

Міністерство освіти і науки України
ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет – Менеджменту, маркетингу і публічного адміністрування
Кафедра – Менеджменту і логістики
Ступінь вищої освіти – другий (магістр)
Спеціальність – 073 Менеджмент
Освітня програма – «Менеджмент»



КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА МАГІСТРА

**на тему: Дослідження шляхів міжнародних перевезень
в військовий час**

ШИФР КРМ.МІЛ.1.433-03.2.3

Здобувач Кирило ГОЛОВАЧЕНКО

Керівник д.е.н., проф. Ігор САВЕНКО

Кваліфікаційна робота допускається до захисту

Рішення кафедри від 11.12. 2023 р., протокол № 6

Завідувачка

кафедри менеджменту і логістики _____ Ірина СЕДІКОВА

Одеса – 2023 р.

ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
**НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ ПРИКЛАДНОЇ ЕКОНОМІКИ
І МЕНЕДЖМЕНТУ ім. Г.Е. Вейнштейна**

Факультет – Менеджменту, маркетингу і публічного адміністрування
Кафедра – Менеджменту і логістики
Ступінь вищої освіти – другий (магістр)
Спеціальність – 073 Менеджмент
Освітня програма – «Менеджмент»

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувачка кафедри МіЛ

«___» _____ 2023 р.

**ЗАВДАННЯ
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ МАГІСТРА**
здобувачу вищої освіти
Кирилу ГОЛОВАЧЕНКА

- 1.Тема роботи: «Дослідження шляхів міжнародних перевезень в військовий час» затвердженою наказом від 28.08.2023р. наказ №433-03.
2. Термін здачі здобувачем закінченої роботи 06.12.2023р.
3. Вихідні дані до роботи: офіційні законодавчі та нормативні документи органів державної влади України та зарубіжних країн, статистичні дані офіційних сайтів Державного комітету статистики, дані про операційну діяльність підприємства та його фінансова звітність за 2022-2023 роки.
4. Зміст кваліфікаційної роботи магістра: Вступ. Розділ 1. Теоретико-методичні аспекти дослідження шляхів міжнародних перевезень.1.1 Перевезення вантажів в Україні: сутність та структура. 1.2. Законодавча база функціонування і організації міжнародних перевезень.1.3. Особливості міжнародних автоперевезень під час дії військового стану в Україні. Висновки до розділу 1. Розділ 2. Динаміка розвитку ринку автомобільних перевезень: часовий аспект. 2.1. Ринок автомобільних вантажних перевезень країн ЄС: порівняльна макроекономічна оцінка і ключові напрями розвитку. 2.2. Вплив війни на розвиток транспортного перевезення в Україні. 2.3. Аналіз внутрішнього середовища ТОВ «Мастер Трак». Висновки до розділу 2. Розділ. Пропозиції щодо удосконалення шляхів міжнародних перевезень у військовий час. 3.1. Дослідження конкурентної позиції ТОВ «Мастер Трак». 2. Контейнерні перевезення як спосіб перетину польського кордону українськими вантажними автомобілями у військовий час. 3.3. Економічне обґрунтування проекту з організації контейнерних перевезень на західних автомобільних міжнародних переходах. Висновки до розділу 3. Висновки.

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень) таблиць - 29 рисунків - 15.

6. Консультанти по роботі, із зазначенням розділів роботи, що стосуються їх:

		Завдання видав	Завдання прийняв
Нормоконтроль			

7. Дата видачі завдання 14.08.2023р.

Керівник _____ Савенко І.І.

Завдання прийняв до виконання _____ Головаченко К.Г.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№	Назва етапів кваліфікаційної магістерської роботи	Термін виконання етапів роботи	Примітка
1.	Дослідницька практика (збір статистичних даних та написання статті)	14.08- 08.10.23	виконано
2.	Захист звіту з дослідницької практики	08.10-13.10.23	виконано
3.	Вступ	13.10-17.10.23	виконано
4.	Розділ 1	18.10-28.10.23	виконано
5.	Розділ 2	31.10-10.11.23	виконано
6.	Розділ 3	11.11-21.11.23	виконано
7.	Висновки	22.11-25.11.23	виконано
8.	Список використаних джерел	25.11-29.11.23	виконано
9.	Оформлення КРМ та ілюстративного матеріалу	28.11-30.11.23	виконано
10.	Подання завершеної роботи керівнику	29.11-02.12.23	виконано
11.	Доопрацювання роботи з урахуванням пропозицій наукового керівника та підготовка її до попереднього захисту	01.12.-05.12.23	виконано
12.	Попередній захист роботи	06.12-09.12.23	виконано
13.	Усунення зауважень за результатами попереднього захисту	07.12-12.12.23	виконано
14.	Нормоконтроль та перевірка роботи на плагіат	08.12-13.12.23	виконано
15.	Подання переплетеної роботи завідувачу кафедри для отримання дозволу на захист	09.12.-14.12.23	виконано
16.	Отримання зовнішньої рецензії	14.12-16.12.23	виконано
17.	Захист кваліфікаційної роботи магістра	19.12-25.12.23	виконано

Керівник _____ Савенко І.І.

Завдання прийняв до виконання _____ Головаченко К.Г.

Несу відповідальність за ідентичність електронного та друкованого варіантів кваліфікаційної роботи, даю згоду на обробку персональних даних та не заперечую проти розміщення кваліфікаційної роботи на офіційних web-ресурсах ОНТУ. Підтверджую, що в кваліфікаційній роботі відсутні порушення норм академічної доброчесності. Здобувач-дипломник _____ Головаченко К.Г.

АНОТАЦІЯ

Актуальність теми. Розвиток будь-якої національної економіки не можливий без розвинутої логістичної системи зі всіма спектром перевезень вантажів, що є важливим для економіки України та потребує досліджень. Особливо важливим це становиться під час військового стану в Україні, що суттєво вплинуло на зміну логістичних ланцюгів та видів перевезень. Дослідження сутності, класифікації перевезень за критеріями: тип перевезень, характер вантажів, відстань, охоплення території, за інші факторами, особливостей міжнародних перевезень для переміщення різних видів вантажів (митні формальності, вантажні документи, перетин кордону, мовний бар'єр, маршрути та відстань, міжнародні стандарти та норми) мають важливе значення для дослідження результативності зовнішньо-економічної діяльності України та національної економіки, стану та розвитку національної логістичної системи, особливо під час військових дій що підтверджує актуальність обраної теми дослідження кваліфікаційної роботи.

У першому розділі «Теоретико-методичні аспекти дослідження шляхів міжнародних перевезень» визначено сутність перевезення вантажів в Україні, проаналізовано законодавчу база функціонування і організації міжнародних перевезень, визначено особливості міжнародних автоперевезень під час дії військового стану в Україні. Зроблено висновки до розділу 1.

У другому розділі «Динаміка розвитку ринку автомобільних перевезень: часовий аспект» проведена порівняльна макроекономічна оцінка і ключові напрями розвитку ринку автомобільних вантажних перевезень країн ЄС, визначено вплив війни на розвиток транспортного перевезення в Україні, проаналізовано внутрішнє середовище ТОВ «Мастер Трак». Зроблено висновки до розділу 2.

У третьому розділі «Пропозиції щодо удосконалення шляхів міжнародних перевезень у військовий час» досліджено конкурентну

позицію ТОВ «Мастер Трак», розглянуто контрейлерні перевезення як спосіб перетину польського кордону українськими вантажними автомобілями у військовий час, визначено ефективність запропонованих заходів. Зроблено висновки до розділу 3 та сформульовано загальні висновки.

Ключові слова: міжнародні перевезення, шляхи, транспорт, військовий стан, контрейлерні перевезення, підприємство, безпека.

SUMMARY

Actuality of theme. The development of any national economy is impossible without a developed logistics system with all the spectrum of cargo transportation, which is important for the economy of Ukraine and requires research. This becomes especially important during the martial law in Ukraine, which significantly affected the change in logistics chains and types of transportation. Study of the essence, classification of transportation according to criteria: type of transportation, nature of cargo, distance, coverage of the territory, according to other factors, features of international transportation for the movement of various types of cargo (customs formalities, cargo documents, border crossing, language barrier, routes and distance, international standards and norms) are important for the study of the effectiveness of the foreign economic activity of Ukraine and the national economy, the state and development of the national logistics system, especially during military operations, which confirms the relevance of the chosen research topic of the qualification work.

In the first chapter, «**Theoretical and methodological aspects of the study of international transportation routes**», the essence of cargo transportation in Ukraine is determined, the legislative framework for the functioning and organization of international transportation is analyzed, and the features of international road transportation during the period of martial law in Ukraine are determined. Conclusions are made for section 1.

In the second chapter, **«Dynamics of the development of the road transport market: a temporal aspect»**, a comparative macroeconomic assessment and key directions of the development of the road freight transport market of the EU countries were carried out, the impact of the war on the development of transport in Ukraine was determined, and the internal environment of Master Truck LLC was analyzed. Conclusions are made for section 2.

In the third section, **«Proposals for the improvement of international transportation routes in wartime»**, the competitive position of "Master Truck" LLC was investigated, cross-trailer transportation was considered as a way of crossing the Polish border by Ukrainian trucks in wartime, and the effectiveness of the proposed measures was determined. Conclusions are made for section 3 and general conclusions are formulated.

Key words: international transportation, roads, transport, martial law, trailer transportation, enterprise, security.

ЗМІСТ

ВСТУП	8
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ ДОСЛІДЖЕННЯ ШЛЯХІВ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	12
1.1 Перевезення вантажів в Україні: сутність та структура	12
1.2. Законодавча база функціонування і організації міжнародних перевезень	26
1.3. Особливості міжнародних автоперевезень під час дії військового стану в Україні	33
Висновки до розділу 1	48
РОЗДІЛ 2. ДИНАМІКА РОЗВИТКУ РИНКУ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ: ЧАСОВИЙ АСПЕКТ	50
2.1. Ринок автомобільних вантажних перевезень країн ЄС: порівняльна макроекономічна оцінка і ключові напрями розвитку	50
2.2. Вплив війни на розвиток транспортного перевезення в Україні	59
2.3. Аналіз внутрішнього середовища ТОВ «Мастер Трак»	66
Висновки до розділу 2	
РОЗДІЛ 3. ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО УДОСКОНАЛЕННЯ ШЛЯХІВ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ВІЙСЬКОВИЙ ЧАС	82
3.1. Дослідження конкурентної позиції ТОВ «Мастер Трак»	82
3.2. Контейнерні перевезення як спосіб перетину польського кордону українськими вантажними автомобілями у військовий час	94
3.3. Економічне обґрунтування проекту з організації контейнерних перевезень на західних автомобільних міжнародних переходах	99
Висновки до розділу 3	103
ВИСНОВКИ	105
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	106
ДОДАТКИ	112

ВСТУП

Актуальність теми. Розвиток будь-якої національної економіки не можливий без розвинутої логістичної системи зі всіма спектром перевезень вантажів, що є важливим для економіки України та потребує досліджень. Особливо важливим це становиться під час військового стану в Україні, що суттєво вплинуло на зміну логістичних ланцюгів та видів перевезень. Перевезення – це процес переміщення вантажів, пасажирів чи товарів різними видами транспорту та за різними шляхами їх перевезення. Дослідження сутності, класифікації перевезень за критеріями: тип перевезень, характер вантажів, відстань, охоплення території, за інші факторами, особливостей міжнародних перевезень для переміщення різних видів вантажів (митні формальності, вантажні документи, перетин кордону, мовний бар'єр, маршрути та відстань, міжнародні стандарти та норми) мають важливе значення для дослідження результативності зовнішньо-економічної діяльності України та національної економіки, стану та розвитку національної логістичної системи, особливо під час військових дій. Важливе значення має ефективна законодавча база функціонування міжнародних перевезень в Україні та співпраця з зарубіжними країнами, саме для ефективного функціонування підприємств та організацій і органів державної влади з міжнародних перевезень в Україні.

Дослідження питань дослідження логістичної системи і логістики, як науки, особливостей міжнародних перевезень займалися такі вчені: Антохов А., Балашов А., Біловодська О., Безугла Л., Білоус С., Воловик Д., Домбровська Н., Ільченко Т., Жарська І., Кислий В., Кравченко В., Лазоренко Т., Лищенко М., Макаренко Н., Мальська М., Марченко О., Мельник С., Миколенко О., Мошек Г., Олефіренко О., Пальчик І., Пермінова С., Попова І., Пустова В., Савенко І., Седікова І., Седіков Д., Соляник О., Страпчук С., Тюріна Н., Шевченко Н., Шкільняк М., Юрченко Н. та ін., але дані питання потребують додаткових досліджень в сучасних умовах

функціонування підприємств, діяльність яких пов'язана з міжнародними перевезеннями.

Особливостям методики фінансово-економічного аналізу діяльності підприємств, проведення стратегічного аналізу і оцінки макросередовища та методів конкурентоспроможності відображені у публікаціях вчених: Антонюк О., Базилінська О., Барабаш Н., Бланк І., Загородній А., Кваско А., Мец В., Мних Є., Савенко І.І., Седікова І.О., Шеремет О., Цал-Цалко Ю. та ін., але дані питання потребують додаткових досліджень в сучасних умовах функціонування підприємств, пов'язаних з міжнародними перевезеннями. Все вище перелічене підтверджує актуальність обраного напрямку дослідження та формування поставлених завдань в кваліфікаційної роботі.

Мета і завдання дослідження. Метою даної кваліфікаційної роботи є дослідження теоретичних і практичних питань шляхів міжнародних перевезень у військовий час.

Задачами дослідження в кваліфікаційної роботі є:

- дослідження сутності, класифікації та структури перевезення вантажів в Україні;
- дослідження законодавчої бази функціонування і організації міжнародних перевезень;
- дослідження особливостей міжнародних перевезень вантажів під час дії військового стану в Україні;
- аналіз зовнішньо-економічної діяльності України під час дії військового стану в Україні та зміни структури експортно-імпортних операцій і міжнародних перевезень;
- проведення фінансово-економічного аналізу діяльності на прикладі підприємства, діяльністю якого є здійснення міжнародних перевезень;
- дослідження організації операційної діяльності підприємства, діяльністю якого є здійснення міжнародних перевезень;
- розробка напрямів удосконалення організації міжнародних перевезень у військовий час в Україні на макро- та мікрорівнях дослідження.

Об'єктом дослідження є процес дослідження шляхів міжнародних перевезень у військовий час.

Предмет дослідження – теоретичні, практичні та методичні аспекти процесу дослідження шляхів міжнародних перевезень у військовий час.

Методи дослідження. У кваліфікаційній роботі використовувалися такі методи дослідження: аналізу, синтезу та класифікації – для деталізації і вивчення об'єкта дослідження на окремі важливі складові елементи (сутності та класифікація економічних категорій «перевезення», «міжнародні перевезення»); синтез – для узагальнення аспектів методики фінансово-економічного аналізу дослідження діяльності підприємства, яке займається міжнародними перевезеннями; статистичні та аналітичні розрахунки, абсолютних та відносних величин, порівняння – для аналізу зовнішньоекономічної діяльності України під час військових дій та зміни логістичних шляхів, фінансового аналізу діяльності підприємства, діяльність якого є міжнародні перевезення, та його операційної діяльності, законодавчої бази організації таких перевезень в Україні; групування – для визначення класифікації перевезень вантажів в Україні, особливостей міжнародного перевезення вантажів у військовий час; графічний – для зображення теоретичних та практичних результатів дослідження кваліфікаційної роботи.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у поглибленні теоретико-методичних положень щодо удосконалення шляхів та міжнародних перевезень у військовий час в Україні.

Наукова новизна магістерської кваліфікаційної роботи полягає у такому – дістали подальшого розвитку:

- класифікація факторів впливу на міжнародні перевезення під час військових дій і України, що суттєво впливають на зміну її логістичної системи, а саме: шляхів перевезення, видів транспорту та особливостей перевезення і безпеки таких перевезень;

- інструментарій для проведення аналізу на різних рівнях дослідження оцінки діяльності та напрямів розвитку міжнародних перевезень в Україні в

військовий час, як окремого підприємства, так й їх об'єднань, або галузі на рівні області, регіону або держави, з метою її покращення діяльності та розвитку, який відрізняється від існуючих видаленням рівнів дослідження (макрорівень та мікрорівень) та методів дослідження (на мікрорівні дослідження – Фінансовий аналіз і SWOT-аналіз; на макрорівні дослідження – аналіз статистичних макроекономічних показників, матричний метод McKinsey, та SWOT-аналіз).

Апробація результатів магістерської кваліфікаційної роботи. Основні положення та результати магістерської кваліфікаційної роботи розглянуто та схвалено на таких студентської науково-практичної конференція в ОНТУ в 2023 р. (секція кафедри Менеджменту і логістики).

Публікації. За темою магістерської кваліфікаційної роботи опубліковано –1 наукова праця загальним обсягом 0,4 д.а. в збірнику наукових робіт здобувачів освіти зі спеціальності 073 «Менеджмент», з яких особисто автору належить 0,4 д.а.

Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків. Повний обсяг роботи складає 105 сторінок, 29 таблиць, 15 рисунків, 9 додатків. Список використаних джерел містить 54 найменування.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ ДОСЛІДЖЕННЯ ШЛЯХІВ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1 Перевезення вантажів в Україні: сутність та структура

Розвиток будь-якої національної економіки не можливий без розвинутої логістичної системи зі всіма спектром перевезень вантажів, що є важливим для економіки України та потребує досліджень. Особливо важливим це становиться під час військового стану в Україні, що суттєво вплинуло на зміну логістичних ланцюгів та видів перевезень. Дослідження показало, що структурування перевезень в Україні можна провести, враховуючи різні види перевезень та в залежності від рівня дослідження – їх особливостей на національному та міжнародному рівнях. Загальний аналіз структури перевезень в Україні показав (табл. 1.1.), що вони структуруються наступним чином [1]:

1. Національні перевезення:

1.1. Вантажні перевезення:

– внутрішньо-міські та приміські перевезення – це організація перевезень всередині міст і їх передмість, наприклад, для доставки товарів до магазинів та інших торгівельних організацій та підприємств;

– міжміські перевезення – це перевезення вантажів між різними містами та регіонами України.

1.2. Пасажирські перевезення:

– міським та місцевим громадським транспортом – перевезення пасажирів всередині міст;

– міжміські автобусні та залізничні перевезення – пасажирські маршрути між різними містами та регіонами України.

Таблиця 1.1

Структура перевезень в Україні *

Види перевезень	Класифікація	Види
1. Національні перевезення.	1.1. Вантажні перевезення.	– внутрішньо-міські та приміські перевезення; – міжміські перевезення.
	1.2. Пасажирські перевезення.	– міським та місцевим громадським транспортом; – міжміські автобусні та залізничні перевезення.
	1.3. Залізничні перевезення.	– перевезення вантажів та пасажирів по залізниці всередині країни.
2. Міжнародні перевезення.	2.1. Міжнародні вантажні перевезення.	– експорт та імпорт; – транзитні перевезення
	2.2. Міжнародні пасажирські перевезення.	– міжнародні автобусні маршрути; – міжнародні залізничні маршрути.
3. Митні режими	1) імпорт	(випуск для вільного обігу)
	2) реімпорт	процес повернення товарів на митну територію країни, звідки вони були експортовані
	3) експорт (остаточний вивіз)	(остаточне вивезення)
	4) реекспорт	процес вивезення товарів з митної території однієї країни в іншу країну безпосередньо після їхнього імпорту
	5) транзит	процес переміщення товарів, пасажирів або транспортних засобів через територію однієї країни з метою доставки їх до призначеного пункту в іншій країні
	6) ввіз	митний режим, який дозволяє ввозити товари на територію країни зі звільненням від сплати мита та інших податків на певний тимчасовий період

Джерело: складено автором на підставі : [1,2,3,22]

1.3. Залізничні перевезення – це перевезення вантажів та пасажирів по залізниці всередині країни.

2. Міжнародні перевезення:

2.1. Міжнародні вантажні перевезення:

– експорт та імпорт: – це перевезення вантажів між Україною та іншими країнами, включаючи відправку українських товарів на експорт та імпорт іноземних товарів в Україну;

- транзитні перевезення – перевезення вантажів через Україну для доставки в треті країни.

2.2. Міжнародні пасажирські перевезення:

- міжнародні автобусні маршрути – це перевезення пасажирськими автобусами за шляхами, які з'єднують Україну з іншими країнами.

- міжнародні залізничні маршрути – це перевезення пасажирськими поїздами, які виконують маршрути між Україною та іншими країнами.

Крім того, структура перевезень в Україні може включати у себе врахування різних видів транспорту – в залежності від їх виду, наприклад, автотранспорт, залізничний транспорт, авіаційний транспорт та морський транспорт, а також з урахуванням діяльності логістичних операторів і транспортних компаній, які здійснюють перевезення всередині України та міжнародні перевезення. Розглянемо більш детально види перевезень. Так, автомобільні перевезення – це процес переміщення вантажів, пасажирів чи товарів з використанням автомобілів.

Автомобільні перевезення можуть бути як вантажними, призначеними для переміщення товарів та вантажів, так і пасажирськими, призначеними для перевезення людей. Вантажні автомобільні перевезення здійснюються з використанням вантажівок, фургонів та іншої спеціалізованої автотехніки для перевезення товарів з одного місця в інше [1]. На нашу думку, автомобільні перевезення мають ряд переваг, таких як гнучкість, швидкість та доступність. Їх можна використовувати як для коротких, так і для довгих відстаней і вони відіграють важливу роль в сучасній системі логістики та транспортування.

Авіаперевезення – це вид транспортування, при якому вантажі або пасажирів переміщуються з використанням повітряних суден, таких як літаки та вертольоти. Цей вид перевезень забезпечує швидке переміщення на великі відстані та широкий доступ до віддалених регіонів світу. Авіаперевезення можуть бути як вантажними, призначеними для переміщення товарів та

вантажів, так і пасажирськими, призначеними для перевезення людей [3].
(табл. 1.2).

Таблиця 1.2

Основні характеристики деяких видів перевезень

Види перевезень	Ознака	Характеристика
1. Авіаперевезення.	1. Швидкість.	Літаки здатні переміщуватися на великих швидкостях, що дозволяє швидко доставляти вантажі та пасажирів на великі відстані.
	2. Дальність.	Дозволяють доставляти вантажі та пасажирів навіть на дуже великі відстані, включаючи міжнародні та міжконтинентальні перельоти.
	3. Ефективність.	Зазвичай, характеризуються високим рівнем ефективності, особливо при переміщенні великих обсягів вантажів або великої кількості пасажирів.
	4. Глобальна доступність.	Дозволяють підключатися до багатьох міст і регіонів у різних країнах, забезпечуючи глобальний зв'язок.
	5. Безпека.	Зазвичай вважаються одними з найбезпечніших видів транспорту.
2. Річкові перевезення	1. Економічність.	Можуть бути досить економічними для вантажоперевезень, особливо при переміщенні великих обсягів товарів на великі відстані.
	2. Екологічність.	Зазвичай справляють менший негативний екологічний вплив порівняно з наземними перевезеннями, так як не потребують великої кількості пального і не утворюють заторів на дорогах.
	3. Доступність внутрішнім регіонам.	Дозволяють доставляти вантажі та забезпечувати транспортний зв'язок з внутрішніми, віддаленими або недоступними регіонами, де відсутні залізничне або автомобільне сполучення.
	4. Перевезення різноманітних вантажів.	Підходять як для транспортування сировини та важких вантажів (наприклад, вугілля та зерно), так і для перевезення контейнерів, пасажирів і туристів.
	5. Потенціал для розвитку.	Річкові системи перевезень можуть бути модернізовані та розширені, що робить їх перспективними для розвитку інфраструктури та транспортних можливостей

Джерело: складено автором на підставі : [3,4,23]

1. Швидкість: літаки здатні переміщуватися на великих швидкостях, що дозволяє швидко доставляти вантажі та пасажирів на великі відстані.

