить гнучким, тому українські автотранспортні підприємства можуть функціонувати та розвиватися закордоном.

Аналіз діяльності українських автотранспортних підприємств, зокрема, найбільших (ТОВ «СПЕЦАВТОІНВЕСТ», ТОВ «Бел-Транс», ТОВ «Дженерал Транс Альянс Логістик», ПРАТ ТЕК «Західукртранс», ТОВ "ТД «КНПС», ПРАТ «АТП «АТЛАНТ»», ТОВ «Транс-Сервіс-1» та ПП «Транс-Атлас») і дрібних (ТзОВ «Солід-Р», ООО «Шмега-ТРАНС») дає можливість виявити низку проблем, які стосуються як великих, так і дрібних учасників ринку та підривають конкурентоспроможність підприємств на європейських ринках (табл. 2.5).

Таблиця 2.5

Проблеми автотранспортних підприємств України та шляхи їх розв'язання у контексті забезпечення міжнародної конкурентоспроможності

Проблема	Шляхи вирішення
1	2
Падіння фондовіддачі	Розробка управлінських рішень, спрямованих на підвищення рівня чистого доходу від реалізації послуг зі збереженням розмірів собівартості, пошук шляхів зниження собівартості.

Продовження табл.2.5

1	2
Ріст дебіторської заборгованості	Нарахування пені, штрафів за прострочення термінів сплати; позови до суду; нагадування по пошті, факсу, за телефоном; передоплата за надання послуг; своєчасне надання розрахункових документів; періодична інвентаризація заборгованості; виявлення потенційно сумнівної заборгованості.
Низька експлуатаційна швидкість вантажівок	Закріплення у договорі часових меж обслуговування автомобілів на пунктах призначення (розвантаження, завантаження, митне обслуговування).
Недостатня кількість вантажівок	Розширення автопарку за допомогою лізингових послуг; використання нових або вантажівок, які були у використанні.
Високий коефіцієнт плинності кадрів	Підвищення рівня доброзичливості клімату підприємства, формування відповідної корпоративної культури, проведення літнього і зимового корпоративів; використання індивідуального підходу до мотивування працівників.
Низький рівень дисципліни	Посилення контролю за виконанням обов'язків – встановлення системи контролю за використанням палива; визначення покарань у разі невиконання службових обов'язків.
Високе навантаження на керуючу систему	Формування нових посад з делегуванням обов'язків, наприклад, завідувач господарством, супервізор над водіями.
Низька кваліфікація працівників	Забезпечення курсів підвищення кваліфікації професійного та особистісного спрямування, моральне та матеріальне заохочення розвитку та нових ідей.
Законодавчі вимоги ЄС до автопарку щодо екологічності	Урахування під час стратегічного планування діяльності підприємства необхідності періодичного оновлення рухомого складу та створення спеціального фінансового резерву.
Затримки на пунктах митного контролю	Оптимізація роботи митниць шляхом усунення неточностей в законодавчій базі та зменшення чисельності апарату працівників митниці.
Корумпованість процесу видачі дозвільних документів	Розробка найбільш ефективного методу розподілу дефіцитних дозвільних документів на рівні Міністерства інфраструктури з подальшим жорстким контролем за виконанням на місцях.
Форс-мажорні обставини під час реалізації транспортних послуг	Проведення семінарів та навчання працівників (як водіїв, так і логістів та менеджерів) у сфері кризис-менеджменту, що забезпечить швидке та якісне реагування на виклики зовнішнього середовища.

Примітка: Розроблено автором.

Варто додати, що вирішення проблем потребує додаткових витрат (як фінансових, так і витрат часу), але результати ухвалення відповідних управлінських рішень можуть значно перевищувати ці витрати. Наведені у таблиці шляхи вирішення актуальних проблем можуть використовуватися як кожен окремо, так і комплексно.

РОЗДІЛ 3. ТЕХНІЧНІ БАР'ЄРИ ЩОДО РЕАЛІЗАЦІЇ НА ЄВРОПЕЙСЬКИХ РИНКАХ ПОСЛУГ З АВТОТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВІТЧИЗНЯНИМИ ПІДПРИЄМСТВАМИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ З ЇХ УСУНЕННЯ

Внутрішній ринок транспортних послуг України повною мірою задовольняє тільки базові потреби населення й економіки за кількістю, але не за якістю перевезень. Сучасний стан транспортної галузі України не відповідає вимогам ефективної реалізації євроінтеграційного курсу та інтеграції національної транспортної мережі у Транс'європейську транспортну мережу.