2. Дальність: авіаперевезення дозволяють доставляти вантажі та пасажирів навіть на дуже великі відстані, включаючи міжнародні та міжконтинентальні перельоти.

3. Ефективність: авіап перевезення, зазвичай, характеризуються високим рівнем ефективності, особливо при переміщенні великих обсягів вантажів або великої кількості пасажирів.

4. Глобальна доступність: авіап перевезення дозволяють підключатися до багатьох міст і регіонів у різних країнах, забезпечуючи глобальний зв'язок.

5. Безпека: повітряні перевезення зазвичай вважаються одними з найбезпечніших видів транспорту.

Річкові перевезення – це вид транспортування, при якому вантажі або пасажирів переміщуються по внутрішніх водних шляхах, таких як річки, канали, озера та внутрішні водосховища, з використанням спеціальних водних суден. Як показало дослідження, цей вид перевезень має свої особливості та переваги [4] (див. табл. 1.2):

1. Економічність: річкові шляхи можуть бути досить економічними для вантажоперевезень, особливо при переміщенні великих обсягів товарів на великі відстані.

2. Екологічність: річкові перевезення зазвичай справляють менший негативний екологічний вплив порівняно з наземними перевезеннями, так як не потребують великої кількості пального і не утворюють заторів на дорогах.

3. Доступність внутрішнім регіонам: річкові шляхи дозволяють доставляти вантажі та забезпечувати транспортний зв'язок з внутрішніми, віддаленими або недоступними регіонами, де відсутні залізничне або автомобільне сполучення.

4. Перевезення різноманітних вантажів: річкові перевезення підходять як для транспортування сировини та важких вантажів (наприклад, вугілля та зерно), так і для перевезення контейнерів, пасажирів і туристів.

5. Потенціал для розвитку: річкові системи перевезень можуть бути модернізовані та розширені, що робить їх перспективними для розвитку інфраструктури та транспортних можливостей.

Річкові перевезення можуть здійснюватися різними видами суден, включаючи річкові баржі, теплоходи, катери та інші. Цей вид транспорту має

свої особливості і вимагає відповідної інфраструктури для забезпечення безпеки та ефективності.

Морські перевезення – це вид транспортування, при якому вантажі або пасажирів переміщуються по морських маршрутах з використанням суден та морських засобів. Як показало дослідження, цей вид перевезень відіграє важливу роль у світовій торгівлі та логістиці і дозволяє переміщувати вантажі та людей через моря і океани. Виявлено деякі особливості морських перевезень[5]:

1. Міжнародна перспектива: морські перевезення надають можливість здійснювати транспортування між різними країнами та континентами. Багато вантажів і товарів, таких як контейнери, нафта, вугілля та інші сировинні матеріали, перевозяться морем.

2. Великі обсяги вантажів: морські судна можуть перевозити величезні обсяги вантажів, що робить цей вид транспорту дуже ефективним і економічним, особливо для довгих відстаней.

3. Екологічна стійкість: порівняно з наземними перевезеннями, морські перевезення часто вважаються більш екологічно стійкими, оскільки морські судна використовують більш ефективні двигуни і створюють менше викидів.

4. Глобальний зв'язок: морські перевезення забезпечують глобальний зв'язок і доступ до різних портів і регіонів по всьому світу, що сприяє світовій торгівлі та економічній інтеграції.

5. Тривалі плавання: морські плавання можуть займати значний час, особливо при перетині великих відстаней, але вони забезпечують надійний і стабільний транспорт.

Дослідження підтвердило, що морські перевезення включають різноманітні типи судів, такі як контейнеровози, танкери, балкери, пасажирські судна та інші. Вони відіграють ключову роль у світовій торгівлі та економіці, забезпечуючи перевезення більшості світових вантажів[5].

Пасажирські перевезення автотранспортом – це вид транспортування, при якому пасажирів переміщуються з використанням автомобілів або

автобусів. Цей вид перевезень призначений для переміщення людей між різними місцями, чи то в міській чи пригородній зоні, міжміській чи міжнародній відстані. Пасажирські перевезення автотранспортом мають кілька характеристик[6] (табл. 1.3):

Таблиця 1.3

Основні характеристики пасажирських перевезень автотранспортом

Ознака	Характеристика
1. Міські та пригородні перевезення.	у міських та приміських районах дуже часто використовуються автобуси та таксі для забезпечення транспортного зв'язку між районами міста та його околицями. Це дозволяє пасажирам добиратися до роботи, школи, магазинів та інших місць призначення.
2. Міжміські перевезення.	Автобусні компанії надають послуги міжміських перевезень, що дозволяє пасажирам переміщатися між різними містами та регіонами всередині країни.
3. Міжнародні перевезення.	Автобуси та міжнародні авіаперевізники надають послуги з переміщення пасажирів між різними країнами. Це може включати автобусні тури, міжнародні автобусні лінії та туристичні автобуси.
4. Комфорт та зручність.	Пасажирські автобуси та автомобілі можуть надавати різні рівні комфорту, включаючи звичайні автобуси та мікроавтобуси, а також преміум-клас та ексклюзивні транспортні засоби.
5. Різноманітні маршрути.	Пасажирські перевезення автотранспортом надають різноманітні маршрути та розклади, щоб задовольнити різні потреби пасажирів.

Джерело: складено автором на підставі: [6,24]

1. Міські та пригородні перевезення: у міських та приміських районах дуже часто використовуються автобуси та таксі для забезпечення транспортного зв'язку між районами міста та його околицями. Це дозволяє пасажирам добиратися до роботи, школи, магазинів та інших місць призначення.

2. Міжміські перевезення: Автобусні компанії надають послуги міжміських перевезень, що дозволяє пасажирам переміщатися між різними містами та регіонами всередині країни.

3. Міжнародні перевезення: Автобуси та міжнародні авіаперевізники надають послуги з переміщення пасажирів між різними країнами. Це може включати автобусні тури, міжнародні автобусні лінії та туристичні автобуси.

4. Комфорт та зручність: Пасажирські автобуси та автомобілі можуть надавати різні рівні комфорту, включаючи звичайні автобуси та мікроавтобуси, а також преміум-клас та ексклюзивні транспортні засоби.

5. Різноманітні маршрути: Пасажирські перевезення автотранспортом надають різноманітні маршрути та розклади, щоб задовольнити різні потреби пасажирів.

Залізничні перевезення – це вид транспорту, при якому вантажі або пасажирів переміщуються по залізничних коліях за допомогою поїздів та локомотивів. Дослідження показало, що залізничний транспорт має свої особливості та переваги [2]:

1. Ефективність: залізничні перевезення можуть бути дуже ефективними для переміщення великих обсягів вантажів на великі відстані. Залізниці можуть перевозити різноманітні види вантажів, включаючи вугілля, нафту, зерно та контейнери.

2. Надійність: залізничний транспорт, як правило, вважається надійним, оскільки він менше підданий зовнішнім факторам, таким як погодні умови, в порівнянні з іншими видами транспорту.

3. Екологічна стійкість: порівняно з автомобільними перевезеннями, залізничні перевезення, як правило, створюють менше викидів і мають менший негативний екологічний слід.

4. Перевезення пасажирів: залізничний транспорт також використовується для пасажирських перевезень, включаючи довгі поїздки та комутацію в містах.

5. Інтермедіальність: залізничні перевезення часто інтегруються з іншими видами транспорту, такими як морські та автомобільні перевезення, для забезпечення більш повної логістичної ланцюга.

Автоперевезення можуть бути класифіковані за різними критеріями, такими як тип перевезень, характер вантажів, відстань, територія та інші фактори. Розглянемо деякі основні підходи до класифікації автоперевезень [3,6] (табл. 1.4):

1. Тип перевезень: вантажоперевезення: у цьому типі автоперевезень вантажі переміщуються за допомогою вантажних автомобілів або вантажівок. До вантажів можуть входити товари, сировина, контейнери та інші матеріали. Пасажиро перевезення: пасажирські автоперевезення призначені для переміщення людей. Це може включати в себе автобуси, мікроавтобуси, таксі та особисті автомобілі, призначені для перевезення пасажирів.

2. Характер вантажів: загальні вантажі: це різноманітні товари та вантажі, які не вимагають спеціалізованої техніки для перевезення; спеціалізовані вантажі: Це вантажі, що вимагають спеціалізованих транспортних засобів, таких як холодильники для перевезення швидкопсувних продуктів, цистерни для перевезення рідин або автовози для автомобілів.

Таблиця 1.4

Підхід до класифікації автоперевезень

Ознака	Характеристика
1. Тип перевезень.	– вантажоперевезення; – пасажиро перевезення.
2. Характер вантажів.	– загальні вантажі; – спеціалізовані вантажі.
3. Відстань перевезень.	– міські та пригородні перевезення; – міжміські перевезення; – міжнародні перевезення.
4. Охоплення території.	– внутрішні перевезення; – міжнародні перевезення.
5. Тип транспортних засобів.	– перевезення вантажівками; – перевезення автобусами; – перевезення таксі; – перевезення мікроавтобусами.

Джерело: складено автором на підставі: [3,6]

3. Відстань перевезень: міські та пригородні перевезення: здійснюються всередині міст та їх пригородів; міжміські перевезення: переміщення між різними містами або регіонами всередині країни; міжнародні перевезення: перевезення вантажів або пасажирів між різними країнами.

4. Охоплення території: внутрішні перевезення: перевезення, що здійснюються в межах однієї країни; міжнародні перевезення: перевезення між різними країнами.

5. Тип транспортних засобів: перевезення вантажівками: вантажні автомобілі різної вантажопідйомності та типів; перевезення автобусами: пасажирські автобуси, включаючи міжміські та місцеві лінії; перевезення таксі: особисті автомобілі, призначені для пасажирських перевезень; перевезення мікроавтобусами: малогабаритні автобуси, часто використовувані для маршрутних перевезень та в сфері громадського транспорту. Таким чином, дослідження показало, що класифікація автоперевезень може бути більш деталізованою, включаючи специфікації транспортних засобів, види вантажів, які транспортуються і географічні характеристики перевезень. Міжнародні перевезення автотранспортом включають переміщення вантажів або пасажирів між різними країнами за допомогою автомобільних транспортних засобів [7] (табл. 1.5):

Таблиця 1.5

Окремі особливості та вимоги до міжнародних перевезень автотранспортом

Вимоги	Характеристика
1. Митні формальності.	При міжнародних перевезеннях автотранспортом необхідно дотримуватися митних правил і процедур, таких як митне оформлення вантажів, сплата мит і податків, а також виконання митних перевірок і контролю.
2. Вантажні документи.	Для міжнародних перевезень потрібні спеціальні вантажні документи, такі як митні декларації, інвойси та сертифікати походження, щоб підтвердити законність і характер вантажів.
3. Перетин кордону.	Перевізники повинні враховувати різницю в законодавстві та правилах руху між країнами, а також організовувати перетин кордонів з дотриманням всіх вимог.
4. Мовний бар'єр.	При міжнародних перевезеннях можуть виникати мовні труднощі, тому важливо забезпечити зв'язок між перевізником і замовником, а також мати необхідні переклади і документацію на різних мовах.

5. Маршрути та відстань.	Міжнародні маршрути можуть бути досить довгими, і перевезення може займати значний час. Це важливо враховувати при плануванні та контролі доставки.
6. Міжнародні стандарти та норми.	Перевезення повинні відповідати міжнародним стандартам безпеки і екологічним нормам, а також вимогам, встановленим міжнародними організаціями, такими як Міжнародна дорожня федерація (IRU)

Джерело: складено автором на підставі: [7]

Міжнародні автотранспортні перевезення можуть використовуватися для переміщення різних видів вантажів, включаючи товари, сировину та промислове обладнання, а також для пасажирських перевезень, таких як автобусні тури та міжнародні маршрути. Тому цей вид перевезень відіграє важливу роль в світовій торгівлі та транспортній логістиці, забезпечуючи переміщення між країнами та регіонами. Національні перевезення в Україні передбачають переміщення вантажів та пасажирів всередині країни з використанням автотранспортних засобів. Важливо відзначити наступні аспекти національних перевезень в Україні, які виділені в результаті проведеного дослідження та наведені в табл. 1.5.

Таблиця 1.5

Окремі особливості та вимоги до міжнародних перевезень автотранспортом

Вимоги	Характеристика
1. Дорожня інфраструктура.	Україна має дуже розвинуту мережу автодоріг і автомагістралей, що з'єднує різні регіони країни. Дорожня інфраструктура відіграє важливу роль в національних перевезеннях, забезпечуючи доступність та мобільність.
2. Вантажоперевезення.	Національні вантажоперевезення в Україні можуть включати доставку різноманітних вантажів, таких як товари, сировина, будівельні матеріали та промислове обладнання. Вантажі можуть перевозитися як на короткі, так і на довгі відстані всередині країни.
3. Пасажирські перевезення.	Пасажирські перевезення в Україні включають автобусні маршрути, таксі та особисті автомобілі, призначені для переміщення людей між містами та регіонами України.
4. Логістика.	Логістичні компанії відіграють важливу роль в організації національних перевезень, забезпечуючи ефективну доставку вантажів та оптимізацію маршрутів.
5. Регулювання.	Національні перевезення в Україні піддаються регулюванню державними органами та митними службами. Водії та перевізники повинні дотримуватися законів та норм безпеки дорожнього руху.
6. Модернізація. Україна	Україна працює над модернізацією та покращенням

працює над модернізацією та покращенням дорожньої інфраструктури та автотранспорту з метою підвищення ефективності та безпеки національних перевезень	дорожньої інфраструктури та автотранспорту з метою підвищення ефективності та безпеки національних перевезень.
---	--

Джерело: складено автором на підставі: [6,7]

Під час військових дій в Україні важливими є всі види перевезень та розвинута логістична система, але необхідно дослідити морські перевезення військового характеру. Так, морські перевезення військового характеру в Україні можуть включати різноманітні операції та заходи, пов'язані з використанням морських та внутрішніх водних шляхів у військових цілях. Як показало дослідження, військові морські перевезення можуть бути використані для наступних цілей [7]:

1. Транспортування зброї та обладнання: військові судна можуть використовуватися для перевезення зброї, боєприпасів, бронетехніки та іншого військового обладнання між різними військовими базами та пунктами в країні.

2. Доставка військ: морські перевезення можуть використовуватися для переміщення військових підрозділів та особового складу між різними напрямками та операціями чи на передові позиції.

3. Евакуація та медична допомога: військові судна можуть бути задіяні для евакуації поранених військовослужбовців та надання медичної допомоги на воді.

4. Доставка гуманітарної допомоги: військові судна також можуть використовуватися для доставки гуманітарної допомоги в зони лиха чи на території, яка перебуває під військовим конфліктом.

5. Патрулювання морських кордонів та боротьба з контрабандою: військові судна можуть виконувати місії забезпечення безпеки морських кордонів та боротьби з контрабандою.

6. Проведення боротьби з незаконними діями, такими як контрабанда чи незаконний видобуток ресурсів. Воєнні судна можуть брати участь у морських навчаннях та військових операціях як національного, так і міжнародного масштабу.

Військові морські перевезення передбачають суворі заходи безпеки та дотримання військових протоколів і стандартів. Їх можуть здійснювати як у мирний, так і у воєнний час, в залежності від потреб національної оборони та безпеки. Частиною морських перевезень, є контейнерні перевезення вантажів. Так, контейнерні перевезення – це вид вантажоперевезень, при якому вантажі транспортуються в стандартизованих металевих контейнерах. Контейнери зазвичай мають стандартні розміри і форми, що робить їх зручними для завантаження на судна, потяги, вантажівки та інші види транспортних засобів [5]. Цей метод перевезення став важливою частиною світової торгівлі та логістики, та характеризується наступними рисами [5]:

1. Ефективність: контейнерні перевезення дозволяють швидко та ефективно переміщувати вантажі з одного транспортного засобу на інший, мінімізуючи часові затримки та спрощуючи процес завантаження та розвантаження.

2. Стандартизація: стандартизовані розміри та характеристики контейнерів роблять їх сумісними з різними видами транспорту та легко керованими в логістичних системах.

3. Безпека вантажів: вантажі в контейнерах зазвичай краще захищені від пошкоджень і крадіжок, ніж при інших методах перевезення.

4. Зручність відстеження: контейнерні перевезення забезпечують більш просте і ефективне відстеження місцезнаходження та статусу вантажів в режимі реального часу.

5. Економія грошових коштів: в результаті зменшення часу перевезення та більш ефективного використання простору на транспортних засобах контейнерні перевезення часто є більш економічними.

6. Міжнародна торгівля: контейнерні перевезення є ключовим елементом світової торгівлі, забезпечуючи транспортування товарів між різними країнами та континентами.

Найпоширеніші розміри контейнерів включають 20-футові (TEU) та 40-футові (FEU) контейнери. Контейнери також можуть бути холодильними (рефрижераторами) для перевезення швидкопсованих товарів або спеціалізованими для перевезення небезпечних вантажів [9]. Є специфічний вид перевезень – перевезення в рефрижераторних машинах. Це спеціалізований вид вантажоперевезень, при якому товари, які потребують підтримання низької температури, транспортуються в спеціальних холодильних контейнерах або рефрижераторних вантажівках. Цей метод перевезення широко використовується для транспортування швидкопсуючих продуктів і товарів, таких як продукти харчування, медикаменти, хімічні речовини та інші вантажі, які потребують контрольованих температурних умов. Деякими ключовими аспектами перевезень в рефрижераторних машинах, як показало дослідження, є [10]:

1. Температурний контроль: рефрижераторні машини оснащені системами для підтримання та контролю низьких температур всередині контейнера чи вантажівки. Температури можуть бути встановлені та утримуватися в певних діапазонах в залежності від характеристик перевозимого вантажу.

2. Види вантажів: рефрижератори можуть використовуватися для перевезення різних видів вантажів, включаючи заморожені продукти, свіжі продукти, квіти, медичні препарати та багато іншого.

3. Перевезення в спеціалізованих контейнерах: для морських перевезень швидкопсованих товарів часто використовуються спеціалізовані рефрижераторні контейнери, які можуть бути завантажені на судна та транспортовані на великі відстані.

4. Контроль якості: важливим аспектом перевезення швидкопсуючих товарів в рефрижераторах є контроль якості та дотримання стандартів

безпеки та гігієни. Існує кілька ключових елементів логістики та маршрутів для перевезень в рефрижераторних машинах:

5. Логістика і маршрути: логістичне планування та вибір маршрутів відіграють важливу роль у перевезенні в рефрижераторних машинах з метою мінімізації часу в дорозі та забезпечення належної обробки вантажу.

Таким чином, перевезення в рефрижераторних машин дозволяють зберігати якість та безпеку швидкопсуючих товарів під час транспортування, і вони мають велике значення в харчовій та фармацевтичній промисловості, а також в інших галузях, де температурний режим відіграє важливу роль.

1.2. Законодавча база функціонування і організації міжнародних перевезень

Законодавча база функціонування автотранспортних перевезень в міжнародних перевезеннях включає набір законів, нормативних актів та міжнародних угод, які регулюють дану сферу діяльності в кожній країні. У контексті нашого дослідження, для ефективного функціонування автотранспортних перевезень в Україні законодавча база включає наступні основні компоненти[11-14] (табл. 1.6):

1. Україна регулює міжнародні перевезення автотранспортом рядом законів та нормативних актів, зокрема:

– Закон України «Про автомобільний транспорт», затверджений 05.04.2001 від 05.04.2001 р. №2344-III (зі змінами та доповненнями). Цей Закон встановлює загальні правила та норми, що стосуються автомобільного транспорту та перевезень в Україні, включаючи міжнародні перевезення;

– Закон України «Про митне оформлення товарів», затверджений 11 жовтня 2007 р. від 26.09.2007 р. №800 (зі змінами та доповненнями), який регулює митні процедури та оформлення вантажів для міжнародних перевезень;

Таблиця 1.6

Законодавче регулювання міжнародних автомобільних перевезень в Україні

Напрямок законодавчих та нормативних документів	Види законодавчих та нормативних документів
1. Закони та нормативні акти.	– Закон України «Про автомобільний транспорт», від 05.04.2001р. №2344-III (зі змінами та доповненнями); – Закон України «Про митне оформлення товарів» від 26.09.2007р. №800 (зі змінами та доповненнями); – Закон України «Про міжнародні автомобільні перевезення» від 23.06.2006р. №3492-IV (зі змінами та доповненнями); – інші нормативні акти.
2. Міжнародні угоди і конвенції, що регулюють міжнародні автоперевезення:	– «Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення (CMR)» від 19 травня 1956 р (зі змінами та доповненнями); – «Угода про перевезення небезпечних вантажів (ADR)» (зі змінами та доповненнями); від 02.03.2023р. – митні процедури та документи; – нормативи та стандарти.
3. Ліцензування та дозволи.	– типи вантажів та їх класифікація; – митні формальності та документи; – вимоги до безпеки та екології; – вимоги до транспортних засобів та водіїв; – санітарні та ветеринарні стандарти; – економічні обмеження та санкції; – ліцензії та дозволи; – обмеження на перевезення небезпечних вантажів; – тимчасові обмеження на рух вантажів.
4. Міжнародні договори.	За видами країн та договорів

Джерело: складено автором на підставі: [11,12,13,14]

– Закон України «Про міжнародні автомобільні перевезення», затверджений 08.04.99 від 23.06.2006р. №3492-IV (зі змінами та доповненнями). Цей Закон встановлює правила та процедури для організації міжнародних автомобільних перевезень;

– інші нормативні акти – існує багато інших нормативних актів, які регулюють різні аспекти міжнародних автоперевезень, такі як вантажні та пасажирські перевезення, митне оформлення та безпека дорожнього руху.

2. Міжнародні угоди: Україна є учасником різноманітних міжнародних угод і конвенцій, що регулюють міжнародні автоперевезення. Наприклад,

багато міжнародних перевезень регулюються ADR – міжнародна згода, яке регулює перевезення небезпечних вантажів на транспорті [14].

3. Ліцензування та дозволи: для здійснення міжнародних автоперевезень транспортні компанії та водії часто повинні мати спеціальні ліцензії та дозволи, які видаються державними органами відповідно до законодавства України та міжнародних угод.

4. Міжнародні договори: Україна також укладає двосторонні та багатосторонні міжнародні договори з іншими країнами, які регулюють міжнародні автоперевезення та митні процедури.

Міжнародні угоди та конвенції, такі як Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення (CMR) та угоди про перевезення небезпечних вантажів (ADR), відіграють важливу роль у регулюванні та забезпеченні безпеки міжнародних автоперевезень. Проведемо огляд деяких з них [15] (див. табл. 1.6):

1. Конвенція «Про міжнародні автомобільні перевезення (CMR)», затверджена 05.07.78 від 19 травня 1956 р. (зі змінами та доповненнями): є міжнародною угодою, яка регулює правила та обов'язки перевізників та відправників під час міжнародних вантажоперевезень на автотранспорті; встановлює стандарти для договорів перевезення вантажів, включаючи відповідальність перевізника, документацію, оплату та інші аспекти перевезення; надає правовий захист як для перевізників, так і для відправників, і забезпечує механізми вирішення спорів.

2. Угода «Про перевезення небезпечних вантажів (ADR)», затверджений 19 вересня 1949 р. від 02.03.2000р.(зі змінами та доповненнями): спеціальні ліцензії та дозволи для забезпечення дотримання міжнародних стандартів та правил; Закон про «Вантажні перевезення через кордон» від 24 березня 2023? р. №2142-IX (зі змінами та доповненнями): для здійснення перевезень через кордони, включаючи міжнародні маршрути, компанії та водії також повинні володіти відповідними документами та дозволами.

3. Митні процедури та документи: у міжнародних вантажоперевезеннях митні формальності відіграють важливу роль. Компанії мають бути ознайомлені з процесами митного оформлення, декларування вантажів та надання необхідних документів для успішного проведення міжнародних перевезень.

4. Дотримання нормативів та стандартів: компанії та водії, що беруть участь у міжнародних автоперевезеннях, повинні суворо дотримуватись нормативів та стандартів, встановлених міжнародними угодами, щоб забезпечити безпеку, якість та ефективність перевезень.

Дослідження показало, що ці аспекти є важливими елементами організації міжнародних вантажних перевезень, забезпечуючи їх законність, безпеку та ефективність. Взаємодія з міжнародними угодами, правильне ліцензування та дотримання всіх необхідних вимог сприяють успішному здійсненню міжнародних перевезень та сприяють розвитку торгівлі та економічного співробітництва між країнами, наприклад, [11-14] (див. табл. 1.6):

4.1. Типи вантажів та їх класифікація: різноманітні види вантажів підлягають різним обмеженням та вимогам при міжнародних перевезеннях. Класифікація вантажів може впливати на необхідність отримання спеціальних дозволів та ліцензій.

4.2. Митні формальності та документи: експортно-імпорتنі операції вимагають дотримання митних формальностей та подання відповідних документів. Також можуть знадобитися ліцензії та дозволи для проведення митних процедур.

4.3. Вимоги до безпеки та екології: для вантажів, що представляють небезпеку для безпеки чи навколишнього середовища, можуть бути встановлені особливі обмеження. Це може включати вимоги до упаковки, маркування та маршруту перевезення.

4.4. Вимоги до транспортних засобів та водіїв: обмеження можуть бути введені щодо технічних характеристик транспортних засобів, а також

кваліфікації водіїв. Ці вимоги спрямовані на забезпечення безпеки та ефективності перевезень.

4.5. Санітарні та ветеринарні стандарти: для певних видів товарів, таких як продукти харчування чи тварини, можуть діяти спеціальні санітарні та ветеринарні стандарти, які також підлягають дотриманню.

4.6. Економічні обмеження та санкції: обмеження можуть бути пов'язані з економічними чинниками та політикою санкцій. Це може впливати на можливість імпорту чи експорту певних товарів.

4.7. Ліцензії та дозволи: деякі категорії вантажів можуть потребувати спеціальних ліцензій та дозволів для перевезення через кордон. Це може бути особливо актуально для небезпечних вантажів, медичних препаратів та інших регульованих товарів.

4.8. Обмеження на перевезення небезпечних вантажів: міжнародні перевезення небезпечних вантажів регулюються угодою ADR, і можуть існувати обмеження та вимоги для таких вантажів при ввезенні та вивезенні.

4.9. Тимчасові обмеження на рух вантажів: залежно від законодавства та дорожніх умов, можуть існувати тимчасові обмеження на рух вантажів по певних дорогах та маршрутах.

Дослідження показало [16], що, враховуючі вище перелічені обмеження дотримання нормативів та стандартів, на ввезення та експорт товарів з України в Румунію автомобільним транспортом можуть змінюватися обмеження залежно від типу вантажу, законодавства та поточних обставин. Важливо відзначити, що Румунія, як член Європейського союзу (ЄС), дотримується європейських стандартів та правил, які регулюють міжнародні автоперевезення та митні процедури. Нижче наведено деякі загальні аспекти, які можуть бути пов'язані з обмеженнями при ввезенні та експорті в Румунію[16]:

1. Митних процедури: міжнародні перевезення товарів через кордон Румунії можуть вимагати дотримання митних процедур, транспортом можуть

включати такі етапи, як митна декларація, сплата мит та податків, а також надання відповідної документації.

2. Ліцензії та дозволи: деякі категорії товарів, зокрема небезпечні вантажі, медичні препарати та інші товари, що піддаються регулюванню, можуть вимагати спеціальних ліцензій та дозволів для перевезення через кордон.

3. Екологічні обмеження: як частина виконання стандартів ЄС, Румунія може встановлювати обмеження на перевезення вантажів, які можуть негативно впливати на навколишнє середовище. Це може включати обмеження для певних класів автомобілів чи вантажів.

4. Тимчасові обмеження на рух вантажних автомобілів: залежно від законодавства та дорожніх умов, можуть існувати тимчасові обмеження на рух вантажних автомобілів по дорогах в Румунії.

5. Документація та технічний стан автотранспорту: вантажівки, які використовуються для міжнародних перевезень, повинні відповідати технічним вимогам, а водії повинні мати необхідну документацію та права для водіння в інших країнах.

6. В'їзд в екологічно обмежені зони: деякі міста чи райони можуть мати зони з обмеженим доступом для автотранспорту, особливо для старих та менш екологічних грузовиків.

Дослідження дозволило виділити деякі загальні аспекти, які можуть бути пов'язані з обмеженнями при ввезенні та експорті в Польщу [17]:

1. Митні процедури: для міжнародних перевезень товарів через кордон Польщі може знадобитися виконання митних процедур, включаючи декларацію, сплату мит та податків, а також представлення відповідної документації.

2. Ліцензії та дозволи: деякі категорії товарів можуть вимагати спеціальних ліцензій чи дозволів для перевезення через кордон. Це може стосуватися небезпечних вантажів, продуктів харчування, медичних препаратів та інших регульованих товарів.

3. Екологічні обмеження: Польща, як член Європейського Союзу, також дотримується стандартів щодо охорони навколишнього середовища та може встановлювати обмеження на перевезення вантажів, які можуть негативно впливати на навколишнє середовище.

4. Тимчасові обмеження на рух вантажних автомобілів: у деяких випадках можуть існувати тимчасові обмеження на рух вантажних автомобілів по дорогах у Польщі.

5. Документація та технічний стан автотранспорту: Вантажівки, які використовуються для міжнародних перевезень, повинні відповідати технічним вимогам, а водії повинні мати необхідну документацію та права для водіння в іншій країні.

Для отримання найактуальнішої інформації щодо конкретних обмежень та вимог для ввезення та експорту товарів з України в Польщу автомобільним транспортом, рекомендується звертатися до польських митних та транспортних органів, а також до міжнародних перевізників та логістичних компаній, які мають досвід у цій галузі. Ці організації можуть надати актуальну інформацію та допомогу в проведенні міжнародних автоперевезень. Охорона навколишнього середовища та виконання екологічних стандартів є так дуже важливим та виконується в Польщі при ввезенні та експорті [17]:

1. Емісії та транспортні стандарти: Польща, як член Європейського Союзу, зобов'язана дотримуватися стандартів обмеження викидів шкідливих речовин і забруднень, які можуть виникнути внаслідок перевезення вантажів. Це включає норми для викидів від двигунів вантажних автомобілів та транспортних засобів, а також стандарти ефективності та екологічності автопарку.

2. Обмеження на небезпечні вантажі: перевезення небезпечних вантажів, таких як хімічні речовини чи відходи, регулюється строгими правилами та вимогами з метою запобігання витоку та аваріям, які можуть

мати серйозні екологічні наслідки. Такі вантажі можуть вимагати спеціальних дозволів та дотримання конкретних правил.

3. Обмеження на шум і вібрації: Польща може встановлювати обмеження на рівень шуму і вібрацій, які виробляють вантажні автомобілі, особливо в містах та районах з підвищеними екологічними стандартами.

4. В'їзд в екологічно обмежені зони: деякі міста та регіони в Польщі можуть мати зони із обмеженим доступом для автотранспорту, особливо для старих і менш екологічних вантажівок. Ці зони можуть вимагати спеціальних дозволів для в'їзду.

5. Екологічний податок на використання доріг: у деяких країнах, включаючи членів Європейського Союзу, може бути встановлений екологічний податок на використання доріг, наприклад у Польщі, який залежить від екологічних характеристик автотранспорту, таких як рівень викидів.

З урахуванням цих екологічних обмежень та стандартів компанії, що здійснюють міжнародні автоперевезення в Польщу, повинні слідкувати за відповідністю своїх вантажівок та діяльності екологічним нормам і вимогам. Це також може включати в себе оновлення автопарку на більш екологічні та ефективні транспортні засоби [17].

1.3. Особливості міжнародних автоперевезень під час дії військового стану в Україні

Незважаючи на кризовий стан економіки, галузь і попит на транспортно-логістичні послуги зростають і мають позитивні перспективи розвитку. Головне завдання учасників ринку – швидка адаптація до мінливих умов в галузі, чутливість до нових тенденцій і дотримання ним, а також рішення спільними зусиллями існуючих проблем на транспорті (зміна законодавчої бази).

Для цього транспортно-експедиторським компаніям необхідно: розвивати комплексну логістику, залучення різних видів транспорту, навіть в категорії одного виду; ставити на озброєння інформаційно-цифрові технології, використовувати програми електронної логістики, що сприяють зниженню витрат; покращувати якість і розширювати кількість послуг, що надаються на всіх видах транспорту (наприклад, надавати експедирування вантажів, надавати персонал для завантаження / розвантаження); інвестувати в навчання своїх фахівців (в залежності від стилю водіння водія економія палива за рейс може скласти до 10 %); вводити програми лояльності серед клієнтів бізнесу; створювати партнерство з конкурентами.

Одним із головних напрямків реалізації транспортної політики в Україні останнім часом є організація функціонування та розвиток міжнародних транспортних коридорів та залучення їх до міжнародної транспортної мережі. Це обумовлено факторами глобалізації, нової науково-технічної революції, світовими інтеграційними процесами. У транспортному комплексі світу нині зайнято понад 100 млн. осіб. Частка транспорту у світовому ВВП становить 8-9%. Щороку у світі всіма видами транспорту перевозять понад 100 млрд. т. вантажів і більш ніж 1 трлн. пасажирів. Структура вантажообігу за видами транспорту у світовому масштабі наведена на рис. 1.1.

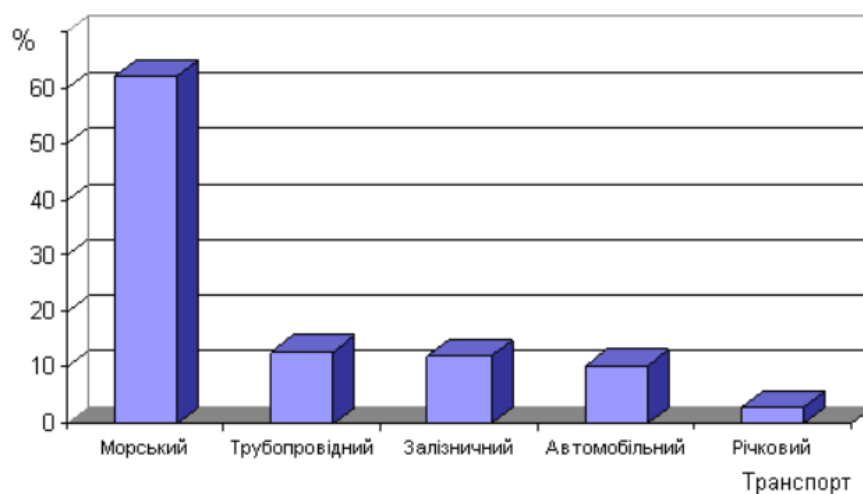


Рис. 1.1. Структура вантажообігу за видами транспорту у світовому масштабі
Джерело: [12]

Міжнародні транспортні коридори (МТК) – це сукупність різних видів транспорту, що забезпечують значні перевезення вантажів і пасажирів на напрямках їх найбільшої концентрації [17]. Транспортні коридори виконують роль кровоносних судин у світових інтеграційних процесах. Зараз європейськими державами створено та розвивається десять таких коридорів та чотири загальноєвропейські транспортні зони. Територією України проходить чотири визначених II Загальноєвропейською транспортною конференцією МТК (рис. 1.2) [8]:

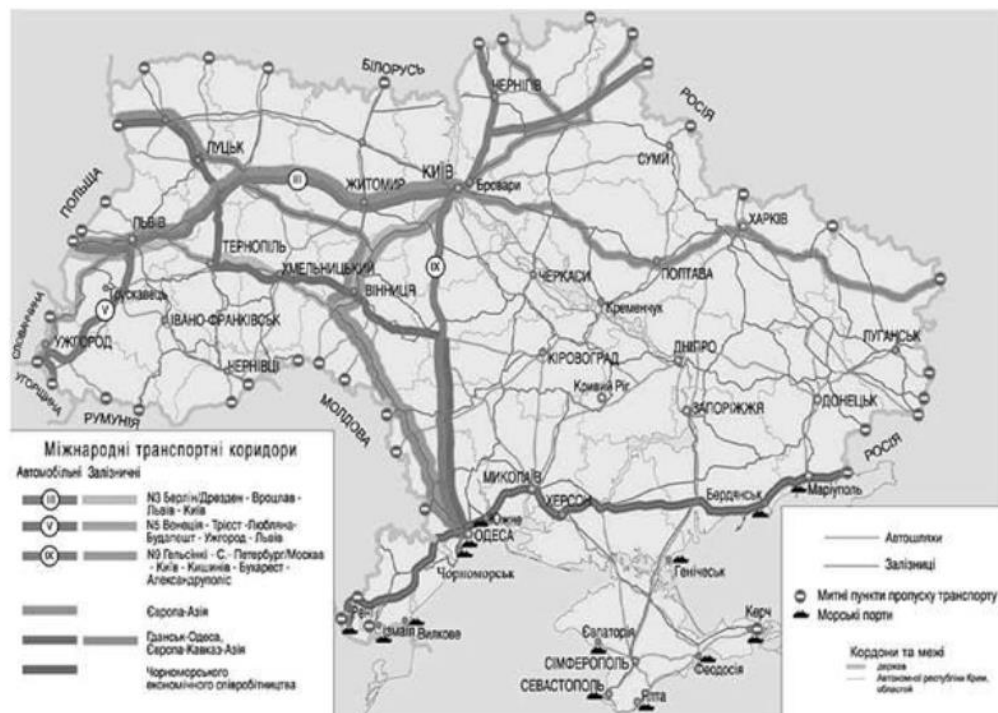


Рис. 1.2. Національна мережа автомобільних міжнародних транспортних коридорів в Україні

Джерело: [23]

МТК №3 – з'єднує Німеччину, Польщу, Україну та забезпечує сумарні обсяги перевезень 53,4 млн. тон вантажів автомобільним та залізничним транспортом (34% загального обсягу міжнародних перевезень вантажів України). Загальна протяжність маршруту складає 1640 км.; МТК №5 – з'єднує Італію, Словенію, Угорщину, Словаччину та Україну і забезпечує сумарні обсяги 45,2 млн. т. залізничним та автомобільним транспортом (33% загального обсягу міжнародних вантажних перевезень України).

Загальна протяжність маршруту складає 1525 км.; МТК №7 – Дунайський (водний) коридор, який з'єднує Німеччину, Австрію, Словаччину, Румунію, Болгарію, Молдову, Країну (Ізмаїл, Рені). Загальна протяжність маршруту складає 1600 км.; МТК №9 – з'єднує Фінляндію, рф, Литву, Білорусь, Україну, Молдову, Румунію, Болгарію, Грецію. Забезпечує сумарні обсяги перевезень 79,3 млн. тон вантажів автомобільним та залізничним транспортом (57% загального обсягу міжнародних вантажних перевезень України). Загальна протяжність маршруту складає 3400 км.

Україна планує активно розвивати ділянки ще двох міжнародних транспортних коридорів: Балтика – Чорне море (Гданськ – Одеса); Євразійський нафто-газотransпортний коридор. За результатами досліджень англійського інституту «Рендел», щодо коефіцієнта транзитивності Україна займає перше місце в Європі. Але ступінь використання транспортної інфраструктури України сьогодні ще досить низький. Транспортна система України не готова повною мірою до належних обсягів забезпечення міжнародних транзитних перевезень.

Основними напрями розбудови національної мережі міжнародних транспортних потоків в Україні є (рис. 1.3) [35]: модернізація ділянок МТК, що обмежують їхню пропускну здатність; гарантування відповідності технічних засобів (ТЗ) і транспортної мережі (ТМ) міжнародним стандартам; забезпечення європейських стандартів якості перевезень – швидкості, безпеки, сервісу, збереження вантажів, інформаційного обслуговування; підписання й дотримання міжнародних нормативно-правових актів, якими керуються інші європейські держави щодо регулювання роботи транспорту; розвиток інфраструктури для всіх видів транспорту.



Рис. 1.3. Напрями розбудови національної мережі міжнародних транспортних потоків в Україні

Джерело: [25]

Розробка і дослідження ефективності різних методів управління міжнародними транспортними потоками вимагає знання закономірностей поведінки потоків. Завдання управління міжнародними транспортними потоками можна вирішувати у рамках функціонування систем управління транспортною інфраструктурою – інтелектуальних транспортних систем (ІТС). Системний підхід до вирішення завдань управління транспортно-логістичними системами чи надто завантажених ділянок доріг забезпечується розробкою і використанням ІТС [37]. Також одним із способів розв’язання задач управління міжнародними транспортними потоками сьогодні і у перспективі є впровадження Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, основною метою якої є створення інтегрованого до світової транспортної мережі безпечно функціонуючого та ефективного транспортного комплексу України, задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу для забезпечення конкурентоспроможності та ефективності національної економіки [31].

Крім того, транспортна стратегія України дозволить покращити якість надання транспортних послуг, передбачає наближення рівня їх надання до європейських стандартів та розвитку інфраструктури, підвищення рівня безпеки та зменшення негативного впливу на навколишнє природне

середовище, забезпечити інноваційний розвиток транспортної галузі та реалізувати глобальні інвестиційні проекти.

Масштаби світової торгівлі, які ми спостерігаємо сьогодні, а також повсюдне створення транснаціональних компаній припускають швидке переміщення товарів і ресурсів між різними країнами. Світовий транспортний комплекс, пов'язуючи виробників із споживачами товарів і сировини, забезпечує ефективне функціонування ринкової економіки. Наприклад, за статистичними даними Світового Банку, ємність світового ринку транспортних послуг оцінюється більш ніж в 2200 млрд. доларів США [10].

Ринок транспортних послуг вважається самостійною сферою світової економіки. Відповідно до прийнятої класифікації, до основних сегментів даного ринку відносяться: вантажоперевезення, управлінські, логістичні та експедиційні послуги. В якості основних факторів, що сприяють подальшому розвитку ринку транспортних послуг, виступає зростання обсягу товарообігу і конкуренція між виробниками товарів. В даний час світовий ринок транспортних послуг включає в себе наступних учасників, тісно взаємодіючих між собою (рис.1.4) [10]: замовників транспортних послуг – це власники, відправники та одержувачі вантажів; експедиторів вантажів, які беруть безпосередню участь у створенні логістичного ланцюжка по доставці вантажів; вантажоперевізників – вони є головними учасниками ринку транспортних послуг.



Рис. 1.4. Учасники транспортних послуг

Джерело: [25]

До них відносяться залізні дороги, морські та річкові пароплавства, авіакомпанії, автотранспортні компанії. Відмінна особливість світового ринку транспортних послуг – висока конкуренція між вантажними, логістичними та експедиторськими компаніями. Завдяки конкуренції якість транспортних послуг тримається на високому рівні. Кожна компанія, залучена в сферу міжнародних вантажоперевезень, дорожить своїми постійними клієнтами і намагається залучити додаткових.

Важливою складовою для цього є бездоганне надання транспортних послуг [10]: професійне обслуговування, привабливі умови для клієнтів; система знижок і дисконтів, гарантії і страховки – все це разом узятє сприяє створенню довірчих відносин і направлено на довгострокову співпрацю. Ефективно функціонуючий світовий ринок транспортних послуг є основою сучасного бізнесу. Хоча багато компаній і володіють власним парком транспортних засобів, без послуг спеціалізованих вантажоперевізників обійтися практично неможливо. Транспортні послуги полягають не тільки власне в перевезенні вантажів. Величезне значення має професійно складена документація, оптимально спланований маршрут доставки вантажів, правильно вибраний транспортний засіб і досвідчений експедитор. Всі ці фактори у своїй сукупності сприяють тому, що більшість підприємств звертаються до послуг транспортних і логістичних компаній.

Велика кількість інформації по світовому ринку вантажоперевезень ускладнює правильний вибір. Важливим напрямком інноваційного розвитку та застосування сучасних технологій в сфері транспорту є інформаційне забезпечення транспортних процесів, включаючи [10]: стимулювання створення та розвитку асоціацій експедиторів і перевізників, баз даних по операторам і надаються ними послуг; створення єдиної інформаційної бази даних про напрямки та стан автодоріг, маршрутах проїзду та об'їзду міст; впровадження системи супутникової навігації міжнародних автомобільних перевезень вантажів. Ринок транспортно-логістичних послуг сьогодні переживає непрості часи, як і інші галузі економіки України. Зниження

вантажопотоків стало наслідком падіння виробництва в більшості секторів економіки, таким чином, конкуренція між різними видами транспорту стала зростати значними темпами. У нових економічних умовах клієнти-вантажовідправники стають все більш вимогливими до рівня своїх транспортно-логістичних витрат і до якості сервісу, що надається логістичним оператором. Можна припускати, що кризові явища в українській економіці будуть помітні ще кілька років. І якщо ринок і буде рости, то не в сегменті перевезень і експедирування, а в сегменті управлінської логістики. Незважаючи на загальне скорочення ринку транспортно-логістичних послуг, в сегменті доставки поштових відправлень зниження обсягів не спостерігається. Навпаки, спостерігається невелике зростання в розмірі 20-25 % в порівнянні з аналогічним періодом минулого року [16]. Через загальне зниження товарообігу і зменшення товарних партій вантажу відправники воліють доставляти вантажі невеликими партіями.