Існує низка технічних бар'єрів на шляху реалізації транспортних послуг українськими підприємствами на європейських ринках. Теоретично, технічні бар'єри можна поділити на три основні групи: технічні регламенти, стандарти, процедури оцінки відповідності. На практиці ж найбільш впливовою групою вважаються технічні регламенти. Також в окрему групу варто включити правові бар'єри реалізації торгівлі транспортними послугами [19].

Найвагомішим бар'єром на сьогодні є, вважаємо, дефіцит дозвільних документів (універсальних та транзитних), що найбільш актуальним є у взаємовідносинах з Польщею, Австрією, Румунією, Угорщиною. Нормативно-правовим актом, який регулює процес видачі дозволів, є Наказ Міністерства транспорту України №757 «Про впорядкування системи оформлення, видачі, використання та обліку дозволів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом» в редакції від 11.09.2015р. [20]. Спроби модернізувати текст документу є невдалими, адже існують значні розбіжності у поглядах чиновників та безпосередньо представників галузі.

Зважаючи на ситуацію гострої нестачі дозвільних документів, яка підсилюється корупційною складовою та панікою з боку перевізників, важливо окреслити шляхи мінімізації збитків, пов'язаних з простоем транспортних засобів та неможливістю доставки товарів та сировини. Міністерство інфраструктури разом з Асоціацією міжнародних автомобільних перевізників

України (АсМАП) розробляють механізм квотування видачі дозвільних документів. Відповідно до нього, з апарату Укртрансбезпеки щомісячно до пунктів видачі дозволів будуть надходити дозвільні документи у фіксованій кількості, яка дорівнює дванадцятій частині річної квоти (для Республіки Польща, наприклад, річна квота становить 150 тис. дозволів). Загалом, розмір квоти розраховується пропорційно до кількості використаних дозволів з підтвердженням перетину кордону за допомогою вантажної митної декларації. Представники АсМАП наполягають на створенні резерву дозволів у розмірі 5% від розрахованої квоти з метою урахування новостворених підприємств чи нарощення обсягів діяльності вже існуючими. Крім цього, для уникнення гострої ситуації за іншими напрямками, доцільно було б впровадити квотування і для дозволів Австрії, Італії, Угорщини, Румунії, Фінляндії та Туреччини. Однак, саме лише квотування без проведення двосторонніх переговорів стосовно збільшення кількості дозвільних документів з головними контрагентами України не є достатнім для стабілізації українського ринку автомобільних вантажних перевезень.

Додатковим важелем боротьби з дефіцитом дозвільних документів є впровадження у роботу від 27.12.2019 транспортного порталу електронних послуг e-transport.gov.ua. Така система спрямована на нівелювання корупційної складової, адже усуває чиновника від втручання в процес міжнародних автоперевезень та не має аналогів у Європі. Через новостворену систему, яка була активована 02.01.2020, можна зробити попереднє замовлення, тобто, електронне бронювання, 60% всіх видів дозволів, а решта 40% залишаються для оформлення та видачі за усним зверненням на пункт видачі дозволів. Процес бронювання дозволу передбачає заповнення електронної заявки, завіреної електронним підписом, приєднання сертифікату відповідності транспортного засобу щодо безпеки руху та екологічної безпеки вимогам країн і здійснення оплати. З моменту бронювання дозволу, перевізник має 15 днів для отримання документу на обраному пункті видачі дозволів. Крім цього, для окремих країн дозвільні документи можуть бути видані лише на завантажені

транспортні засоби, у такому випадку перевізник зобов'язаний під час звернення на пункт видачі дозволів пред'явити, в тому числі, і товарно-транспортну накладну (CMR).

Перевагами цієї системи є уникнення черг на пункті видачі дозволів, зниження рівня корупційності та прозорість процесу видачі дозволів, а також підвищення рівня ефективного використання дозвільних документів у випадку видачі на безпосередньо завантажений транспортний засіб.