Багато фахівців дають прогнози, згідно з якими в 2021 році економіка України повернеться на докризовий рівень, зросте купівельна спроможність населення, а бізнес, в тому числі в сфері логістики, буде приносити великий прибуток. У 2021 році економічна ситуація почне налагоджуватися, але ще не настільки, щоб вивести ринок логістичних послуг на колишній рівень. Багато компаній, що надають своїм клієнтам вигідну вартість послуги, що надається, а також зберегли високий прибуток, в 2021 році зможуть зміцнити позиції і стати великими гравцями ринку логістичних послуг в майбутньому. По-друге, основною перспективою виступає витіснення неефективних гравців – «малих» компаній з мінімальним набором послуг (не надто турбувалися про якість, встановлюючи дуже низькі ціни). В останні роки обсяг вантажоперевезень знизився, а прибуток компаній зменшилася, таким чином, багато неефективних гравців не втрималися на своєму сприятливому рівні. Отже, вирішенню основних проблем транспортно-експедиторських компаній і у транспортній галузі у цілому сприятиме низка заходів, які необхідно запровадити, серед них [38]:

- зниження податкового навантаження або часткова компенсація витрат на ресурсне забезпечення автотранспортним підприємствам, які здійснюють міжнародні вантажоперевезення;
- лобіювання з боку держави щодо збільшення квоти видачі дозволів на міжнародні перевезення для України;
- проведення якісної реконструкції транспортних шляхів для підвищення транзитної привабливості України та зниження витрат вітчизняних підприємств на ремонт транспортних засобів;
- запровадження методик управління економічною безпекою автотранспортних підприємств для ефективної протидії впливу зовнішніх та внутрішніх загроз.

Проблеми міжнародного транспорту вирішуються в різних міжнародних транспортних організаціях. Найбільше значення для розвитку міжнародних автоперевезень має робота Комітету з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй, Європейської Конференції міністрів транспорту, Міжнародного Союзу автомобільного транспорту, Міжнародної Федерації експедиторських асоціацій, Координаційної транспортної Наради Міністрів транспорту країн-учасниць СНД. Україна, плануючи увійти в загальноєвропейську транспортну мережу, повинна прийняти принципи Європейської загальної транспортної політики, адаптувавши їх до українських умов.

Головна мета цієї політики – утворення єдиного ринку транспортних послуг, підвищення ефективності функціонування транспортних підприємств і об'єктів транспортної інфраструктури, збільшення безпеки перевезень, надійності і комфортності подорожей пасажирів і перевезень вантажів. Таким чином, транспортна галузь в Україні має досить високий потенціал, ураховуючи вигідне географічне положення та обсяги автомобільних вантажоперевезень порівняно з іншими європейськими країнами.

Прибутковість цієї сфери здебільшого залежить від вартості енергоресурсів, валютних коливань та обсягів квот та міжнародні

перевезення з боку інших країн. Запровадивши заходи з підвищення рівня економічної безпеки та зростання державної підтримки, можна досягти значної ефективності функціонування транспортної галузі та підйому національної економіки України у цілому.

Підчас вікових дій та військового стану виникають додаткові обмеження для здійснення міжнародних автомобільних перевезень в будь-яких цивілізованій країні. Так, дослідження вимог країн Європейського союзу, наприклад в Польщі, дозволило виділити наступні обмеження [18]:

1. Обмеження руху та контроль на дорогах: під час воєнного стану або військових конфліктів можуть бути введені обмеження та контроль на дорогах. Це може включати перевірки, блокпости та тимчасові перекриття доріг, що ускладнює вільний рух автотранспорту.

2. Безпека та ризики: ситуація збройного конфлікту може збільшити ризики для безпеки як вантажівок, так і водіїв. Вантажі можуть бути піддані загрозі крадіжки, а також пошкодженню чи знищенню.

3. Окуповані території та прикордонні зони: у випадку окупації території або перебування в зоні конфлікту можуть існувати обмеження на перетин кордонів та переміщення через окуповані зони.

4. Обмеження на перевезення небезпечних вантажів: у умовах конфлікту можуть бути посилені правила та обмеження на перевезення небезпечних вантажів для запобігання аваріям та інцидентом, які могли б погіршити ситуацію.

5. Обмеження доступу до логістичної інфраструктури: важливі логістичні шляхи, такі як порти, залізничні станції та аеропорти, можуть піддаватися руйнуванню або контролю збройними групами, що ускладнює логістичні операції.

6. Зміна маршрутів та доставок: з метою уникнення ризиків, пов'язаних з військовими конфліктами, компанії можуть бути змушені змінювати маршрути та методи доставки, що може збільшити терміни та витрати на перевезення.

7. Санкції та міжнародні обмеження: під час військових конфліктів можуть бути введені міжнародні санкції та обмеження на торгівлю, що також може вплинути на автоперевезення.

8. Гуманітарні перевезення: у деяких випадках, особливо в умовах військових конфліктів, може знадобитися спеціальні гуманітарні перевезення для доставки допомоги та гуманітарної допомоги в зони конфлікту.

Дослідження показало [17-18], що ситуація в умовах збройних конфліктів може бути дуже динамічною і змінюватися залежно від часу та місця. Для успішних автоперевезень в таких умовах необхідне ретельне планування, забезпечення безпеки та дотримання всіх законів і нормативів, а також співпраця з компетентними владами та організаціями. Так, під час воєнного стану або військових конфліктів вводяться обмеження руху та посилюється контроль на дорогах з метою забезпечення безпеки та контролю над переміщенням населення, вантажів та транспортних засобів. Ці заходи можуть включати такі аспекти [17-18] (табл. 1.7):

1. Перевірки та блокпости: у воєнний період можуть бути створені тимчасові блокпости на дорогах. На цих блокпостах проводяться перевірки вантажівок, особистих автомобілів та їхніх пасажирів. Перевірки можуть включати в себе перевірку документів, вантажу та ідентифікації пасажирів.

2. Перекриття доріг: у деяких випадках можуть вводитися тимчасові обмеження та перекриття доріг з метою обмеження руху. Це може бути зроблено для запобігання проникненню на окуповані території, забезпечення безпеки державних об'єктів або встановлення контролю в зоні конфлікту.

3. Контроль вантажів та вантажівок: вантажі, які пересуваються через блокпости та контрольні пункти, можуть піддаватися ретельній перевірці. Це включає в себе перевірку вантажів на предмет можливих загроз безпеці та дотримання регульованих стандартів.

Таблиця 1.7

Обмеження та контроль в здійсненні міжнародних автоперевезень вантажів
під час дії військового стану

Ознака	Характеристика
1. Контроль на дорогах з метою забезпечення безпеки та контролю над переміщенням населення, вантажів та транспортних засобів.	– перевірки та блокпости; – перекриття доріг; – контроль вантажів та вантажівок; – обмеження на рух у певних районах – санкції та обмеження на перевезення небезпечних вантажів; – система дозволів та пропусків.
2. Обмеження на окупованих територіях та прикордонних зонах в умовах збройних конфліктів	– обмеження на вільний рух; – несанкціоновані перетини кордону – ризики для безпеки; – правові та митні аспекти; – міжнародні аспекти.
3. Виконання правил та обмежень на перевезення небезпечних вантажів.	– визначення небезпечних вантажів; – спеціальні дозволи та ліцензії; – навчання та кваліфікація водіїв; – спеціальні заходи обережності; – моніторинг та контроль; – обмеження маршрутів; – узгодження з озброєними угрупованнями та владою.
4. Система дозволів і пропусків в контексті перевезень в зону конфлікту або окуповані території.	– потреба у дозволах і пропусках; – видача дозволів; – термін дії та умови; – безпека та моніторинг; – гуманітарні дозволи; – узгодження з озброєними угрупованнями.

Джерело: складено автором на підставі: [18.19]

4. Обмеження на рух у певних районах: у зоні воєнних дій або конфліктів можуть існувати обмеження на рух вантажівок, особливо вночі чи в певних районах.

5. Санкції та обмеження на перевезення небезпечних вантажів: у часи конфлікту можуть бути посилені правила та обмеження на перевезення.

6. Система дозволів та пропусків: у ряді випадків перевезення в зону конфлікту можуть вимагати спеціальних дозволів та пропусків, які видаватимуться компетентними органами.

Окуповані території та прикордонні зони в умовах збройних конфліктів можуть припиняти або зашкоджувати автоперевезенням. Ці зони зазвичай

перебувають під контролем збройних угруповань або окупантів, і перетин їх кордонів може бути обмеженим та небезпечним. Деякі аспектами таких обмежень в Україні можуть бути [19] (див. табл. 1.7):

1. Обмеження на вільний рух: на окупованих територіях та в прикордонних зонах можуть бути введені обмеження на вільний рух громадян, транспортних засобів та вантажів. Ці обмеження можуть включати контрольні пункти та блокпости, на яких проводяться перевірки та інспекції.

2. Несанкціоновані перетини кордону: у зв'язку з обмеженнями на офіційні кордони може виникати явище несанкціонованих перетинів кордону. Це може становити серйозні ризики для безпеки та законності перевезень.

3. Ризики для безпеки: окуповані території та прикордонні зони часто можуть бути небезпечними через наявність збройних конфліктів, збройних угруповань та воєнних дій. Вантажівки та водії можуть бути піддані ризику нападів та загроз безпеки.

4. Правові та митні аспекти: окуповані території можуть мати свої власні правові та митні норми, які відрізняються від офіційних законів та стандартів. Це може створювати додаткові труднощі та невизначеності для вантажоперевізників.

5. Міжнародні аспекти: перевезення вантажів через окуповані території може викликати міжнародні конфлікти та оспорування суверенітету. Це може призвести до правових та політичних наслідків.

Для автоперевізників та логістичних компаній, які працюють в окупованих територіях та прикордонних зонах в Україні, надзвичайно важливо строго дотримуватися законів і правил, забезпечувати безпеку перевезень та враховувати можливі ризики. Консультації з урядовими органами, міжнародними організаціями та експертами з питань безпеки можуть бути необхідними для оцінки та управління ризиками в таких умовах. Жорстокість правил та обмежень на перевезення небезпечних вантажів у часи конфліктів та збройних конфліктів спрямоване на

забезпечення безпеки та запобігання потенційним аваріям, вибухам чи забрудненням, які могли б ускладнити вже складну ситуацію [14-19] (див. табл. 1.7):

Система дозволів і пропусків в контексті перевезень в зону конфлікту або окуповані території в Україні, як показало дослідження, – це механізм, який дозволяє контролювати та регулювати доступ до певних територій в умовах конфлікту чи збройних конфліктів.

1. Потреба у дозволах і пропусках: в зонах конфлікту та окупованих територіях для ввезення, вивезення або переміщення вантажів, транспортних засобів і людей може знадобитися спеціальний дозвіл або пропуск. Це може включати як дозволи на перетин кордонів, так і дозволи на рух всередині цих зон.

2. Видача дозволів: дозволи і пропуски, як правило, видаються компетентними органами, такими як військові влади, урядові органи, поліція та митні служби. Видача дозволів може бути суб'єктом жорсткого контролю є орган, який може видавати дозволи лише після подання відповідних запитів та надання необхідної інформації.

3. Термін дії та умови: дозволи мають строк дії та можуть бути обмежені за часом, територією або кількістю перевезених вантажів. Також можуть бути встановлені певні умови та вимоги для перевезень у зоні конфлікту, такі як дотримання безпеки чи екологічних норм.

4. Безпека та моніторинг: влада може проводити моніторинг та контроль за використанням дозволів для забезпечення безпеки та дотримання правил. Це може включати перевірки на блокпостах, системи відстеження або обов'язкові звітні заходи.

5. Гуманітарні дозволи: у випадках, коли необхідно здійснити гуманітарні перевезення допомоги та гуманітарної допомоги в зону конфлікту, можуть видаватися спеціальні гуманітарні дозволи.

6. Узгодження з озброєними угрупованнями: у деяких випадках, коли перевезення проходять через території, які контролюються озброєними

угрупованнями, може знадобитися узгодження з цими угрупованнями та отримання їхнього дозволу.

Перевезення вантажів через окуповані території, як показало дослідження [20], дійсно може викликати міжнародні конфлікти та оскарження суверенітету, що може призвести до серйозних правових та політичних наслідків:

1. **Порушення суверенітету держави:** окупація території іншою державою чи збройною групою, як правило, розглядається як порушення суверенітету держави, на території якої це відбувається.

2. **Міжнародне право:** міжнародне право регулює питання окупації та транспортування вантажів через окуповані території. Наприклад, Конвенція IV «Про захист цивільного населення на тимчасово окупованій території» та Додатковий Протокол №I до «Женевських конвенцій» містять положення, що стосуються правил та обов'язків військових та окупованих держав [21].

3. **Санкції та реакція міжнародного співтовариства:** багато країн і міжнародні організації приймають жорсткі заходи відповіді на окупацію та порушення міжнародного права. Це може включати введення економічних санкцій, дипломатичну ізоляцію та інші заходи, спрямовані на тиск на сторону-окупанта.

4. **Політичні наслідки:** політичні наслідки перевезень через окуповані території можуть бути серйозними. Це може включати погіршення міжнародних відносин, звинувачення в порушенні міжнародного права та навіть можливість втручання інших держав.

5. **Миротворчі операції:** багато конфліктів, включаючи ті, які пов'язані з окупацією, можуть бути розглянуті міжнародним співтовариством з участю миротворчих операцій і мирних переговорів. Такі операції можуть впливати на перевезення та контроль над територією.

6. **Захист прав громадянських осіб та гуманітарна допомога:** міжнародні організації та органи уряду можуть приймати заходи для захисту прав громадянських осіб, які знаходяться на окупованих територіях, а також

надавати гуманітарну допомогу, включаючи перевезення гуманітарних вантажів.

Таким чином, перевезення вантажів через окуповані території впливає не лише на безпеку та законність перевезень, а й на міжнародні відносини та політичний статус залучених країн. А вантажоперевізники, які працюють в таких умовах в Україні, повинні бути уважні до міжнародних нормативів та дотримуватися законів і правил для уникнення небажаних правових та політичних послідовностей.

Висновки до розділу 1

В результаті дослідження в першому розділі роботи теоретичних аспектів міжнародних автотранспортних перевезень та її законодавчого регулювання, можна зробити наступні висновки:

1. Проведено дослідження сутності та структури перевезень в Україні, враховуючи їх різні види та в залежності від рівня дослідження – їх особливостей на національному та міжнародному рівнях. Розглянуто сутність та характеристику національних перевезень – вантажних, пасажирських, залізничних, та міжнародних перевезень – перевезення вантажів експортно-імпортних операції та транзитні перевезення вантажів через Україну.

2. Доведено, що автомобільні перевезення – це процес переміщення вантажів, пасажирів чи товарів з використанням автомобілів, є одним із найбільш поширених та доступних способів транспортування. Розглянута їх класифікація. На нашу думку, автомобільні перевезення мають ряд переваг, таких як гнучкість, швидкість та доступність, використання як для коротких, так і для довгих за маршрутом перевезень, а також вони відіграють важливу роль в сучасній системі логістики та транспортування.

3. Розглянута класифікація автоперевезень можуть бути класифіковані за критеріями: тип перевезень, характер вантажів, відстань, охоплення території та інші фактори. Досліджено окремі особливості міжнародних

автотранспортних перевезень для переміщення різних видів вантажів. Проаналізовано особливості та вимоги до міжнародних перевезень автотранспортом, в тому числі під час військових дій в Україні.

4. Досліджена законодавча база функціонування автотранспортних міжнародних перевезень, а саме для ефективного функціонування автотранспортних перевезень в Україні проаналізовано наступні основні її компоненти.

5. Проаналізовано особливості міжнародного автоперевезення вантажів під час дії військового стану в Україні з урахуванням вимог країн Європейського союзу (на прикладі Польщі та Румунії), а саме обмеження, ризики та забезпечення безпеки перевезень для автоперевізників та логістичних компаній.

РОЗДІЛ 2

ДИНАМІКА РОЗВИТКУ РИНКУ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ: ЧАСОВИЙ АСПЕКТ

2.1. Ринок автомобільних вантажних перевезень країн ЄС: порівняльна макроекономічна оцінка і ключові напрями розвитку

Ринок автотранспортних вантажних перевезень є досить перспективним для економік країн ЄС. Він характеризується високим рівнем попиту та пропозицій через збільшення кількості країн, котрі розвивають виробництво даного виду транспорту. Автомобільні перевезення є важливим видом економічної діяльності. Сектор автомобільних вантажних перевезень країн ЄС розвивався дуже динамічно. Це невід’ємна частина інфраструктури виробництва та суспільства. Сьогодні ЄС пропонує світовому співтовариству новий продукт – експорт транзитних транспортних послуг, тому для поліпшення та збільшення виробництва вантажних автомобілів потрібно створити сприятливі умови для безперебійного функціонування автотранспортних перевезень, зменшити можливості ухилення від оподаткування під час увезення транспортних засобів країн ЄС та вивезення з ЄС, забезпечити умови для реалізації власного конкурентоспроможного виробництва [1]. Із метою аналізу транспортних систем країн – членів ЄС необхідно дослідити динаміку транспортних показників ефективності ланцюжків постачань, які країни – члени ЄС використовують, щоб переміщувати продукти на ринки як усередині країн ЄС, передусім автомобільними шляхами, так і на міжнародному рівні. У т-кілометрах вантажні перевезення країн ЄС займають майже третину ринку внутрішнього вантажного транспорту (рис. 2.1).

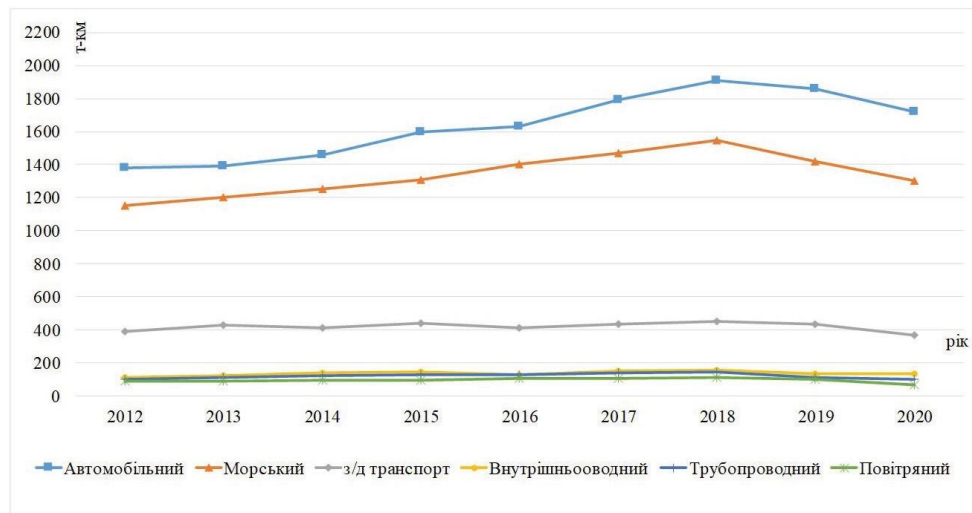


Рис. 2.1. Обсяги ринку вантажних перевезень ЄС (за видами транспорту) у період 2012–2020 рр. (т/км)

Джерело: побудовано за даними [4]

Загалом у внутрішніх перевезеннях залізничний транспорт утримує частку у 18%, якщо враховувати його участь у комбінованих транспортуваннях, але за обсягами виручки частка цього виду становить лише 5% від загальних обсягів. Із 73% наданих послуг автомобільним транспортом 2/3 було надано національними операторами. Розвиток транспорту передбачає розвиток інших галузей промисловості та торгівлі. Транспорт має велике значення для економічного життя будь-якої громади, і його роль давно зростає і визнається у сучасному світі [3, с. 57]. Цілі галузі промисловості покладаються на транспорт, де сировина або готова продукція легко пересилаються з однієї точки в іншу. Згідно з даними Євростату, автомобільні вантажні перевезення ЄС скоротилися з 2019 по 2020 р., пандемія скоротила як міжнародні, так і національні перевезення. У тонно-кілометрах (т/км) європейські автомобільні вантажні перевезення впали на 0,9% з 2019 по 2020 р. Це порушило тенденцію до зростання, яка спостерігалася в останні роки, що завершилося збільшенням на 3,2% з 2018 по 2019 р. [5] (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Автомобільні вантажні перевезення за видами транспорту країн ЄС у 2018–2020 рр. (млн т-км) [6]

Країна	2018 р.					2019 р.					2020 р.				
	націо- нальні	міжна- родні	пере- хресна торгівля	каботаж	Всього	націо- нальні	міжна- родні	пере- хресна торгівля	каботаж	Всього	націо- нальні	міжна- родні	пере- хресна торгівля	каботаж	Всього
ЄС	1 088 398	454 974	178 159	42 121	1763651	1 117 620	464330	188 439	49 487	1819876	1 108 066	446 912	196 696	51 558	1803231
Бельгія	20 592	10 073	1 057	962	32 685	21 727	10 302	1 423	1 377	34 829	21 537	10 438	1 221	1 183	34 379
Болгарія	7 734	8 572	9 626	1 018	26 950	5 719	6 552	7 106	1 173	20 551	7 410	9 342	14 428	1 386	32 566
Чехія	23 543	14 972	2 094	464	41 073	25 012	11 695	1 841	512	39 059	28 271	21 904	4 920	995	56 090
Данія	12 075	2 506	241	176	14 998	12 165	2 437	219	171	14 991	12 407	2 026	127	126	14 686
Німеччина	276 151	35 802	3 287	1 532	316772	274 037	32 876	3 308	1 654	311875	269928	30 530	2 849	1 306	304613
Естонія	1 686	2 524	1 175	390	5 775	1 710	1 705	1 097	283	4 794	1 273	1 586	1 082	337	4 279
Ірландія	9 401	1 456	501	243	11 600	10 002	1 606	510	326	12 444	9 059	1 529	528	308	11 424
Греція	15 392	13 818	64	4	29 279	15 285	12 731	128	54	28 197	12 934	11 816	381	30	25 161
Іспанія	158 476	73 531	4 268	2 719	238994	165 910	76 571	4 145	2 933	249559	163 682	72 063	3 781	2 742	242268
Франція	159 623	11 717	219	315	171875	162 504	10 960	236	361	174061	158 158	10 683	261	559	169663
Хорватія	4 235	5 692	2 522	186	12 635	4 312	5 496	2 409	261	12 477	4 487	5 041	2 428	298	12 255
Італія	111 741	12 070	507	597	124915	122 491	14 468	505	522	137986	118 160	13 895	546	665	133265
Кіпр	865	26	:	:	892	831	26	:	:	858	672	37	:	:	709
Латвія	3 459	6 339	4 278	921	14 997	3 350	5 930	4 617	1 068	14 965	3 716	5 628	3 514	848	13 705
Литва	3 642	11 016	25 047	3 885	43 590	3 555	12 988	31 465	5 110	53 117	3 995	11 730	33 836	5 731	55 292
Люксембург	647	1941	3 007	1 206	6 800	661	2 167	3 184	1 368	7 381	511	1 833	2 622	1 209	6 176
Угорщина	12 979	15 265	8 634	1 069	37 948	13 382	15 498	7 166	905	36 951	12 860	13 092	5 378	894	32 224
Нідерланди	34 295	28 783	3 848	1951	68 876	35 406	27 606	3 973	1939	68 923	34 761	26 839	3 712	1 907	67 219
Австрія	16 914	7 105	1 195	549	25 763	17 249	7 110	1 571	513	26 444	17 097	6 481	1 607	725	25 910
Польща	114 692	125 633	58 911	16 637	315874	119 365	141 823	66 779	20 985	348952	123 819	134 226	73 596	23 286	354927
Португалія	10 530	15 802	5 518	1 112	32 963	10 413	13 852	5 655	1 094	31 014	8 722	10 675	3 863	981	24 241
Румунія	14 358	20 048	20 631	3 725	58 762	16 675	20 411	19 872	4 083	61 041	17 281	17 833	16 509	3 404	55 027
Словенія	2 256	9 685	9 294	991	22 225	2 306	9 879	10 563	1 263	24 011	2 275	9 757	9 327	1 303	22 662
Словаччина	6 477	16 095	11 750	1 263	35 586	6 730	15 876	10 186	1 149	33 941	6 477	14 175	9 889	1 094	31 634
Фінляндія	25 970	1981	272	122	28 345	26 711	1 576	289	272	28 848	27 862	1 446	156	206	29 671
Швеція	40 662	2 521	211	84	43 478	40 112	2 187	192	113	42 604	40 714	2 306	134	34	43 187
Норвегія	18 924	2 400	7	7	21 338	19 400	1932	105	26	21 463	19 235	2 143	9	11	21 399
Швейцарія	10 716	1 381	203	199	12 500	10 582	1 449	221	147	12 399	10 648	1 520	139	180	12 486
Чорногорія	50	23	3	3	78	55	22	3	1	81	58	28	4	:	91

Міжнародні перевезення, які становлять чверть (24,8%) загального обсягу автомобільних вантажних перевезень країн ЄС, зафіксували зниження на 3,8% з 2019 по 2020 р. після збільшення на 2,1% у попередньому році. Також незначно знизився національний транспорт, який становить майже дві третини (61,4%) від загальної кількості, на 0,9% у 2019 р. він зріс на 2,7% [5].

Проте карантини та заходи, запроваджені багатьма державами-членами у 2020 р. для протидії пандемії COVID-19, негативно вплинули на вантажні перевезення автомобільним транспортом, зокрема протягом другого кварталу 2020 р. (рис. 2.2).

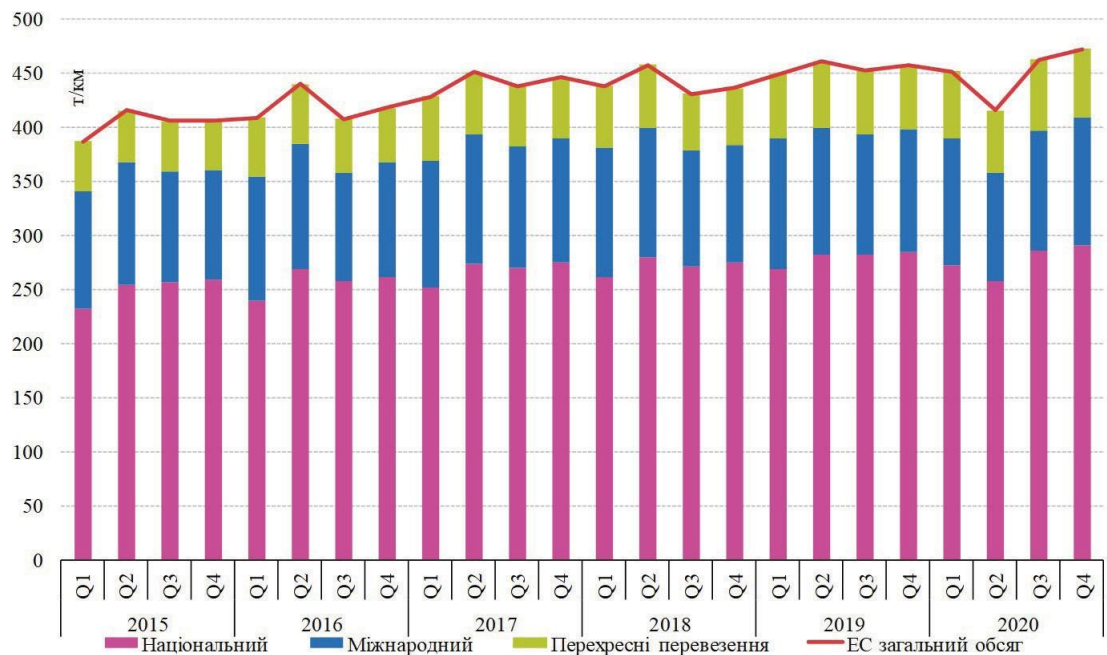


Рис. 2.2. Обсяги автомобільних вантажних перевезень країн ЄС у період 2015–2020 рр. (млн т-км)

Джерело: побудовано на основі [7]

Навпаки, міжтоварні автомобільні перевезення, які разом становлять 13,8% від загального обсягу ЄС у 2020 р., зафіксували безперервне зростання протягом періоду: 5,8% та 17,5% відповідно у 2019 р. та 4,4 % та 4,2 % у 2020 р. У 2020 р. Польща (19,7% загального обсягу т/км ЄС) підтвердила свою позицію однієї з найважливіших країн для автомобільного

транспорт у Європі, випередивши Німеччину (16,9%) та Іспанію (13,4%). Майже дві третини (65,1%) польських перевезень становили міжнародні перевезення, тоді як понад третину становили національні перевезення. Як за т/км, так і у відсотках Чехія (+17,0 млрд т/км; +43,6%) та Болгарія (+12,0 млрд т/км; +58,5%) зафіксували найвище зростання автомобільних вантажних перевезень серед країн – членів ЄС із 2019 по 2020 р. На іншому кінці шкали Португалія (-21,8%), Кіпр (-17,4%) і Люксембург (-16,3%) зареєстрували значне зниження у відносному вираженні [6].

Серед країн-членів з найбільшою галуззю автомобільного транспорту Польща була єдиною, яка зафіксувала зростання з 2019 по 2020 р., при цьому загальний обсяг автомобільних вантажних перевезень зріс на 1,7%. Це було викликано збільшенням національного транспорту, а також міжнародної торгівлі та каботажу, хоча міжнародна торгівля впала [7]. У Німеччині, Франції, Іспанії та Італії спостерігалось зниження від -2,3% до -3,4%, при цьому як національні, так і міжнародні перевезення впали у всіх чотирьох країнах. На рис. 2.3 показано тенденції автомобільних вантажних перевезень для класів.

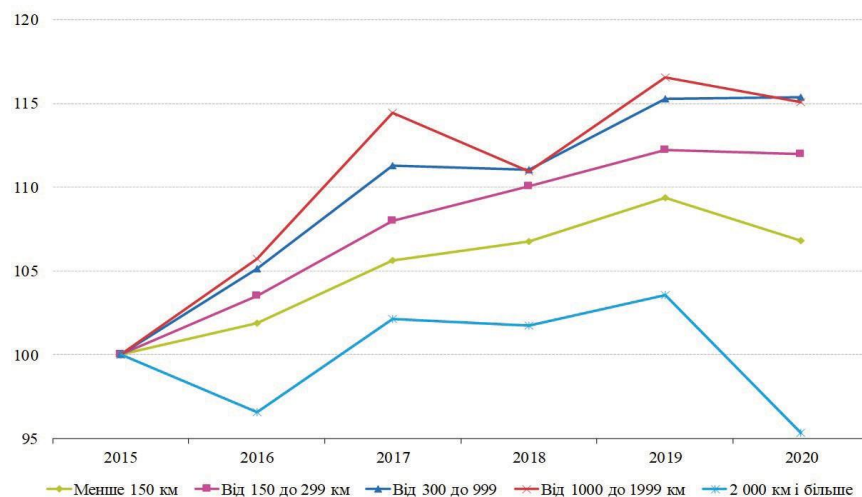


Рис. 2.3. Автомобільні вантажні перевезення за класами відстані, ЄС, 2015–2020 рр. (індекс на основі т-км; 2015=100)

Джерело: побудовано на основі [8]

Як видно з рис. 2.3, на далекі відстані з 2015 р. по 2019 р. зросли всі класи відстаней нижче 2 000 км, за винятком 2018 р., коли перевезення понад 300–999 км дещо впали і понад 1000–1999 км різко впали. Проте карантини та обмеження на прикордонний рух, запроваджені в багатьох країнах у 2020 р. для протидії пандемії COVID-19, значно вплинули на транспортні тенденції. Перевезення на великі відстані 2000 км і більше різко скоротилися (-8,0%) у 2020 р., при цьому впали також категорії відстаней менше 150 км (-2,3%) та 1000–1999 км (-1,2%). Для двох середніх дистанцій 150–299 км та 300–999 км зміни були незначними (-0,2% та +0,1% відповідно) [8].

У 2020 р. перевізники з Німеччини, Франції, Іспанії, Польщі та Італії перевезли дві третини автомобільних вантажів, перевезених із країн ЄС. Що стосується перевезень вантажів автомобільним транспортом на національній території, виміряні в т, то Німеччина, Франція, Іспанія, Польща та Італія зафіксували найвищий тоннаж серед країн – членів ЄС у 2019 та 2020 рр. Разом на ці країни припадало близько двох третини загального тоннажу, перевезеного в Європейському Союзі, з 65,4% у 2019 та 2020 рр. (рис. 2.4).

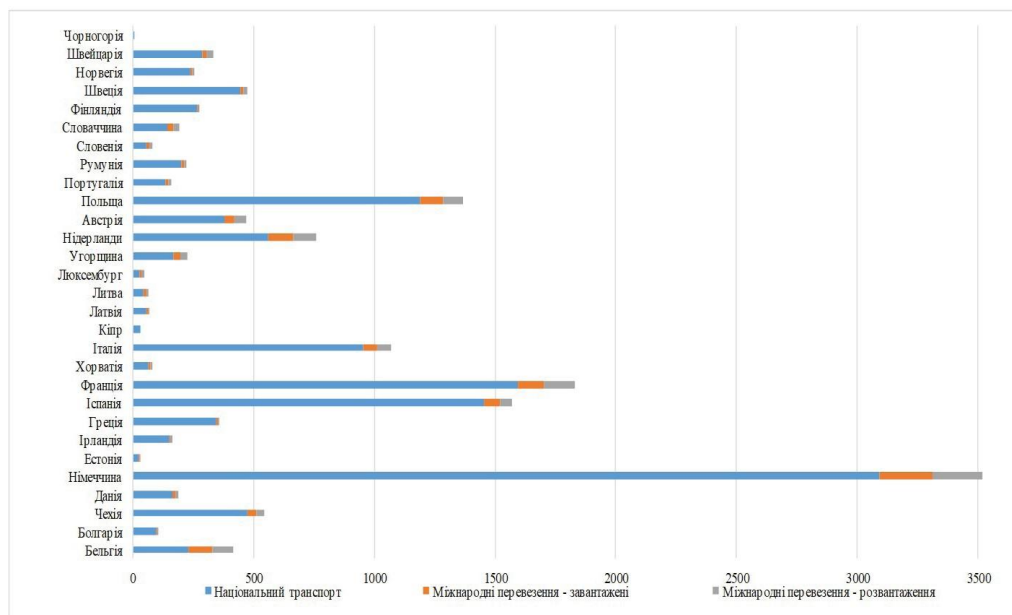


Рис. 2.4. Перевезення вантажів на території країн за видами транспорту в 2020 рр. (млн т)

Джерело: побудовано на основі [9]

З огляду на міжнародні перевезення (тобто вантажні, що в'їжджають із країни, включаючи міжнародну торгівлю), картина за останні роки не сильно змінилася. Міжнародні перевезення завантажених/розвантажених вантажів у Німеччині залишалися найвищим тоннажем, випереджаючи Францію. Так, Нідерланди та Бельгія з їхніми великими портами Північного моря також зафіксували відносно високі тоннажі вантажів/вивантажень для міжнародних перевезень [9; 10]. На більш детальному рівні вантажних транспортних потоків країн ЄС/за межами ЄС між країнами (табл. 2.2) важливими торговими партнерами були Швейцарія, Великобританія та Норвегія.

Таблиця 2.2

Основні міжнародні потоки автомобільних вантажних перевезень поза ЄС,
2019–2020 рр. (млн т)

Ранг	Пара країн		Усього т (млн)	% від загальної суми додаткового ЄС
2019 р.				
1	Швейцарія	Німеччина	16,6	14,6
2	Ірландія	Великобританія	13,6	11,9
3	Норвегія	Швеція	9,9	8,7
4	Швейцарія	Франція	9,4	8,3
5	Франція	Великобританія	7,5	6,5
6	Швейцарія	Італія	6,6	5,8
7	Німеччина	Великобританія	5,5	4,8
8	Бельгія	Великобританія	5,5	4,8
9	Нідерланди	Великобританія	4,7	4,1
10	Польща	Великобританія	4,6	4,0
2020 р.				
1	Швейцарія	Німеччина	17,3	17,9
2	Норвегія	Швеція	9,7	10,1
3	Швейцарія	Франція	9,4	9,7
4	Швейцарія	Італія	6,3	6,5
5	Німеччина	Великобританія	5,9	6,1
6	Франція	Великобританія	5,4	5,6
7	Польща	Великобританія	4,7	4,8
8	Ірландія	Великобританія	4,3	4,5
9	Нідерланди	Великобританія	3,2	3,4
10	Іспанія	Великобританія	3,1	3,2

Джерело: [7]

Основні потоки поза ЄС зазвичай відбуваються між цими країнами та сусідніми з ними державами – членами ЄС. У 2019 р. трьома основними

такими транспортними потоками з погляду перевезених тон були між Швейцарією та Німеччиною (14,6% загального тоннажу автомобільних перевезень поза ЄС), за якими слідували потік між Сполученим Королівством та Ірландією (11,9%) та один між Норвегією і Швецією (8,7%) [7; 11].

Дослідимо зміни вантажних автотранспортних потоків між країнами ЄС. Так, між Норвегією та Швецією (-0,2 млн т), Швейцарією та Францією (без змін), а також Швейцарією та Італією (-0,3 млн т) залишилися помірними. Однак транспортний потік між Ірландією та Сполученим Королівством різко впав із 13,6 млн т у 2019 р. до 4,3 млн т у 2020 р., тобто скоротився на 9,3 млн т, або більше ніж на дві третини (-68,2%). Також було помітне падіння торговельних потоків між Великою Британією та Францією (-2,0 млн т) та Нідерландами (-1,5 млн т) [8]. Табл. 2.3 показує частку перевезень, здійснених вантажоперевізниками для основних внутрішньо-європейських потоків між країнами. Німеччина була однією з країн походження або призначення приблизно в половині з 20 найбільших міжнародних потоків у 2019 і 2020 рр., що ілюструє центральну роль Німеччини в торгових потоках усередині ЄС [6].

Як видно з табл. 2.3, частка німецьких перевізників у загальних обсягах перевезень у більшості двосторонніх потоків становила менше половини, лише 3,4% у 2019 р. та 2,9% у 2020 р. у двосторонніх перевезеннях між Німеччиною та Польщею. Німецькі перевізники зафіксували найвищу частку в перевезеннях між Німеччиною та Данією (59,6% у 2019 р., 55,8% у 2020 р.) та між Німеччиною та Люксембургом (51,4% у 2019 р.) (рис. 2.5) [8].

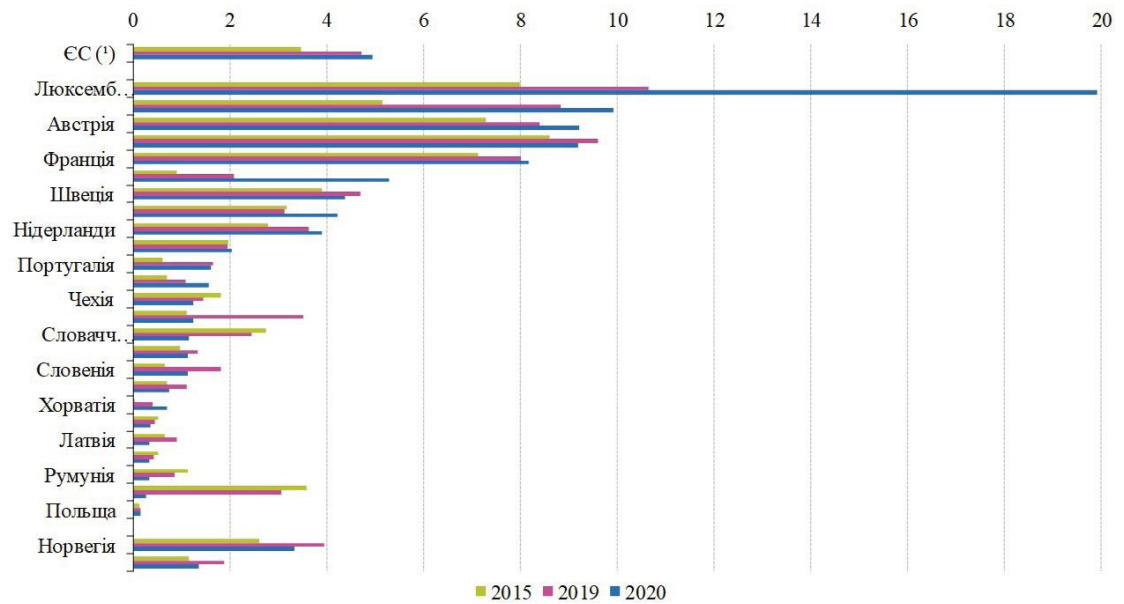


Рис. 2.5. Коефіцієнт взаємних перевезень країн ЄС у період 2015–2020 рр.
(% частка транспорту за найм і винагороду на національній території, т-км)
Джерело: побудовано на основі [12]

Таблиця 2.3

Основні міжнародні потоки автомобільних вантажних перевезень усередині
ЄС, 2019–2020 рр. (млн т) [8]

Ранг	Пара країн		Усього т (млн)	Перевізник и першої країни(%)	Перевізник идруга країна(%)	Усі інші перевізники (%)	Основний інший перевізник
2019 р.							
1	Німеччина	Нідерланди	87,3	25,5	52,4	22,1	Польща
2	Німеччина	Польща	71,1	3,4	96,2	0,4	Литва
3	Бельгія	Нідерланди	54,2	18,5	70,1	11,4	Польща
4	Бельгія	Франція	52,5	40,4	28,4	31,1	Люксембург
5	Іспанія	Франція	47,3	81,4	5,8	12,8	Португалія
6	Німеччина	Франція	46,6	32,4	12,5	55,1	Польща
7	Бельгія	Німеччина	42,5	15,7	29,8	54,5	Польща
8	Австрія	Німеччина	37,5	30,2	36,1	33,7	Польща
9	Іспанія	Португалія	21,6	53,9	46,1	0,0	Люксембург
10	Німеччина	Італія	21,5	19,9	23,4	56,7	Польща
11	Франція	Італія	20,7	18,4	40,6	41,0	Литва
12	Чехія	Німеччина	20,0	50,9	21,1	28,0	Польща
13	Франція	Нідерланди	17,5	10,0	48,4	41,7	Польща
14	Чехія	Польща	15,8	8,8	90,9	0,3	Румунія
15	Австрія	Італія	13,5	29,1	17,4	53,4	Словенія
16	Німеччина	Іспанія	13,5	3,9	61,1	35,0	Польща
17	Чехія	Словаччина	12,7	37,5	57,0	5,5	Польща
18	Німеччина	Данія	10,6	59,6	13,3	27,2	Польща
19	Польща	Словаччина	10,0	85,7	14,3	–	–
20	Німеччина	Люксембург	8,8	51,4	36,8	11,9	Польща

2020 р.							
1	Німеччина	Нідерланди	91,4	24,7	51,7	23,5	Польща
2	Німеччина	Польща	65,8	2,9	96,5	0,6	Литва
3	Бельгія	Нідерланди	55,1	20,9	67,3	11,8	Польща
4	Бельгія	Франція	52,9	43,2	25,3	31,5	Польща
5	Німеччина	Франція	45,4	30,2	13,1	56,7	Польща
6	Іспанія	Франція	44,6	79,1	6,0	15,0	Польща
7	Бельгія	Німеччина	40,3	15,0	28,4	56,6	Польща
8	Австрія	Німеччина	38,4	31,4	31,7	36,9	Польща
9	Чехія	Німеччина	25,7	65,3	15,9	18,9	Польща
10	Німеччина	Італія	22,7	17,6	21,9	60,6	Польща
11	Франція	Італія	19,9	19,2	40,0	40,8	Литва
12	Іспанія	Португалія	19,9	61,0	39,0	–	–
13	Чехія	Польща	17,0	5,2	94,8	–	–
14	Франція	Нідерланди	16,9	8,5	44,7	46,8	Польща
15	Німеччина	Іспанія	12,7	3,4	58,9	–	Польща
16	Австрія	Італія	11,8	28,3	15,7	56,0	Словенія
17	Чехія	Словаччина	11,6	34,4	64,2	1,4	Польща
18	Німеччина	Данія	10,9	55,8	7,1	37,1	Польща
19	Польща	Словаччина	9,8	90,3	9,7	–	–
20	Італія	Польща	8,9	–	99,2	0,8	Литва

Джерело: [8]

Частки перевізників з інших країн – членів ЄС у міждержавних транспортних потоках суттєво різняться. У 2020 р. перевізники з інших держав-членів перевезли 60,6% загального обсягу перевезень між Німеччиною та Італією, 56,7% – між Німеччиною та Францією, 56,6% – між Бельгією та Німеччиною та 56,0% – між Австрією та Італією. На іншому кінці шкали не зареєстровано жодного перевізника з інших країн, який перевозить автомобільні вантажі між Іспанією та Португалією, Чехією та Польщею та Польщею та Словаччиною, лише 0,6% між Німеччиною та Польщею, 0,8% – між Італією та Польщею та 1,4% – між Чехією та Словаччиною. Із 20 найбільших транспортних потоків між країнами ЄС у 2020 р. польські перевізники були основними перевізниками з інших країн-членів для 13 сполучення [8].

2.2. Вплив війни на розвиток транспортного перевезення в Україні

Українська економіка важлива складова світового господарства і військова агресія РФ на території нашої держави суттєво вплинула на

міжнародні економічні відносини. Транспортний сектор з'єднує різні міста, міські та сільські райони, ринки, виробничі майданчики й експортні порти. Він є локомотивом економіки та її розвитку в умовах виробництва, споживання та торгівлі. На регіональному та міжнародному рівні це пов'язує країну з рештою світу, включаючи зовнішні фінансові ринки, торгівельний рух, інвестиційні потоки, рух ланцюгів поставок і ідей, сучасні засоби транспорту та зв'язку.

Для відновлення транспортної інфраструктури у короткостроковій перспективі необхідно розробити критерії пріоритезації фінансування та проведення відновлювальних робіт (будівництво, реконструкція, капітальний і поточний ремонт). Оскільки на перших етапах відновити інфраструктурні об'єкти в цілому видається проблематичним, першочергово має фінансуватись відновлення елементів, які безпосередньо впливають на мобільність та безпеку.

Війна в Україні вже вплинула на близько 25% світової торгівлі зерновими та призвела до зростання світових цін, продовольчої інфляції та зниження доступу до продуктів харчування у країнах-імпортерах України та рф. Перспективи відновлення та переорієнтації транспортних шляхів та видів перевезення є важливою темою для дослідження, адже структурні зміни та пропорційне розвантаження автомобільних доріг та митних постів є важливою складовою експортного зростання для українських виробників.

Транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва, яка покликана задовольняти потреби населення і суспільного виробництва в перевезеннях. Розвиток і вдосконалення транспортної галузі здійснюється відповідно до загально-державного плану, на основі досягнень науково-технічного прогресу, що забезпечується державою, у поєднанні з загальнодержавними пріоритетами. Міжнародний транспорт або міжнародне сполучення – це перевезення вантажів або пасажирів між кількома країнами, що характеризується вимушеним перетином кордонів принаймні двох сусідніх країн [7]. Міжнародним перевезенням вважається перевезення між

двома або більше державами. Хоча в міжнародно-правовій літературі визначення міжнародного транспорту обговорюється вже давно. Усе це зводиться до того, що під міжнародним транспортом слід розуміти будь-який вид переміщення вантажів або пасажирів, що перевозяться, якщо це переміщення носить міжнародний характер: пункт відправлення та призначення знаходяться в різних країнах [11].

Для аналізу змін, що внесла війна на міжнародні вантажоперевезення в Україні важливо ознайомитись з їх структурою в 2021 році (рис. 2.6). З рис. 2.6 бачимо, що у 2021 році частка видів транспорту в загальному обсязі перевезених вантажів розподіляється так: залізниця – 51%, автомобільний – 32%, вод-ний – 1%, трубопровідний – 16%, авіаційний – 0,10% [1]. Оскільки кожен вид транспорту, як правило, обслуговує свій сектор економіки, різкі зміни частки ринку можуть свідчити про формування факторів, які є вкрай шкідливими для розвитку національної економіки, що, у свою чергу, може мати негативний вплив на транспортну галузь – недостатня спроможність залізничного транспорту та дорожньої інфраструктури основні пункти.

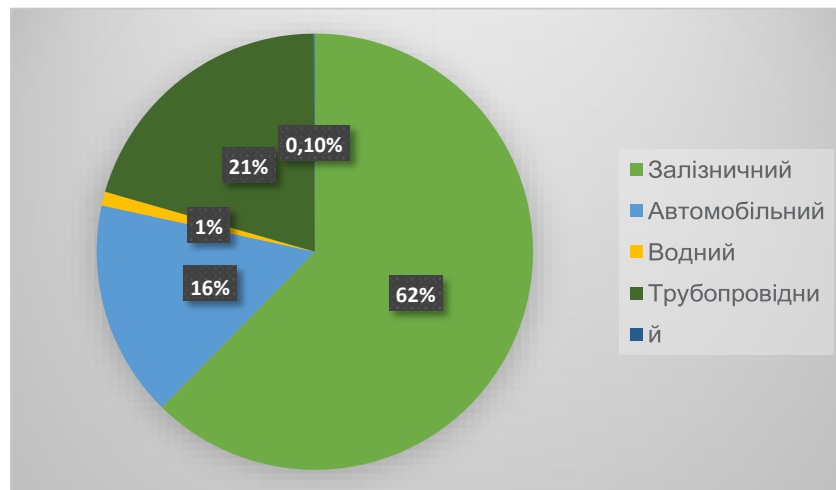


Рис. 2.6. Структура видів транспорту в загальному вантажному перевезенні в Україні в 2021 році

Джерело: [1]

Загалом можна сказати, що за останні кілька років частка ринку автотранспорту зросла вдвічі (+57%), а вод-ного – навпаки, втратила майже

вдвічі (-44%). Залізничний транспорт (-8%). Підводячи підсумок, можна зробити попередній висновок: експансія автомобільного транспорту на ринку вантажних перевезень України протягом останнього десятиліття проходить досить успішно, тоді як позиції його конкурентів слабшають. Ця тенденція є вкрай загрозливою, оскільки з точки зору завдань і зобов'язань України в ЕЗК перевізник, залізничний і водний транспорт повинні збільшити свою частку ринку.

Війна докорінно змінила структуру міжнародних перевезень. За даними консалтингової компанії McKinsey[1], вторгнення Росії в Україну спричинить 12 глобальних змін у всьому світі. Однією з головних змін є трансформація логістичного сектору та розподіл ланцюга поставок. Залізниця не справляється зі збільшенням перевезень українського зерна. Пропускна здатність занадто низька, а довгострокові інвестиції ризиковані. Особливо в західній частині країни, яка межує з Європейським Союзом, помітно збільшилися черги за товарами. Якщо 7 серпня 2022 року на КПВВ «Ягодин» черга з України становила 22 км, на «Рава-Русь-кій» – 29 км, на «Краковці» – 28 км, на «Шегині» – 25 км, то через місяць черга на КПВВ «Ягодин» сягнула 50 км. Якщо на інших пунктах пропуску черги були приблизно такими ж, то на пунктах пропуску «Ужгород-Вантажний» і «Тиса» Закарпатської області черги зросли в 2-3 рази до 20 км. Для неприпустимо великих черг на кордоні часто є вагомі причини:

По-перше, після початку повномасштабного вторгнення РФ, через блокаду морських портів, перетікання вантажів з України на інші види транспорту. Якийсь час залізниця трималася, але спочатку її пропускна здатність вичерпалася. Наразі черги деяких вантажів для транзиту залізницею розраховуються щомісячно. Іноді доводиться чекати тижнями, навіть якщо «Укрзалізниця» хоча б приймає замовлення на відправлення. Дві третини залізничних колій України є високонавантаженими, обладнаними сучасними засобами керування, диспетчерської централізації та автоматичного блокування [6]. Українська залізниця має прямі кордони із залізницями РФ,

Білорусі, Молдови, Польщі, Румунії, Словаччини,

Угорщини та обслуговує 40 міжнародних залізничних переїздів і 18 українських морських портів Чорноморсько-Азовського басейну (включаючи Крим і Азію). Залізничний транспорт створює велику проблему для вантажних перевезень, яка полягає у пошкодженні вантажних транспортних засобів, коли вони стоять на колії. Подібний випадок був зафіксований після ракетного обстрілу станційного парку Павлоград-2 у Дніпропетровській області 15 березня. Важливою логістичною складовою має бути зміна маршруту через пошкодження залізничних колій та штучних споруд. Свідченням цього є призупинення руху вантажних поїздів на ділянці Помічна-Колосівка- Одеса після демонтажу мостового переходу на ділянці Вознесенськ-Мартинівська в Миколаївській області. Для забезпечення очікуваного руху товарів необхідним чинником залишається дотримання графіку руху в залежності від часу. На жаль, наприкінці квітня – на початку травня 2022 року виникли тимчасові затримки руху через обстріл тягової електростанції. 25 квітня російські війська завдали ракетних ударів по електропідстанціям Жмеринського, Козятинського, Фастівського та Шепетівського вузлів. Подібне повторилося у Львові та на Закарпатті 3 травня, коли вийшли з ладу чотири об'єкти енергопостачання.

Залізничний рухомий склад також використовувався для доставки гуманітарної допомоги під час війни. Станом на 12 квітня 2022 року з початку бойових дій перевезено 2533 вантажівки та 8812 тон легкового транспорту суто гуманітарних вантажів (рис. 2.7) [3; 4]. У перевезенні гуманітарних вантажів за березень цього року здебільшого були задіяні вантажні вагони (62%). Третину вантажного рухомого складу становили контейнери (рис. 2.7).

Друге – анулювати ліцензію на автомобільні перевезення. Спочатку Україна домовляється про скасування з кожним із сусідів окремо, а потім підтверджує згоду на рівні ЄС. 28 квітня було підписано Угоду про вантажні автомобільні перевезення, яка надає українським авто- перевізникам право

тимчасово перевозити вантажі до ЄС без спеціального дозволу на перевезення. Анулювання ліцензії діє до 30 червня наступного року, а переговори про продовження угоди почнуться в грудні цього року, і продовження угоди дуже ймовірне – як жест підтримки України, яка чинить озброєний опір агресії та намагається захистити існуючий експорт виробника [13].

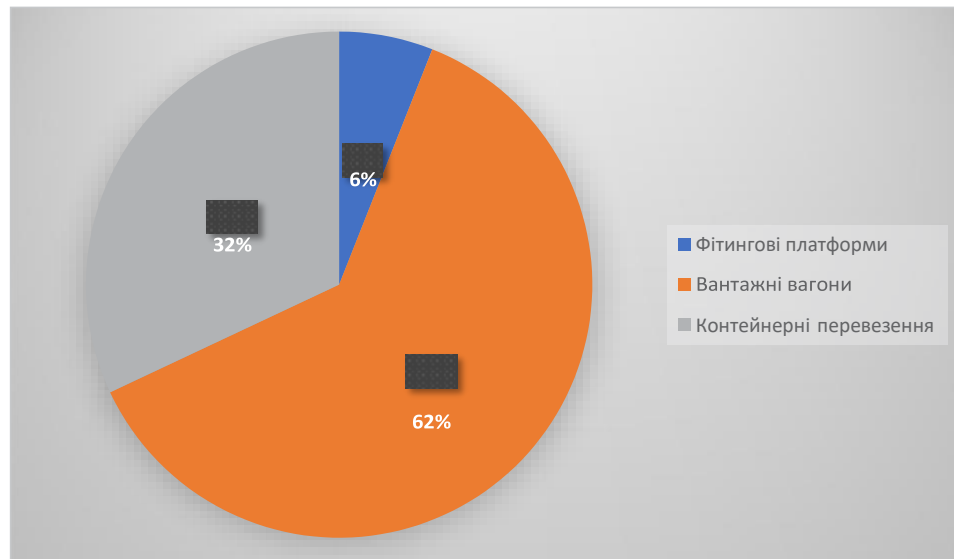


Рис. 2.7 Частка вагонів, що задіяні в перевезенні гуманітарної допомоги за березень 2022 року

Джерело: [8]

Третя причина – в Україні спростили вимоги для отримання ліцензії перевізника. Зараз практично кожен, хто хоче займатися перевезеннями і має водійське посвідчення відповідної категорії, може легко отримати відповідні документи. Через це кількість перевізників в Україні значно зросла. Спрощення цієї вимоги для подолання дефіциту палива в країні та загальної нестачі водіїв дійсно відбулося після початку вторгнення, і це цілком виправдано. Адже частина водіїв мобілізується до лав збройних сил і захищає нашу країну на передовій, а попит на перевезення зріс, оскільки за кордон тепер все везуть автотранспортом.

В Україну відправляються гуманітарні вантажі, зброя, пальне тощо, а також усі експортні товари, такі як ліс, насіння соняшнику, зерно, м'ясо, олія

тощо. Крім того, транзит більшості відправлень ускладнився через появу «пільгових» відправлень, які обґрунтовано дозволені поза чергами. Так, щоб подолати паливну кризу, була запроваджена система пільгового транзиту. Натомість зерновозам дозволили виїхати з України в прискореному порядку. В результаті транскордонне пропускання решти вантажу скорочується. Треба підкреслити, що влада Польщі працює над вирішенням питання та введе заходів для покращення нашої експортної ситуації. З початком війни на вимогу Києва було зменшено рух легкових і вантажних автомобілів, виділено окремі смуги для автобусів, поляки підписали меморандум про збільшення автотранспорту з кількісними показниками тощо [13].

Наразі ведуться переговори з польською стороною щодо створення чотирибальної пілотної системи, в рамках якої меморандум буде реалізовуватися без урахування порожніх вантажівок. Таким чином сподіваються пришвидшити проїзд завантаженого транспорту. Президент Володимир Зеленський схвалив угоду між Україною та ЄС про вантажні автомобільні перевезення – так званий «безвіз» [5].

Угода позбавляє українських перевізників необхідності отримувати відповідні ліцензії на двосторонні та транзитні перевезення до країн ЄС, а також дозволяє уникнути зупинки експорту української продукції через автомобільні пункти пропуску. Угода також передбачає заходи щодо спрощення процедури визнання водійських посвідчень. Відтепер Україна та ЄС звільняють власників посвідчення водія, виданого однією стороною, від обов'язковості наявності міжнародного посвідчення водія.

Україна є одним із найбільших експортерів зерна у світі. Але основний логістичний шлях продукту – Чорне море – через агресію Росії було перекрито. Експерти та міжнародні організації вважають, що неможливість доставки українських продуктів може загострити продовольчу кризу в десятках країн, особливо в Африці та Азії. Проблема стала не локальним логістичним викликом, а прецедентом для світового ринку. Проблема в тому, що на даний момент немає альтернатив морським

перевезенням. Українські колії ширші за європейські, тому перевезення залізницею видається проблематичним. Пункти на кордоні між Україною та ЄС називають вузькими, тому що швидкість і кількість зерна, яке можна провезти через них, занадто малі. Вони намагаються оригінально вирішувати завдання логістичної галузі. Деякі європейські країни, такі як Румунія, Польща та країни Балтії, погодилися надати власні порти для перевезення зерна морем. Однак це не вирішує проблему в масштабі [9]. Отже, у період економічної рецесії спричиненої широкомасштабними військовими діями в Україні з втратою контролю за морськими портами в Маріуполі, Бердянську та інших містах важливою стала швидка переорієнтація на інші види транспорту.

2.3. Аналіз внутрішнього середовища ТОВ «Мастер Трак»

ТОВ «Мастер Трак»— це транспортно-експедиційна компанія, яка займається перевезеннями вантажу з Європи в Україну та навпаки. Компанія має вісім авто (контейнеровозів). Основними напрямками є Румунія – Україна та Польща-Україна. Підприємство користуються ще транспортом наших партнерів-перевізників. В основі діяльності підприємства є документи, які потрібні для звітності для оподаткування, сплати митних зборів та для захисту прав підприємства у рішенні спорів під час перевезення вантажу.

Фінансово-економічний аналіз діяльності розглянуто на прикладі ТОВ «Мастер Трак», який розташований в м. Одеса, вул. Канатна, б. 42, оф. 202. Підприємство є суб'єктом підприємницької діяльності малого бізнесу та складає спрощену фінансову звітність – «Фінансовий звіт суб'єкта малого підприємництва»: за формами №1-м «Баланс» та №2-м «Звіт про фінансові результати». Операційною діяльністю підприємства відповідно до засновницьких документів є надання транспортних послуг (інша допоміжна діяльність з сфери транспортних послуг – 52,29 за КВЕД). Зареєстрований

капітал підприємства складає 20,0 тис. грн. Аналіз динаміки валюти балансу ТОВ «Мастер Трак» здійснюється на підставі даних форми №1-м «Баланс» за допомогою табл. 2.4.

Таблиця 2.4

Аналіз динаміки валюти балансу

Показники	Попередній період	Звітний період	% зміни
Валюта балансу, тис. грн.:	1576,1	691,6	43,88

Джерело: розраховано на підставі фінансової звітності підприємства на початок року [42]

Зі зміни показників табл. 2.4 видно, що валюта балансу ТОВ «Мастер Трак» на кінець 2 кварталу 2023 р. з 1 кварталом має зменшення на 56,12 %. при збільшенні активності операційної діяльності підприємства відповідно до даних фінансової звітності підприємства, що свідчить про позитивні зміни валюти балансу. Для більш детального аналізу динаміки валюти балансу ТОВ «Мастер Трак», необхідно провести поглиблений аналіз динаміки валюти балансу на підставі даних форм №1-м «Баланс» та №2-м «Звіт про фінансові результати» – підприємства малого бізнесу за допомогою табл. 2.5.

Таблиця 2.5

Поглиблений аналіз динаміки валюти балансу

Показники	Попередній період	Звітний період	Коефіцієнт зміни
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг), тис. грн.	5557,1	10532,5	1,8953
Фінансовий результат до оподаткування, тис. грн.	537,0	549,0	1,0223
3. Валюта балансу, тис. грн.	1576,1	691,6	0,4388
4. Середнє річне значення валюти балансу*, тис. грн.	959,3	752,4	0,7843

Джерело: Розраховано на підставі фінансової звітності підприємства [42]

Зі зміни показників табл. 2.5 видно, що середньорічне значення валюти балансу ТОВ «Мастер Трак» в 2023 р. змінилося – зменшилось на 21,57%, що

супроводжувалося збільшенням чистого доходу в 1,90 разів та фінансового результату до оподаткування в 1,02 разів, що свідчить про позитивні зміни валюти балансу, яка змінюється меншими темпами ніж фінансовий результат та чистий дохід. Аналіз складу, структури та динаміки активів підприємства здійснюють за даними форми №1-м «Баланс» за допомогою аналітичної табл. 2.6.

Таблиця 2.6

Аналіз складу, структури та динаміки активів підприємства

Показники	Код рядка	Попередній період	Звітний період	Відхилення	
				абс.	%
Всього активів, тис. грн.	1300	1576,7	691,6	-885,1	-127,97
1. Необоротні активи, тис. грн.	1095	13,4	74,8	64,4	82,08
– в % до активів		0,84	10,81	9,97	х
2. Оборотні активи, тис. грн.	1195	1563,3	616,8	-946,5	-153,45
– в % до активів		99,16	89,19	-9,97	х
2.1. Запаси, тис. грн.	1100, 1110	106,3	52,1	-54,2	-104,03
– в % до активів		6,74	7,53	0,79	х
2.2. Кошти в розрахунках, тис. грн.	1120÷ 1155	1041,6	333,2	-708,4	в -2,13р.
– в % до активів		66,06	48,17	-17,89	х
2.3. Грошові кошти та їх еквіваленти, тис. грн.	1160, 1165	415,0	231,1	-201,90	-87,36
– в % до активів		26,32	33,41	7,09	х
2.4. Інші оборотні активи, тис. грн.	1170, 1190	0,4	0,4	0	0
– в % до активів		0,04	0,08	0,04	х
у тому числі витрати майбутніх періодів, тис. грн.	1170	-	-	-	-
– в % до активів		-	-	-	х
3. Необоротні активи утримувані для продажу, та групи вибуття, тис.грн.	1200	-	-	-	-
– в % до активів		-	-	-	х

Джерело: Розраховано на підставі фінансової звітності підприємства [42]

Зі зміни показників табл. 2.5 видно, що активи ТОВ «Мастер Трак» на кінець 2 кварталу в порівнянні з 1 кварталом 2023р. зменшились на 885,1 тис. грн. або на 127,97%, що відбулося за рахунок зменшення оборотних активів

на 945,5 тис. грн. або на 153,45% та за рахунок зменшення дебіторської заборгованості на 708,4 тис. грн. або в 2,13 разів, грошових коштів – на 201,9 тис. грн або 87,36%. Необоротні активи збільшились на 64,04 тис. грн або 82,08%, що є позитивною тенденцією. В структурі активів найбільшу питому вагу займають оборотні активи – 99,16% та 89,19% відповідно в попередньому та звітному періодах, де найбільшу питому вагу займають грошові кошти та дебіторська заборгованість.

Аналіз складу, структури та динаміки оборотних активів підприємства здійснюється за даними форми №1-м «Баланс») за допомогою табл. 2.6. Зі зміни показників табл. 2.6 видно, що в 2 кварталі в порівнянні з 1 кварталом 2023 року оборотні активи підприємства зменшились на 946,5 тис. грн. або на 153,45%, що відбулося за рахунок зменшенням запасів на 54,2 тис. Зі зміни показників табл. 2.6 видно, що в 2 кварталі в порівнянні з 1 кварталом 2023 року оборотні активи підприємства зменшились на 946,5 тис. грн. або на 153,45%, що відбулося за рахунок зменшенням запасів на 54,2 тис. грн. або на 104,30%, дебіторської заборгованості на 708,4 тис. грн. або в 2,13 разів та грошових коштів на 201,9 тис. грн. або 87,36%, що є негативним при збільшенні діяльності підприємства. В структурі оборотних активів найбільшу питому вагу займає дебіторська заборгованість – 66,62% та 54,02% відповідно періоду та має тенденцію до зростання, при зменшенні питомої ваги всіх інших елементів оборотних активів.

Таблиця 2.6

Аналіз складу, структури та динаміки оборотних активів

Показники	Код рядка	Абсолютна величина		Питома вага, %		Відхилення			
		Попередній період	Звітний період	Попередній період	Звітний період	абсолютне	питомої ваги	в % до величини попереднього періоду	в % до величини зміни оборотних активів
Оборотні активи всього, тис. грн., в тому числі:	1195	1563,3	616,8	100	100	-946,5	х	-153,45	100
– запаси	1100	106,3	52,1	6,79	8,44	-54,2	1,65	-104,03	3,9
– дебіторська заборгованість	1120 ÷ 1155	1041,6	333,2	66,62	54,02	-708,4	-12,6	в -2,13 р.	74,8
– грошові кошти та поточні фінансові інвестиції	1160 , 1165	415,0	231,1	26,54	37,46	-201,90	10,92	-87,36	21,3
– інші оборотні активи	1170 , 1190	0,4	0,4	0,15	3,08	0	2,93	0	0

Джерело: Розраховано на підставі фінансової звітності підприємства [42]

Аналіз складу, структури та динаміки дебіторської заборгованості підприємства здійснюється підставі даних форми №1-м «Баланс» за допомогою табл. 2.7. Зі зміни показників табл. 2.7 видно, що дебіторська заборгованість на кінець 2 кварталу в порівнянні з 1 кварталом 2023 року має тенденцію до зменшення на 54,02 тис. грн. або на 66,62%, це відбулося за рахунок зменшення тільки дебіторської заборгованості за товари, роботи, послуги на таку ж саму величину, але при значному збільшенні основної операційної діяльності підприємства, що свідчить про управління даним елементом оборотних активів.

Таблиця 2.7

Аналіз складу, структури та динаміки дебіторської заборгованості

Показники	Код рядка	Абсолютна величина		Питома вага, %		Відхилення			
		Попередній період	Звітний період	Попередній період	Звітний період	абсолютне	питомої ваги	в % до величини попереднього періоду	в % до величини зміни дебіторської заборгованості
Дебіторська заборгованість всього, в тому числі:	1125÷1155	1041,6	333,2	100	100	-54,02	x	-66,62	100
1.1. Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги*	1120, 1125	1041,6	333,2	100	100	-54,02	0	-66,62	100
1.2. Дебіторська заборгованість за розрахунками:	1130÷1145	-	-	-	-	-	-	-	-
– за виданими авансами	1130	-	-	-	-	-	-	-	-
– з бюджетом,	1135	-	-	-	-	-	-	-	-
– в тому числі з податку на прибуток	1136	-	-	-	-	-	-	-	-
– з нарахованих доходів	1140	-	-	-	-	-	-	-	-
– із внутрішніх розрахунків	1145	-	-	-	-	-	-	-	-
1.3. Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	-	-	-	-	-	-	-	-

Джерело: Розраховано на підставі фінансової звітності підприємства [42]

В структурі дебіторської заборгованості є тільки дебіторської заборгованості за товари, роботи, послуги, що є характерним для підприємства малого бізнесу. Так як ТОВ «Мастер Трак» є суб'єктом підприємництва малого бізнесу, тому складає фінансовий звіт за спрощеною формою, де інформація про дебіторську заборгованість за строками непогашення відсутня. Аналіз складу та динаміки джерел формування активів ТОВ «Мастер Трак» здійснюється за даними форми № 1-м «Баланс» за допомогою табл. 2.8.