Слід зазначити, що сама система бронювання дає багато технічних збоїв. Так, зафіксовані непоодинокі випадки, коли перевізник не міг фактично отримати заброньований ним дозвіл на пункті видачі дозволів. Або ж система інформує користувача про наявність дозволів для бронювання, але перевізник не може виконати таку операцію. Також, керівництво АсМАП повідомляє про випадки бронювання декількох дозволів для одного транспортного засобу.

АсМАП під загрозою страйку висунула низку вимог до Міністерства інфраструктури, в числі яких є і відміна системи бронювання дозвільних документів, крім дозволів Польщі. Запропоновано з 1 лютого передати на пункт видачі дозволів дозвільні документи в обсязі 1/6 річної квоти з паралельним жорстким контролем за їх використанням. На місяць перевізнику буде видаватись не більше двох дозволів однієї країни на один транспортний засіб. Крім цього, Укртрансбезпека зобов'язалась здійснити організаційні заходи, спрямовані на унеможливлення утворення черг на пунктах видачі дозволів, зокрема й при здачі використаних дозволів.

Вагомим технічним бар'єром також варто вважати кадровий голод, який стосується як чиновників, так і перевізників (нестача кваліфікованої робочої сили). Брак трудових ресурсів напряду пов'язаний із корупцією, адже певна частина чиновників зацікавлена у сповільненні розвитку галузі. Були здійснені зміни у керівництві відповідних центральних органів виконавчої влади. Головними завданнями щодо розвитку галузі на найближчу перспективу було визначено переведення адміністративних послуг в онлайн площину шляхом запуску повної версії електронного кабінету перевізника, а також реалізація

державного контролю у сфері запровадження системи зважування у русі - WIM-технологій з метою максимального усунення людського фактору з етапу ухвалення рішень. Також, члени АсМАП наполягають на заміні чиновників на усіх рівнях на спеціалістів галузі для пришвидшення процесу модернізації та євроінтеграції галузі і створення сприятливих для перевізників умов функціонування.

З 01.01.2020 року всі професійні водії, що здійснюють вантажні перевезення з використанням книжок Європейської Конференції Міністрів Транспорту, повинні мати спеціальні документи – свідоцтва професійної компетенції. Це є одним із зобов'язань України на шляху до євроінтеграції. Навчати водіїв можуть викладачі у відділеннях АсМАПу, Міністерством інфраструктури надано ліцензію для проведення таких навчань. Однак, легітимність виданих свідоцтв ще не закріплена у нормативно-правовому акті, що створює не лише затримки, але й може мати негативні фінансові наслідки, адже за відсутності свідоцтва професійної компетенції водія, деякі європейські країни встановили штрафні санкції, наприклад, у розмірі 12 тисяч злотих у Польщі або ж 3 тисячі євро в Угорщині.

На шляху до євроінтеграції галузі вантажоперевезень України також стоїть недостатній рівень її інноваційності та цифровізації. Існуюче співробітництво з Генеральним інспектором дорожнього транспорту Республіки Польща надає можливість обміну досвідом щодо імплементації стандартів і норм Європейського Союзу з питань безпеки на транспорті. Під час зустрічі представників Державної служби України з безпеки на транспорті та Генерального інспекторату дорожнього транспорту Республіки Польща 29.01. 2020 р. було сформовано основні напрямки діяльності та обговорено подальшу співпрацю, зокрема щодо таких питань, як ліцензійний та габаритно-ваговий контроль, консультування у підготовці інспекторів, ознайомлення з реалізацією придорожного контролю, безпеки на транспорті в Польщі.

Важливим питанням, що дискутується, є переваги для України від приєднання до Європейської організації дорожнього контролю (Euro Controle

Route, ECR), основна мета якої полягає в підвищенні безпеки дорожнього руху, гармонізації процедури контролю, обмін досвідом і практичними навиками, дотримання автотранспортного законодавства і підтримка чесної конкуренції. Сьогодні до складу ECR входить 14 країн: Нідерланди, Франція, Австрія, Великобританія, Угорщина, Німеччина, Польща, Бельгія, Ірландія, Румунія, Болгарія, Люксембург, Іспанія, Хорватія [21].

Важливий вклад у цифровізацію галузі планує здійснити ГУАМ – Організація за демократію та економічний розвиток Грузії, України, Молдови та Азербайджану. Основними питаннями на сьогодні є створення зони вільної торгівлі та формування транспортних коридорів між державами-учасниками. Україна в рамках діяльності ГУАМ запускає пілотний проект щодо створення електронного TIR Carnet. Також, відбувається активне обговорення необхідності підписання Україною Додаткового Протоколу до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів стосовно формування електронних CMR. Електронні інструменти міжнародних перевезень є досить актуальними, адже практично вся Європа відмовилася від оформлення систем книжок МДП, а електронна CMR дає право та страхує перевезення територією 68 країн без додаткових митних перевірок [22].

Ще одним технічним бар'єром для вітчизняних автоперевізників є вимога з боку країн ЄС до обов'язкового встановлення на вперше зареєстровані транспортні засоби цифрових тахографів покоління Smart, що мають перелік нових функцій, таких як визначення місцезнаходження водія, передача даних дистанційно тощо. В умовах українських реалій, тахографи нового покоління є додатковими фінансовими витратами для підприємців, а також при купівлі нової техніки перевізникам необхідно потурбуватися про збереження на ній тахографів старіших моделей.

Для узагальнення перерахованих технічних бар'єрів щодо реалізації на європейських ринках послуг з автотранспортних перевезень вітчизняними підприємствами та наведених заходів з їх подолання сформовано таблицю 3.1.

Таблиця 3.1

Технічні бар'єри та заходи з їх подолання

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

Примітка: розроблено автором.

ВИСНОВКИ

Дослідження, проведене у науковій роботі, дало змогу дійти висновку, що галузь автомобільних вантажоперевезень в Україні має значний потенціал, оскільки створює значну частину ВВП країни та розвивається у сприятливих геополітичних та геоекономічних умовах. Побудова якісної та ефективної логістичної системи, виявлення пріоритетних напрямів розвитку транспортної інфраструктури та середовища функціонування вітчизняних перевізників, а також дослідження налагоджених міжнародних зв'язків у цій сфері та підвищення їх ефективності є надзвичайно важливим завданням, як для науковців, так і для практиків, зокрема державних управлінців.

Якісно ідентифікувати рівень розвитку логістичної галузі держави пропонується з використанням підходу Світового Банку – розрахунку Індексу ефективності логістики. На сьогодні Україна посідає невисокі позиції у рейтингу ефективності логістики, у той час як її основні контрагенти, країни-члени ЄС, характеризуються значно кращими показниками. Причинами негативних тенденцій розвитку транспортної галузі в цілому та вантажних автоперевезень зокрема можна вважати системне недофінансування, недостатнє технічне обслуговування інфраструктури та транспортних засобів, а також технічну відсталість, що загрожує вже не тільки виконанню його соціально-економічних функцій, але й національній безпеці.

У контексті євроінтеграції необхідним є підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі на зовнішніх ринках, вдосконалення правового механізму державно-приватного партнерства, посилення взаємодії між державним та приватним сектором, органами державної влади та органами місцевого самоврядування. проведення необхідних реформ. Існуюче законодавство України формує адекватні, хоча й неповні правові умови діяльності автотранспортного підприємства та міжнародної діяльності. Однак, фактично, нормативно-правова база не

функціонує через високу корумпованість у сфері надання дозвільних документів та проходження митниць.

У науковій роботі наголошено, що існування технічних бар'єрів у процесі торгівлі транспортними послугами вітчизняними підприємствами на європейських ринках зумовлює негативні наслідки для розвитку галузі вантажоперевезень. Найбільшою проблемою є дефіцит дозвільних документів, особливо, польських, австрійських, італійських, угорських. Для її вирішення пропонується ввести квотування та електронне бронювання, однак на сьогодні відповідні механізми не діють: система бронювання дає технічні збої, а квотування не враховує можливості розширення діяльності. Крім цього, необхідно активізувати переговорний процес з країнами-контрагентами щодо розширення квоти дозволів. Доцільним було б підписання Угоди про дорожній транспорт ЄС та України, яка ґрунтувалася б на вже існуючих зобов'язаннях в рамках Угоди про асоціацію (як додаток до економічної частини), що дало б змогу Україні користуватися узгодженою системою транспортних дозволів для українських автоперевезень на ринку ЄС.