Таблиця 2.8

Аналіз складу та динаміки джерел формування активів підприємства*

Показники	Код рядка	Попередній період	Звітний період	Відхилення	
				абс.	%
1	2	3	4	5	6
Всього джерел формування активів, тис. грн.	1900	1576,7	691,6	-885,1	-127,97
1. Власний капітал, тис. грн.	1495	537,9	549,0	11,10	2,06
– в % до усіх джерел		34,11	79,38	45,27	x
1.1. Наявність власних оборотних коштів, тис. грн.	1495 – 1095 або 1495 + 1595 – 1095	524,5	474,2	-50,30	-9,59
– в % до усіх джерел		33,26	68,56	35,3	x
2. Довгострокові зобов'язання і забезпечення, тис. грн.	1595	-	-	-	-
– в % до усіх джерел		-	-	-	x
2.1. Довгострокові зобов'язання, тис. грн.	1500÷1515	-	-	-	-
– в % до усіх джерел		-	-	-	-
2.2. Довгострокові забезпечення, тис. грн.	1520, 1525	-	-	-	-
– в % до усіх джерел		-	-	-	-
3. Поточні зобов'язання і забезпечення, тис. грн.	1695	1038,8	142,6	-896,2	-86,27
– в % до усіх джерел		65,88	20,63	-45,25	x
3.1. Короткострокові зобов'язання, тис. грн.	1600, 1610	-	-	-	-
– в % до усіх джерел		-	-	-	x
–в тому числі короткострокові кредити банків, тис. грн.	1600	-	-	-	-
– в % до усіх джерел		-	-	-	x
3.2. Кредиторська заборгованість, тис. грн.	1605, 1615÷1645	1036,1	142,6	-893,5	-86,23
– в % до усіх джерел		65,02	20,63	-62,39	x
3.3. Поточні забезпечення, тис. грн.	1660	-	-	-	-
– в % до усіх джерел		-	-	-	x
	2	3	4	5	6
3.4. Інші поточні зобов'язання	1665,1690	2,7	-	-2,7	-100,0
– в % до усіх джерел		0,86	-	-0,86	x
4. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття, тис.грн.	1700	-	-	-	-
– в % до усіх джерел		-	-	-	-

Джерело: Розраховано на підставі фінансової звітності підприємства [42]

Зі зміни показників табл. 2.8 видно, що джерела ТОВ «Мастер Трак» в 2 кварталі в порівнянні з 1 кварталом 2023 року зменшилися на 885,1 тис. грн. або на 127,27%. Це відбулося за рахунок зменшення поточних зобов'язань на 896,2 тис. грн. або на 86,27% за рахунок зменшення кредиторської заборгованості на 893,5 тис. грн або на 86,23%. Також відбувається зменшення власних оборотних коштів на 50,30 тис. грн. або на 9,59% при збільшенні власного капіталу підприємства на 11,10 тис. грн або на 2,06%. В структурі джерел формування активів підприємства в 1 кварталі 2023 року найбільшу питому вагу займає поточні зобов'язання і забезпечення – 65,88%, питома вага власних оборотних коштів склала 33,26%. На кінець 2 кварталу 2023 року відбулися наступні зміни в структурі: пасивів підприємства: зменшилась питома вага поточних зобов'язань і забезпечень до 20,65% (на 45,25% пункти), питома вага власних оборотних коштів склала – 68,56% , власного капіталу – збільшилась до 79,38%, що позитивно впливає на фінансовий стан підприємства та його платоспроможність.

Аналіз складу, структури та динаміки власного капіталу ТОВ «Мастер Трак» здійснюється за даними форми № 1-м «Баланс» за допомогою табл. 2.9. Зі зміни показників табл. 2.9 видно, що власний капітал ТОВ «Мастер Трак» на кінець 2 кварталу 2023 року в порівнянні з 1 кварталом збільшився за рахунок нерозподільного прибутку на 11,10 тис. грн. або на 2,06% та склав 549,0 тис. грн. у 2023 р.

Аналіз динаміки рентабельності капіталу підприємства здійснюється за даними форм № 1-м «Баланс», форм № 2-м «Звіт про фінансові результати за допомогою табл. 2.10. Зі зміни показників табл. 2.10 видно, що всі показники рентабельності капіталу ТОВ «Мастер Трак» на кінець 2 кварталу 2023 року в порівнянні з 1 кварталом мають позитивні зміни, що є позитивною тенденцією, та мають дуже високі значення за рахунок значної величини отриманого чистого прибутку ніж суми всіх видів капіталу підприємства.

Таблиця 2.9

Аналіз складу, структури та динаміки власного капіталу підприємства

Показники	Код рядка	Попередній період	Звітний період	Відхилення	
				абс.	%
Власний капітал всього, тис. грн., в тому числі:	1495	537,9	549,0	11,10	2,06
1. Зареєстрований (пайовий) капітал, тис. грн. – в % до власного капіталу	1400	20,0 3,71	20,0 3,71	0 0	0 х
2. Капітал у дооцінках, тис. грн. – в % до власного капіталу	1405	- -	- -	- -	- х
3. Додатковий капітал, тис. грн. – в % до власного капіталу	1410	- -	- -	- -	- х
4. Резервний капітал, тис. грн. – в % до власного капіталу	1415	- -	- -	- -	- х
6. Нерозподілений прибуток (непокритий збиток), тис. грн. – в % до власного капіталу	1420	537,9 100,0	549,0 100,0	11,10 0	2,06 х
7. Неоплачений капітал, тис. грн. – в % до власного капіталу	1425	-20,0 -3,71	-20,0 -3,71	0 0	0 х
8. Вилучений капітал, тис. грн. – в % до власного капіталу	1430	- -	- -	- -	- х

* Розраховано на підставі фінансової звітності підприємства [42]

Таблиця 2.10

Аналіз рентабельності капіталу підприємства

Показники	Код рядка	Попередній період	Звітний період	Абсолютне відхилення
1. Чистий прибуток (збиток) підприємства, тис. грн.	Ф № 2 р. 2350 (2355)	537,9	549,0	-78,90
2. Річна сума капіталу підприємства, тис. грн., в тому числі:	Ф № 1 р. 1300	1576,7	691,6	-885,1
– основного капіталу	Ф № 1, р. 1095	13,4	74,8	61,4
– оборотного капіталу	Ф № 1 р.1195	1563,3	616,8	-946,5
в тому числі – власного оборотного капіталу	Ф № 1 р.1495 – р.1095	524,5	474,2	-50,30
3. Рентабельність капіталу, %	х	34,12	79,38	45,26
4. Рентабельність основного капіталу, %	х	4014,2	733,95	-3940,25
5. Рентабельність оборотного капіталу, %	х	34,40	89,0	54,60
6. Рентабельність власного оборотного капіталу, %	х	102,55	115,77	13,22

Джерело: Розраховано на підставі фінансової звітності підприємства [42]

Але рентабельність основного капіталу значно зменшується, що є негативним, але пов'язано зі значним збільшенням основної величини капіталу ніж чистого прибутку підприємства.

Аналіз фінансової стійкості, ліквідності та платоспроможності підприємства здійснюють за допомогою даних форми №1 «Баланс (Звіт про фінансовий стан)» за допомогою табл. 2.11.

Таблиця 2.11

Аналіз фінансової стійкості підприємства за узагальнюючими показниками

Показники	Сума, тис. грн.	
	Попередній період	Звітний період
1	2	3
1.Власний капітал (1495)	537,9	549,0
2.Необоротні активи (1095)	13,4	74,8
3.Наявність власних оборотних коштів (1495-1095)	524,5	474,2
4.Короткострокові кредити банків (1600)	-	-
5. Загальна величина джерел формування запасів (ряд. 3 + ряд. 4)	524,5	474,2
6. Запаси (1100)	106,3	52,1
7. Надлишок (+) або нестача (-) власних оборотних коштів (ряд. 3 – ряд 6)	418,2	422,1
8. Надлишок (+) або нестача (-) загальної величини джерел формування запасів (ряд. 5 – ряд. 6)	418,2	422,1
9. Джерела, що послаблюють фінансову напругу (р. 1615)	977,9	113,2
10.Тип фінансової ситуації на підприємстві	Абсолютно стійка	Абсолютно стійка

Джерело: Розраховано на підставі фінансової звітності підприємства [42]

Зі зміни показників табл. 2.11 видно, що ТОВ «Мастер Трак» на кінець 2 кварталу 2023 року в порівнянні з 1 кварталом повністю вистачає власних оборотних коштів для покриття запасі та на підприємстві абсолютно стійка фінансова ситуація, що є позитивним та підприємство є платоспроможним.

Аналіз ліквідності балансу здійснюється за даними форми № 1 «Баланс (Звіт про фінансовий стан)» допомогою табл. 2.12.

Таблиця 2.12

Аналіз ліквідності підприємства за відносними показниками

Коефіцієнти ліквідності підприємства	Алгоритм розрахунку за кодом рядка	Норма	Розрахункові значення		Відхилення
			Попередній період	Звітний період	
А	Б	В	1	2	2-1
1. Коефіцієнт поточної ліквідності (покриття)	1195+1200	=2,0	1,5049	4,3253	2,8204
	1695				
2. Коефіцієнт швидкої (критичної) ліквідності	1195+1200-1100-1110	1,0	1,4025	3,9600	2,5575
	1695				
3. Коефіцієнт абсолютної ліквідності	1160+1165	> 0,2 [0,25... 0,35]	0,3994	1,6206	1,2212
	1695				

Джерело: Розраховано на підставі фінансової звітності підприємства [42]

Зі зміни показників табл. 2.12 видно, що баланс ТОВ «Мастер Трак» на кінець 2 кварталу 2023 року в порівнянні з 1 кварталом за отриманими відносними показниками ліквідності є ліквідним – всі показники ліквідності вище за нормативне значення, що позитивно впливає на фінансову стійкість підприємства та платоспроможність. Але в 1 кварталі 2023 року спостерігалась нестача поточних активів для покриття поточних зобов'язань, але фінансова діяльність в 2 кварталі 2023 р. покращилась та баланс підприємства є абсолютно ліквідним.

Для аналізу фінансового результату діяльності ТОВ «Мастер Трак» до оподаткування складемо аналітичну табл. 2.13. Як видно з табл. 2.13, ТОВ «Мастер Трак» отримало прибуток до оподаткування як на кінець 2 кварталу 2023 року в порівнянні з 1 кварталом, та спостерігається його збільшення на 11,1 тис. грн. або 2,06%. Прибуток формувався за рахунок основної операційної діяльності, що характерно для підприємства малого бізнесу та склав на початок періоду 769,7 тис. грн., а на кінець періоду 2023 р. збільшився на 511,5 тис. грн. або 66,45% та склав 1281,4 тис. грн, що є позитивним.

Таблиця 2.13

Аналіз складу, динаміки та структури фінансових результатів діяльності
ТОВ «Мастер Трак» за 2023 р.

Показники	Попередній період		Звітний період		Відхилення	
	тис. грн.	%	тис. грн.	%	тис. грн.	%
1. Фінансовий результат від реалізації продукції	769,7	143,9	1281,4	233,4	511,5	66,45
2. Результати від іншої операційної діяльності	-231,8	-43,9	-732,4	-133,4	-500,6	в 2,2р.
3. Фінансовий результат від операційної діяльності	537,9	х	549,0	х	11,1	2,06
4. Фінансовий результат від інвестиційної та фінансової діяльності	-	-	-	-	-	-
5. Фінансовий результат іншої діяльності	-	-	-	-	-	-
6. Фінансові результати до оподаткування	537,9	100,0	549,0	100,0	11,1	2,06

Джерело: Розраховано на підставі фінансової звітності підприємства [42]

Для кращого аналізу фінансового результату діяльності ТОВ «Мастер Трак» на кінець 2 кварталу 2023 року в порівнянні з 1 кварталом, необхідно детальніше розглянути фактори впливу на фінансові результати від основної операційної діяльності. Для такого аналізу складемо аналітичну табл. 2.14.

Таблиця 2.14

Аналіз формування та динаміки фінансових результатів від операційної діяльності ТОВ «Мастер Трак» за 2023 р.

Показники	Попередній період	Звітний період	Відхилення	
			тис. грн.	%
1. Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	5557,1	10532,5	4975,4	89,53
2. Інші операційні доходи	-	-	-	-
3. Собівартість реалізованої продукції	4787,4	9251,1	4463,7	93,23
4. Інші операційні витрати	231,8	732,4	500,6	в 2,2 р.
5. Фінансовий результат від операційної діяльності	537,9	549,0	11,1	2,06

Джерело: Розраховано на підставі фінансової звітності підприємства [42]

Як видно з табл. 2.14 та фінансовий результат від операційної діяльності в ТОВ «Мастер Трак» на кінець 2 кварталу 2023 року в порівнянні з 1 кварталом, збільшився на 511,5 тис. грн. або 66,45%, що є позитивним. Факторами впливу на формування фінансового результату від операційної діяльності є: збільшення чистого доходу від реалізації продукції на 4975,4 тис. грн. або 89,53%; збільшення собівартості реалізованої продукції на 4463,7 тис. грн. або 93,23%; збільшення інших операційних витрат на 500,6 тис. грн. або в 2,2 рази. Щоб проаналізувати аналіз формування, динаміки та структури фінансових результатів від іншої операційної діяльності складемо аналітичну табл. 2.15.

Таблиця 2.15

Детальний аналіз формування, динаміки та структури фінансових результатів від іншої операційної діяльності ТОВ «Мастер Трак» за 2023 р.

Показники	Попередній період				Звітний період				Відхилення	
	доходи	витрати	Фінансовий результат		доходи	витрати	Фінансовий результат		абс.	%
			тис. грн.	%			тис. грн.	%		
1. Операційна оренда активів	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Операційна курсова різниця	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. Реалізація інших необоротних активів	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. Штрафи, пені, неустойки	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5. Утримання об'єктів житлово-комунального і соціально-культурного призначення	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6. Інші операційні доходи і витрати, в тому числі:	0	231,8	- 231,8	100	0	732,4	-732,4	100	500,6	в 2,2 р.
Всього фінансовий результат від іншої операційної діяльності	0	231,8	- 231,8	100	0	732,4	-732,4	100	500,6	в 2,2 р.

Джерело: Розраховано на підставі фінансової звітності підприємства [42]

З табл. 2.15 видно, що ТОВ «Мастер Трак» на кінець 2 кварталу 2023 року в порівнянні з 1 кварталом від іншої операційної діяльності отримало лише витрати та збиток – фінансові результати за рахунок інших операційних витрат, що вплинуло суттєво на зміну фінансового результату діяльності до оподаткування та є негативним фактором його формування. ТОВ «Мастер Трак» є суб'єктом підприємницької діяльності малого бізнесу, тому не має фінансових результатів від інвестиційної та фінансової діяльності. Для аналізу формування чистого прибутку складемо аналітичну табл. 2.16.

Таблиця 2.16

Аналіз формування чистого прибутку в ТОВ «Мастер Трак» за 2023р.

Показники	Попередній період	Звітний період	Відхилення	
			абс.	%
1. Фінансовий результат до оподаткування, тис. грн.	537,9	549,0	11,1	2,06
2. Податок на прибуток, тис. грн.	-	-	-	-
3. Чистий прибуток, тис. грн.	537,9	549,0	11,1	2,06

Джерело: Розраховано на підставі фінансової звітності підприємства [42]

З табл. 2.16 видно, що чистий прибуток ТОВ «Мастер Трак» на кінець 2 кварталу 2023 року в порівнянні з 1 кварталом, збільшився на 11,1 тис. грн. або 2,06%, що є позитивним. Таке значення чистого прибутку стало за рахунок збільшення фінансового результату до оподаткування на таку ж саму величину (податок на прибуток підприємство не сплачувало).

Аналіз рентабельності послуг є дуже важливим для підприємства малого бізнесу – ТОВ «Мастер Трак», так як воно займається в основному основною діяльністю, від якої отримує прибуток або збиток. Дані розрахунків показують, що рентабельність послуг ТОВ «Мастер Трак» на кінець 2 кварталу 2023 року в порівнянні з 1 кварталом зменшилась на 2,22 % пункту, що негативно вплинуло на фінансовий результат до оподаткування від основної операційної діяльності. Фінансовий результат діяльності до оподаткування збільшився на 11,1 тис. грн. Середньорічна вартість основних збільшилась на 61,4 тис. грн. та вартість оборотних активів зменшилась на

946,5 тис. грн. за рахунок дебіторської заборгованості, що є позитивними змінами. Як результат, в ТОВ «Мастер Трак» – високе значення рентабельності операційної дальності, яка має тенденцію до збільшення – на 46,54%пункти до 80,94%, що є позитивним.

Висновки до розділу 2

В другому розділі був проведений аналіз зовнішньоекономічної діяльності України в 2022 р. в порівнянні з 2021 р. та особливості ефективності діяльності та фінансової стійкості ТОВ «Мастер Трак» за два періоду – 1 та 2 квартал 2023 року. Проведене дослідження дозволяє зробити наступні висновки:

1. Повномасштабне вторгнення російської федерації в Україну суттєво й негативно вплинуло на всі галузі національної економіки – їх стан, функціонування, результативність діяльності, логістичні шляхи збуту продукції і придбання виробничих запасів та основних засобів й їх обслуговування, функціонування транспортної логістичної системи як для пасажироперевезень, так й перевезень вантажів та види транспорту для їх руху, стан та результативність зовнішньої торгівлі.

2. Як показали дослідження, на показники українського товарного експорту суттєво вплинули військові дії в Україні, а негативними факторами експортної діяльності були: скорочення виробництва, проблеми з логістикою з причини блокування портів; втрата конкурентоспроможності через здороження послуг перевезення і збільшення термінів поставок; втрата зовнішніх ринків збуту, повна зупинка експорту до російської федерації, Білорусії; зменшення торгівлі з колишніми країнами СНД, такими як: Казахстан, Узбекистан та іншими.

3. Дослідження підтвердило, що зовнішньоекономічна діяльність будь-якої держави не можлива без розвинутої логістичної системи: транспортних шляхів і розвинутої її мережи, різноманітності видів

транспорту та видів перевезень. Дослідження перевезень залізничним та автомобільним транспортом показує, що їх зростання на 3,4% та на 32,4% відповідно не змінило ситуацію та не змогло перекрити отримані втрати за рахунок скорочення морських перевезень.

4. Для комплексного аналізу, було проведено аналіз ефективність функціонування: фінансові результати, фінансовий стан і платоспроможність діяльності ТОВ «Мастер Трак» (на мікрорівні), яке займається міжнародними транспортними перевезеннями.

РОЗДІЛ 3

ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО УДОСКОНАЛЕННЯ ШЛЯХІВ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ВІЙСЬКОВИЙ ЧАС

3.1. Дослідження конкурентної позиції ТОВ «Мастер Трак»

Надалі здійснимо аналіз зовнішнього середовища функціонування та визначимо можливості і загрози для підприємства. В даному аналізі необхідно проаналізувати складові зовнішнього середовища за наступними напрямками: макросередовище (економічний стан, політичний стан тощо); конкуренти; постачальники; споживачі; посередники; контактні аудиторії тощо. На основі аналізу сформовано перелік зовнішніх можливостей та загроз, визначено ймовірності їх реалізації та значимості (табл. 3.1-3.2).

Таким чином, сума загальних оцінок зовнішніх можливостей (12 балів) є більшою, ніж сума загальних оцінок зовнішніх загроз (10 бали). Тобто, з можливості переважають над загрозами, і це позитивно для підприємства. Оцінку внутрішнього середовища необхідно здійснити за наступними складовими: управління; маркетинг; фінанси; матеріальне середовище; персонал; розташування тощо. На основі аналізу слід сформувати перелік сил та слабостей, визначити їх значимості для підприємства, а також надати експертну оцінку за 5-ти бальною шкалою: 1 – найгірша оцінка; 5 – найкраща оцінка. Значимість кожної складової для підприємства оцінюється за 3-бальною шкалою: 1 – значимість складової низька; 3 – складова має дуже велике значення для фірми. Загальна оцінка визначається шляхом добутку оцінки стану на значимість. У таблиці 3.1 визначення сильних і слабких сторін ТОВ «Мастер Трак». Сумарна оцінка сильних сторін становить 33 бали, слабких сторін – 22 бали. Отже, сильні сторони переважають над слабкими сторонами, що позитивно характеризують внутрішнє середовище фірми.

Таблиця 3.1

Оцінка зовнішніх можливостей та загроз підприємства ТОВ «Мастер Трак»

Зовнішні можливості				Зовнішні загрози			
Фактори	Значимість фактору (З)	Ймовірність реалізації фактору (Й)	Загальна оцінка (З* Й)	Фактори	Значимість фактору (З)	Ймовірність реалізації фактору (Й)	Загальна оцінка (З * Й)
1.Зростання доходів цільових споживачів	9	0,7	6,3	1. Падіння доходів цільових споживачів	9	0,3	2,7
2. Перехід до економічного підйому в країні	8	0,4	3,2	2. Економічний занепад в країні. Військові дії.	8	0,6	4,8
3. Послаблення позицій конкурентів	5	0,5	2,5	3. Посилення позицій конкурентів	5	0,5	2,5
Разом	—	—	12	Разом	—	—	10

Джерело: розроблено автором

На основі результатів аналізу побудовано матрицю SWOT та визначено, до якого квадранту потрапляє підприємство. В даному дослідженні переважають сильні сторони над слабкими (сума сильних сторін становить 33 бали, слабких сторін – 22 бали). Тому фірма ТОВ «Мастер Трак» потрапляє до поля «Сил і Можливостей»(SO).

		Сильні сторони (S)	Слабкі сторони (W)
Можливості (O)	20	Поле SO ТОВ "АВТО ДРИМ"	Поле OW
	10		
Загрози (T)	0	Поле ST	Поле WT
	20		
		10	0

Рис. 3.1. Матриця SWOT-аналізу для підприємства ТОВ «Мастер Трак»

Джерело: побудовано автором

На основі цього можна визначити такі конкурентні переваги підприємства: висока компетентність і кваліфікація персоналу; висока якість послуг; перевірене надійне управління; перевірений і надійний постачальник; хороше розуміння споживачі; сучасне обладнання.

Згідно матриці SWOT, підприємство має обрати стратегію підтримки та почати розвивати сильні сторони та конкурентні переваги в напрямку реалізації шансів зовнішнього оточення. Основними конкурентами можна назвати компанії, що теж є операторами логістики третьої сторони і функціонують на території України (табл. 3.3).

Таблиця 3.3

Основні конкуренти ТОВ «Мастер Трак»

Назва компанії	Характерні риси
Zammler	Має представництва лише в Україні, Китаї та Польщі; Розвинений напрям фулфілменту; Наявність послуг залізничних перевезень
DB Schenker	Існує на ринку понад 150 років; Має послуги перевезень збірних вантажів залізничним транспортом; Має представництва по всьому світу.
Kuehne & Nagel	Спеціалізація більше на морських та авіаперевезеннях; Пропонує послуги з упором на залучення ІТ; Має глобальний вплив на ринок;
FM Logistic	Приблизно 2,5млн м ² складських площ; Компанії групи мають різну спеціалізацію (будівництво, медицина); Розвинений напрям фармацевтичної логістики.