У роботі зазначено, що проблеми кадрової політики та цифровізації є не менш важливими, адже негативно впливають на конкурентоспроможність вітчизняних автоперевізників як фактори внутрішнього середовища. Вирішенню цих питань сприятиме раціональна інноваційна політика розвитку галузі та заходи з оптимізації умов та оплати праці фахівців, а також підвищення рівня їх кваліфікації.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Хажанець, В.В., 2018р. Удосконалення міжнародних перевезень вантажів (на прикладі ПАТ «КВК «РАПІД») [online]. Доступно: http://ela.kpi.ua/bitstream/123456789/24993/1/Hajanec_magistr.pdf
2. Knoema Enterprise Data Solutions [online]. Доступно: <https://knoema.com/>
3. Маловичко, А., 2011р., Експорт транспортних послуг у міжнародній і зовнішній торгівлі. Економічний аналіз [online] Випуск 8, частина 1, с.125-128 Доступно: https://econa.at.ua/Vypusk_8/p1/malovichko.pdf
4. Trade Logistics in the Global Economy [online] Доступно: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>
5. Yudenko A, 2019. Logistics performance index and indicators of competitiveness and potential of Ukraine in the countries of the european union Тридцять шості економіко-правові дискусії [online] Секція 9. Доступно: <http://www.spilnota.net.ua/ua/article/id-2891/>
6. Маринина С.В., 2017. Вплив процесу глобалізації на перспективні напрями розвитку міжнародної торгівлі. Актуальные проблемы современной науки . –№ 12. – с.11.-17.
7. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ) №995_234 від 19 травня 1956р., приєднання України від 1 серпня 2006р. № 57-V [online] Доступно: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_234
8. Протокол до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів та багажу (КДПВ) від 5 липня 1978р. №995-686 [online] Доступно: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_686

9. Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) 1975 року № 995_012 [online] Доступно: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_012
10. Міжнародна Конвенція про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах від 21 жовтня 1982р. №995_267 приєднання України від 4 липня 2002р. [online] Доступно: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_267
11. Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) від 2 березня 2000р. №994_217 [online] Доступно: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_217
12. Конвенція про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним, залізничним та внутрішнім водним транспортом (КГПОГ) від 10 жовтня 1989р. № 995_837 [online] Доступно: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_837
13. Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень (УПШ) від 1 вересня 1970р., приєднання України від 2 квітня 2007р. № 995_b68 [online] Доступно: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_b68
14. Угода про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів від 13 листопада 1997р., приєднання України від 28 лютого 2006р. №995_e51 [online] Доступно: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_e51
15. Державна служба статистики України [online] Доступно: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
16. ПП «Транс-Атлас» - міжнародні вантажні перевезення [online] Доступно: <https://trans-atlas.com.ua/>
17. Trans-Srrvise-1 [online] Доступно: <https://www.trans-service-1.com.ua/>
18. Сніжко, Л.Л., Визначення та оцінка чинників, що впливають на рівень конкурентоспроможності українських підприємств в сфері міжнародних автомобільних перевезень / Л. Л. Сніжко, П. В. Главацький // Управління

- проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. - 2011. - Вип. 8. - С. 354-359[online] Доступно: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Upsal_2011_8_96
19. Рожнятовська, Д.Р., 2019, Технічні бар'єри у міжнародній торгівлі транспортними послугами: досвід вітчизняних автотранспортних підприємств. Матеріали 77-ої щорічної студенської науково-технічної конференції кафедри ММП, ІНЕМ, НУ «Львівська політехніка»
 20. Наказ Міністерства транспорту України №757 «Про впорядкування системи оформлення, видачі, використання та обліку дозволів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом» в редакції від 11.09.2015р. [online] Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1075-04>
 21. Спільна зустріч представників Державної служби України з безпеки на транспорті та Генерального інспекторату дорожнього транспорту Республіки Польща. [online] Доступно: <http://dsbt.gov.ua/novyna/spilna-zustrich-predstavnykiv-derzhavnoyi-sluzhby-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti-ta>
 22. AsMAP-Inform – інформаційний простір для перевізників України - [online] Доступно: <https://www.youtube.com/channel/UCIkK30xAcODjhDj8jqnmvYA>
 23. Aarnink S., Faber J., 2012, Market Barriers to Increased Efficiency in the European On-road Freight Sector [online] Доступно: <https://www.cedelft.eu/en/publications/download/1372>
 24. Alises A, 2016, Comparison of road freight transport trends in Europe. Coupling and decoupling factors from an Input–Output structural decomposition analysis [online] Доступно: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0965856415002475>
 25. Міністерство інфраструктури України [online] Доступно: <https://mtu.gov.ua/>

ДОДАТОК А

Частка експорту-імпорту транспортних послуг за 2008-2018рр.

Найменування послуги згідно із КЗЕП	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Експорт послуг											
Усього, тис. дол. США	12260120,90	10129730,10	11936316,70	14180342,00	14096178,10	14233226,10	11520850,70	9736654,20	9867999,69	10714369,52	11637950,63
Транспортні послуги, тис. дол. США	7616489,30	6272127,70	7662874,60	8848121,80	8287147,00	7981835,80	6101923,50	5263155,30	5300545,64	5861405,63	5851423,27
Частка в загальному експорті послуг, %	62,12	61,92	64,20	62,40	58,79	56,08	52,96	54,06	53,71	54,71	50,28
Послуги автомобільного транспорту, експорт	402694,00	215815,10	252481,80	391968,60	447267,20	438958,60	459623,70	249071,00	237949,13	273773,74	304438,02
Частка в експорті транспортних послуг, %	5,29	3,44	3,29	4,43	5,40	5,50	7,53	4,73	4,49	4,67	5,20
Імпорт послуг											
Усього, тис. дол. США	6481524,9	5186425,1	5421645,1	6214212,1	6650075,8	7523029,1	6373128,1	5523022,4	5326512,7	5476148,9	6308810,2
Транспортні послуги, тис. дол. США	1662706,2	1003570,2	1164987,5	1581548,8	1713475,7	1689764,2	1376552,3	1153393,5	989274,8	1213073,6	1464807,2
Частка в загальному імпорті послуг, %	25,7	19,3	21,5	25,5	25,8	22,5	21,6	20,9	18,6	22,2	23,2
Послуги автомобільного транспорту, імпорт	191648,4	85713,5	108311,7	141169,3	193566,8	194866,5	189804,7	91845,4	114860,7	132793,4	142892,5
Частка в імпорті транспортних послуг, %	11,5	8,5	9,3	8,9	11,3	11,5	13,8	8,0	11,6	10,9	9,8
Сальдо											
Усього, тис. дол. США	5778596,00	4943305,00	6514671,60	7966129,90	7446102,30	6710197,00	5147722,60	4213631,80	4541487,03	5238220,59	5329140,46
Транспортні послуги, тис. дол. США	5953783,10	5268557,50	6497887,10	7266573,00	6573671,30	6292071,60	4725371,20	4109761,80	4311270,83	4648332,00	4386616,09
Послуги автомобільного транспорту, тис. дол. США	211045,60	130101,60	144170,10	250799,30	253700,40	244092,10	269819,00	157225,60	123088,40	140980,33	161545,54

ДОДАТОК Б

Значення Індексу ефективності логістики та його складових

Показник	Україна		Російська Федерація		Німеччина		Польща		Франція		Латвія	
	2018р.	2007р.	2018р.	2007р.	2018р.	2007р.	2018р.	2007р.	2018р.	2007р.	2018р.	2007р.
LPI (загальний)	2,83	2,55	2,76	2,37	4,2	4,1	3,54	3,04	3,84	3,76	2,81	2,78
Митниця	2,49	2,22	2,42	1,94	4,09	3,88	3,25	2,88	3,59	3,51	2,85	2,64
Інфраструктура	2,22	2,35	2,78	2,23	4,37	4,19	3,21	2,69	4	3,82	2,73	2,3
Міжнародна доставка	2,83	2,53	2,64	2,48	3,86	3,91	3,68	2,92	3,55	3,63	2,79	3
Логістична компетенція	2,84	2,41	2,75	2,46	4,31	4,21	3,58	3,04	3,84	3,76	2,96	2,7
Відстеження	3,11	2,53	2,65	2,17	4,24	4,12	3,51	3,12	4	3,87	3,12	2,6
Терміни	3,42	2,31	3,31	2,94	4,39	4,33	3,95	3,59	4,15	4,02	3,65	3,4
Дисперсія	0,913	0,097	0,445	0,59	0,205	0,158	0,382	0,471	0,292	0,162	0,576	0,721
Середньоквадратичне відхилення	0,955	0,313	0,667	0,768	0,453	0,397	0,618	0,687	0,54	0,403	0,759	0,849

АНОТАЦІЯ

Розвиток транспортної галузі України, зокрема автомобільних перевезень, є необхідною передумовою посилення її конкурентних позицій на зарубіжних, передусім європейських, ринках. Пошук шляхів розв'язання проблем вітчизняних підприємств, що надають автотранспортні послуги з перевезень вантажів, породжені чинниками внутрішнього та зовнішнього середовища, в умовах євроінтеграції набуває особливої актуальності, що визначило тему наукової роботи.

Метою роботи є дослідження умов міжнародної економічної діяльності вітчизняних автоперевізників на європейських ринках та виявлення можливостей посилення їх конкурентних позицій й усунення технічних бар'єрів. Для досягнення поставленої мети виконано такі завдання: досліджено поняття «міжнародні автомобільні перевезення вантажів»; проаналізовано нормативно-правову базу функціонування транспортного підприємства та виявити її недоліки; визначено конкурентну позицію вітчизняних перевізників на європейському ринку на основі методики розрахунку Індексу ефективності логістики; досліджено проблеми автотранспортних підприємств та окреслено шляхи їх вирішення; виокремлено технічні бар'єри на шляху реалізації транспортних послуг в умовах євроінтеграції та розроблено пропозиції щодо їх усунення.

Новизна наукової роботи полягає у виявленні та систематизації існуючих технічних бар'єрів на шляху реалізації послуг вантажоперевезення вітчизняними автотранспортними підприємствами на ринку ЄС та окреслення альтернативних шляхів усунення гострих проблем галузі.

Дослідження здійснено за допомогою таких методів, як: аналіз та синтез для виявлення проблем функціонування вітчизняної системи вітоперевезень та формування концепції її укріплення; компаративний аналіз для дослідження логістичної галузі в Україні та виявлення технічних бар'єрів на шляху до

євроінтеграції у цій сфері, табличного та візуального методів для наочного подання матеріалу.

У роботі розкрито суть поняття «експорт транспортної послуги», виявлено тенденції розвитку сфери транспортних послуг в ЄС і Україні та виокремлено проблеми української автотранспортної галузі. Охарактеризовано існуючу нормативно-правову базу здійснення міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом. На основі аналізу Індексу ефективності логістики здійснено порівняння рівня розвитку логістики в Україні та її основних партнерів в автомобільних вантажних перевезеннях. Спираючись на визначення конкурентної позиції вітчизняних підприємств на європейських ринках транспортних послуг, виявлено основні проблеми та слабкі місця, запропоновано шляхи їх вирішення. Проаналізовано існуючі технічні бар'єри щодо реалізації на європейських ринках послуг з автотранспортних перевезень вітчизняними підприємствами та запропоновано систему заходів з їх усунення.

ТзОВ «Солід-Р»
вул. Котляревського, 10,
м. Болехів, Івано-
Франківська обл., 77202
тел. +380343734239
№6 від 31.01.2020 року

ДОВІДКА

про впровадження науково-практичних результатів наукової роботи
студентки групи ЕВМ-11

Рожнятовської Дарини Русланівни

на тему «Проблеми і перспективи міжнародної економічної діяльності
вітчизняних автоперевізників в умовах євроінтеграції» в діяльність

Критичний розгляд результатів наукового дослідження Рожнятовської Д.Р.
дозволив дійти висновку, що вони є науково-обґрунтованими та можуть
використовуватися у практичній діяльності вітчизняних підприємств.

Результати цієї наукової роботи використовуються підприємством при
розробці практичних заходів стосовно проведення ефективної кадрової
політики, мінімізації обсягів дебіторської заборгованості та високого
навантаження на керуючу систему.

Директор



О.Я. Рожнятовський