Джерело: Складено автором на основі

Спираючись на метод «мозкового штурму», за участі спеціалістів було виділено основні ризики, що впливають на діяльність підприємства, їх згрупуємо за ознакою джерела виникнення: з боку клієнта, перевізника, експедитора, держави та законодавства. Інформація подана в табл.3.4.

Таблиця 3.4

Потенційні ризики у транспортно-експедиційній діяльності ТОВ «Мастер Трак»

Ризик	Сутність	Наслідки
З боку клієнта		
Шахрайські дії з боку клієнта	Клієнт не виконує зобов'язання згідно з договором та урегулювання відносин неможливе	Подання заяви в суд на недобросовісного клієнта. Витрати на судові збори, втрачена вигода, виникнення безнадійної дебіторської заборгованості.
Некоректне оформлення товаросупровідних документів відправником	Відправник надав недостовірну або неповну інформацію про вантаж у товаро-транспортній накладній, експортній декларації, сертифікаті EUR-1, тощо.	Затримки у оформленні товару отримувачем, пропуску його на кордоні, або ж повна їх неможливість. Виникнення затримки доставки наступних вантажів для збірного авто. Нарахування експедитором штрафу.
Відсутність печатки отримувача на товаро- транспортній накладній	Отримувач фізично не може підтвердити факт отримання вантажу власною печаткою на накладних.	Клієнт може заявити про недоставку вантажу в суді. Без підтвердження печаткою – він має змогу отримати відшкодування, що тягне за собою витрати
Неготовність вантажу в обумовлений договором термін	Авто прибуло на завантаження, але вантаж неготовий до погрузки	Виникає упущена вигода експедитора та перевізника внаслідок простою авто. Нарахування штрафу
Затримка сплати митних зборів при оформленні імпортової декларації	Затримка оформлення попередньої митної декларації внаслідок несвоєчасної сплати митних зборів, через що авто не має змоги перетнути кордон.	Нарахування штрафних санкцій за простої, затримка або спізнєння на доставку.
Несвоєчасна оплата послуг експедитора	Клієнт затримує оплату рахунків за надані послуги	Затримка оплати перевізника, як наслідок – погіршення ділових відносин. Зменшення грошового обороту.
З боку перевізника		
Втрата або пошкодження вантажу	Через недбалість перевізника вантаж втрачено, або ж зіпсовано товарний вигляд	Товар не придатний для реалізації клієнтом. Виставлення претензії для відшкодування вартості вантажу.
Спізнєння на доставку	Через необ'єктивні причини авто спізнюється на доставку	Виникає упущена вигода клієнта, зрив поставки, внаслідок спізнєння авто. Нарахування штрафних санкцій.
Режим роботи/відпочинку водія	Порушення режиму роботи/відпочинку водія внаслідок затримок з будь-якої сторони	Затримка або спізнєння автомобіля на доставку, нарахування штрафних санкцій винній стороні.
Перевантаження авто через неправильне розміщення вантажу в транспортному відсіку	Водій некоректно проконтролював розміщення вантажу в автомобілі, внаслідок чого виникає перегруз авто по осях.	Виникнення додаткових витрат на послуги складу для перевантаження автомобіля та можлива затримка на доставку.

Надання некоректної інформації про транспортний засіб	Оформлення відправником документів, що заздалегідь потребують інформації про авто некоректно.	Фінансові втрати клієнта внаслідок потреби у переоформленні документів, простій автомобіля та можливі затримки у оформленні вантажу на кордоні, митниці, тощо.
	З боку експедитора	
Брак місця на складі	Неможливість обслуговування клієнтів через брак вільного місця на складі	Упущена вигода від невиконаних замовлень
Відсутність вільного складського обладнання	Затримки розвантаження та завантаження вантажів	Виникнення простою транспортних засобів через неможливість взяття їх у роботу.
Погіршення якості логістичного обслуговування	Підвищення невдоволеності клієнтів наданими послугами	Погіршення іміджу компанії серед конкурентів, відтік клієнтів
Різне збільшення собівартості перевезення	Перевищення собівартості послуги договірної ціни нанеї.	Відмова від співпраці за не вигідними контрактами і, як наслідок, можлива втрата клієнта, або ж робота зі збитком.
	З боку законодавства і держави	
Введення недосконалої системи розподілу дозволів на міжнародні перевезення	Складна, недосконала система отримання дозволу призводить до неможливості його вчасного отримання і, як наслідок, зриву перевезення.	Штрафні санкції, що підлягають виплаті клієнту у сумі, затвердженій договором.
Невідповідність транспортної інфраструктури країни	Погана якість дорожнього покриття призводить до пришвидшення фізичного зносу транспортних засобів	Збільшення витрат на амортизацію, простій автомобілів для технічного обслуговування
Закінчення квоти дозволів на міжнародні перевезення, відсутність в пунктах видачі	Неможливість здійснювати доставку або транзитне перевезення у країні, чия квота дозволів вичерпана.	Зменшення кількості перевезень у країні з браком дозволів, як наслідок – упущена вигода.
Утворення черг на переходах кордону з Україною	Через утворення черг на переходах неможливо точно визначити час прибуття авто на доставку, висока вірогідність спізнення.	Нарахування клієнтом штрафу за спізнення у сумі, затвердженій договором.
Форс-мажорні обставини	Неможливість виконання договірних умов через виникнення форс-мажорних обставин	Додаткові витрати на засвідчення форс-мажору торговельно-промисловою палатою, можливий зрив поставки.
Різка зміна курсу валют	Різне падіння курсу валют	Зменшення прибутку внаслідок скорочення доходу від контрактів,

З перерахованих ризиків бачимо, що з боку клієнта вони можуть бути викликані невідповідальним ставленням до надання інформації та нехтуванням договірними умовами. Найчисельніша група ризиків - з боку перевізника – викликана тим, що на час перевезення вантаж знаходиться під відповідальністю саме перевізника. До того ж всі його дії сприймаються клієнтом як дії експедитора, що псує імідж компанії на ринку транспортних послуг. Побудуємо багатокутник конкурентоспроможності за маркетинговими показниками для компаній ТОВ «Транс-Сервіс-1» та ТОВ «Мастер Трак» (рис.3.2).

Цей багатокутник наглядно показує віддаленість значень ТОВ «Мастер Трак» від його головного конкурента, який слугує на даний момент його еталоном.

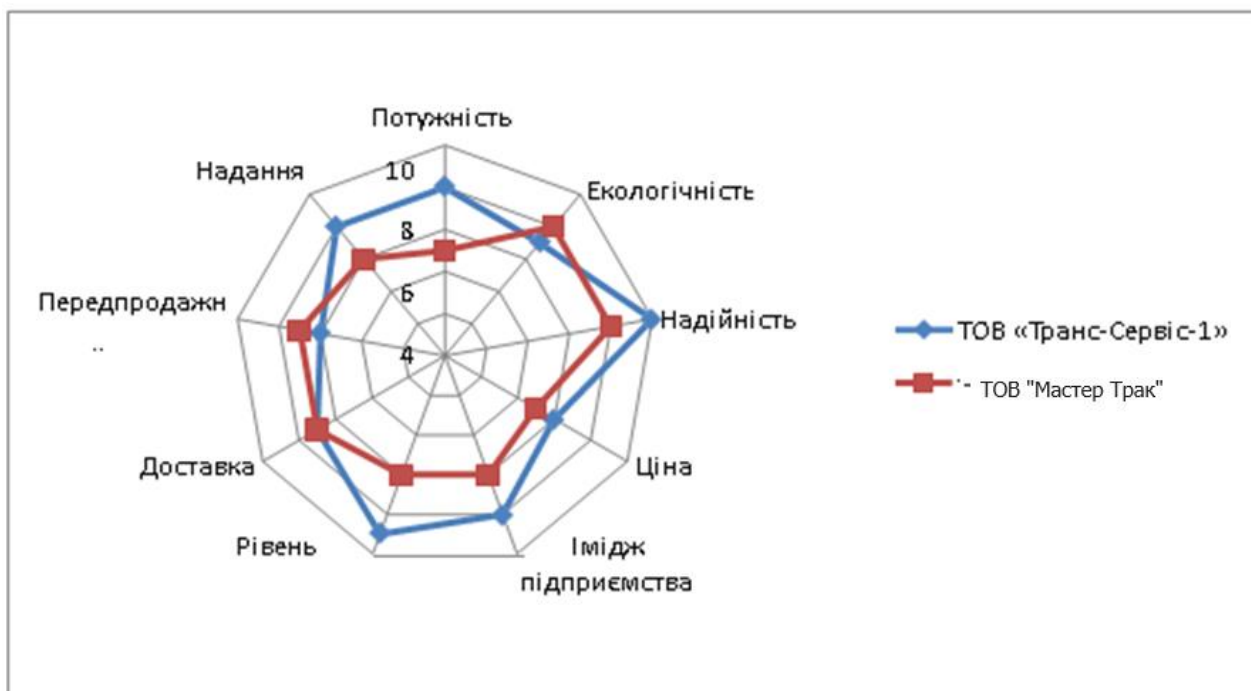


Рис. 3.2. Багатокутник конкурентоспроможності

Джерело: побудовано автором

Можна сказати, що послуга ТОВ «Мастер Трак» має не високий рівень конкурентоспроможності, що не перевищує рівень еталону. Це свідчить про те, що стосовно транспортної послуги підприємства є що змінювати у своїй діяльності для порівняння з конкурентом.

Матриця Мак-Кінсі будується на основі оцінок конкурентоспроможності кожного ТОВ «Мастер Трак» та привабливості галузі, де функціонує підприємство.

Обґрунтуємо вибір показників для матриці Мак-Кінсі та коефіцієнтів їх важливості. Відповідні коефіцієнти визначаються як числа, що в сумі дають одиницю. Спочатку визначимо показники конкурентоспроможності ТОВ «Мастер Трак». Сучасні технології – важливий показник. Він визначає спроможність надання послуг з меншими витратами та ефективно контролювати її якість. Хоча наявність таких технологій на підприємстві мало цікавить споживача, тим не менш саме вони є передумовою встановлення низьких цін та забезпечення високої якості послуг. Тому цей показник є дуже важливим (0,2). Безпосередньо на вибір споживача впливає висока якість послуг. Чим вона вища – тим привабливіший товар для покупця, «висока якість послуг» найважливішим в системі характеристик конкурентоспроможності (0,3).

Популярність торгової марки – це результат поєднання певного рівня її якості з діяльністю по просуванню товару. Імідж підприємства має дуже важливе значення при прийнятті рішення покупцем. Але слід зазначити, що ефективна реклама товару, який характеризується низькою якістю, веде до формування негативного його іміджу. Адже в такому випадку споживач розчаровується у виробі та починає критично сприймати всі заходи щодо його просування. Таким чином, за важливістю показник «популярність торгової марки» поступається показникам «висока якість послуг» та «сучасні технології виробництва» (0,15).

Висока частка ринку підприємства – дуже важливий показник, вона свідчить про оптимальне поєднання ціни і реклами виробу з його якістю. Відповідно, за важливістю цей показник можна розмістити як другий після високої якості послуги (0,25).

Наявність кваліфікованого персоналу є передумовою ефективного

впровадження. Низький рівень заробітної плати знижує ефективність стимулювання працівників до професійного розвитку та продуктивної праці. Скоріш, ризик звільнення в умовах значного безробіття сприяє забезпеченню певного рівня лояльності до роботодавця і частково компенсує відсутність позитивної мотивації до праці. Ці та інші проблеми обмежують вплив працівників на зростання ефективності бізнес-процесів, тому показник «наявність кваліфікованого персоналу» визначено як найменш важливий (0,1).

Щодо показників привабливості галузі, то тут можна запропонувати наступні. Темпи зростання ринку – дуже важливий показник (0,25), адже відображає перспективність галузі у довгостроковому періоді. Збільшення темпів свідчить про зростання кількості замовлень, і навпаки.

Рівень конкуренції – важливий показник (0,2), але не в такій мірі, як темпи зростання ринку. З одного боку, чим менше конкурентів, тим привабливіший ринок (крім випадків монополії і олігополії, коли весь ринок контролюється невеликою кількістю економічно могутніх підприємств). З іншого боку, чим вищі темпи зростання ринку, тим більше конкурентів в силу привабливості такого ринку. Цим і обумовлений «похідний» (в окремих випадках) характер показника «рівень конкуренції» від показника «темпи зростання ринку».

Найважливішим показником виступає норма прибутку у галузі (0,3). Високий її рівень дуже часто виступає наслідком сприятливого поєднання достатньо високих темпів зростання галузі з відносно невеликою кількістю конкурентів, які ще не освоїли ринок в достатній мірі. До того ж, прибуток – це головна мета діяльності будь-якого підприємства.

Можливості нецінової конкуренції – це показник, який треба обов'язково враховувати, хоча він і не є дуже важливим (0,1). Поширення цінової конкуренції веде до зниження норми прибутку в галузі, в той час як можливості нецінової конкуренції дозволяють підвищити таку норму. Під неціновою конкуренцією розуміється боротьба за споживача за допомогою товару

(підвищення якості, надання нових властивостей) і інструментів його просування (реклами, спонсорства тощо).

Експортні можливості в галузі слід розглядати як показник, додатковий до темпів зростання ринку (0,15). Хоча для більшості підприємств вітчизняний ринок є основним, тим не менш у випадку скорочення темпів його зростання, щоб не залишати галузь і не зменшувати обсяги виробництва, підприємство може спробувати продавати частину своїх послуг за кордоном.

Тепер безпосередньо треба оцінити кожний показник конкурентоспроможності ТОВ «Мастер Трак». Для оцінки використовуватиметься п'ятибальна шкала, де 5 балів відображатиме відмінну ситуацію, а 1 бал – критичну.

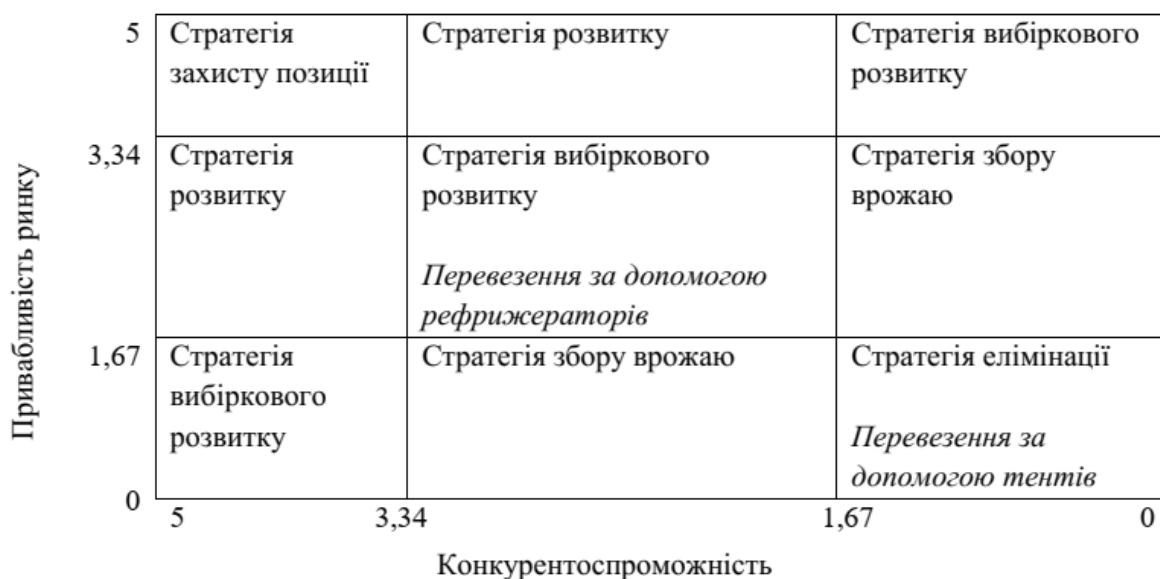


Рис. 3.3. Матриця Мак-Кінсі для ТОВ «Мастер Трак»

Джерело: побудовано автором

По показнику «Сучасні технології виробництва» в 2019 р. отримали високі оцінки ТОВ «Мастер Трак», оскільки до 60 % отриманого прибутку витрачається на модернізацію. Сучасні технології виробництва є важливим чинником формування високого рівня якості послуг, але не єдиним. Важливу роль тут також відіграють якість надання послуг та наявність кваліфікованого персоналу. Відповідно, проблеми із наявністю кваліфікованого персоналу мали

стримуючий вплив на формування високої якості послуг, яка по більшості ТОВ «Мастер Трак» отримала переважно середні оцінки. Ці оцінки завдяки процесам оновлення технологій та наймання кваліфікованого персоналу дещо підвищилися. На основі аналізу визначимо положення послуги на матриці Мак-Кінсі за 2023 р.

3.2. Контрейлерні перевезення як спосіб перетину польського кордону українськими вантажними автомобілями у військовий час

Одним з перспективних напрямів міжнародних перевезень в Україні під час війни, є на нашу думку контрейлерні перевезення. Контрейлерні перевезення — це перевезення визначеними маршрутами автопоїздів, автомобілів, автопричепів, напівпричепів, знімних автомобільних кузовів (в навантаженому або порожньому стані), завантажених одним відправником на станції відправлення на адресу одного одержувача на одну або декілька станцій призначення без переробки на шляху прямування на сортувальних станціях. Ефективність перевезень за другим варіантом значно вища, ніж за першим, але у цьому разі станції відправлення і отримання потягів мають бути забезпечені облаштованими об'єктами інфраструктури для накопичення і збереження напівпричепів, а також тягачами і водіями.

Найпростіша схема організації контрейлерних перевезень, яка нами пропонується в Україні, представлена на рис. 3.4:

1. П-М-П: залізнична під'їзна колія (І) — магістральна залізниця (М) — залізнична під'їзна колія (П);

2. П-М-А: залізнична під'їзна колія — магістральна залізниця — автотранспорт (А);

1. А-М-І: автотранспорт — магістральна залізниця — залізнична під'їзна колія.

2. А-М-А : автотранспорт — магістральна залізниця — автотранспорт.

Можливі й інші схеми за участю автотранспорту чи залізничної під'їзної колії в перевезення типу П-М-П-А, А-М-П-А тощо.

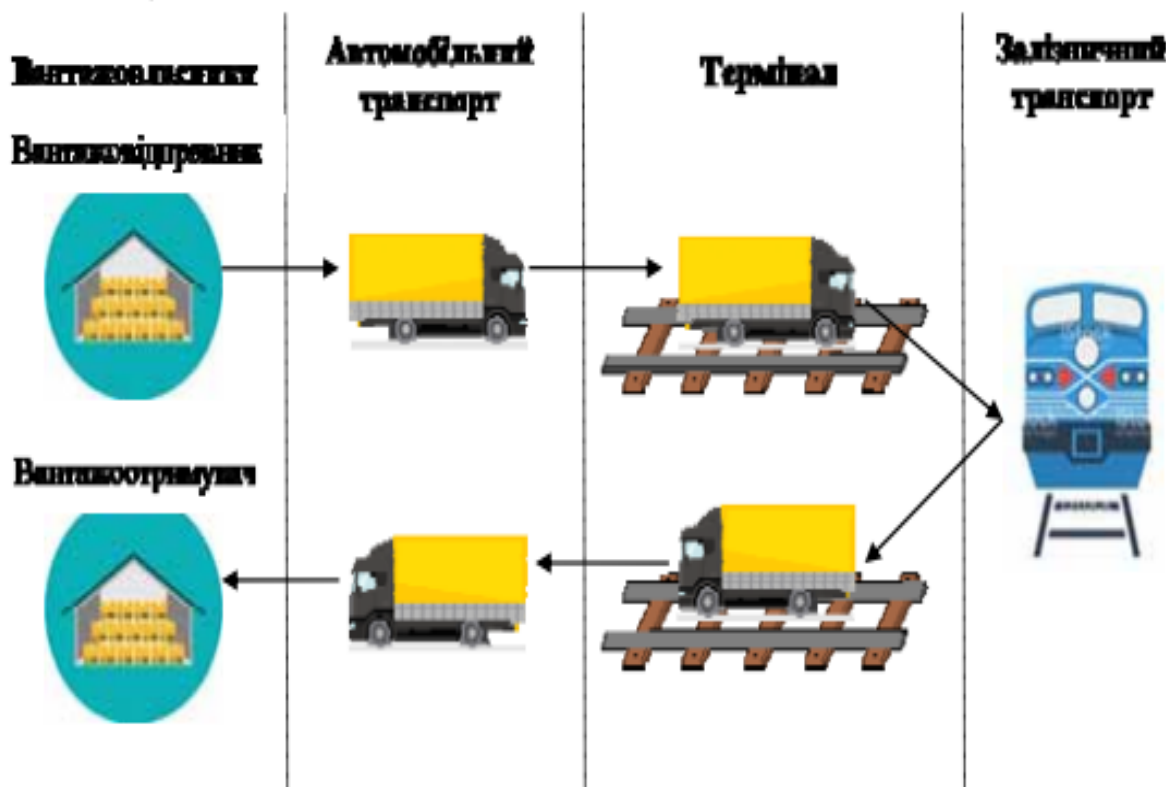


Рис. 3.4. Схема організації контейнерних перевезень в Україні*

*Джерело: складено автором на підставі джерела [3]

У військовий час в Україні, на нашу думку, необхідно враховувати декілька аспектів щодо транспортних мереж для міжнародних перевезень, а саме (див. табл. 3.5). Це лише загальні напрямки, які можуть бути важливими для удосконалення транспортної мережі під час воєнних дій в Україні. Конкретні заходи залежать від контексту, потреб та можливостей країни в умовах воєнного конфлікту або війни.

Таблиця 3.5

Основні аспекти щодо транспортних мереж для міжнародних перевезень

Особливість	Характеристика
1. Забезпечення безпеки маршрутів.	Створення та забезпечення безпеки оптимальних маршрутів для транспортування товарів та військової техніки, включаючи розгалужені маршрути та додаткові контрольні пункти.
2. Стратегічне планування маршрутів.	Розробка стратегічних маршрутів, які дозволять ефективно переміщувати військову техніку та забезпечувати зв'язок між ключовими точками у воєнний період.
3. Підготовка та модернізація інфраструктури.	Розробка інфраструктури (дороги, мости, залізниці), що відповідає вимогам важкого військового обладнання та перевезень, а також проведення ремонтів для збільшення пропускної здатності.
4. Комунікаційні мережі.	Розвиток надійних систем зв'язку та сприяння швидкому обміну інформацією між військовими підрозділами та логістичними центрами.
5. Створення логістичних центрів.	Створення та підтримка логістичних центрів, які б дозволяли зберігання та перевезення великих обсягів військового обладнання та ресурсів.
6. Підвищення готовності і мобільності.	Проведення тренувань для підвищення готовності та мобільності персоналу, що забезпечує міжнародні перевезення, та збільшення кількості доступних транспортних засобів.
7. Співпраця з міжнародними партнерами.	Встановлення співпраці з міжнародними партнерами та організаціями для отримання технічної підтримки та обміну досвідом.

Джерело: складено автором на підставі: [3]

В останній час поширення одержали контрейлерні перевезення. Головна мета активізації контрейлерних перевезень полягає у переключенні частини вантажопотоків з автомагістралей на залізницю, а також створення системи що знижує екологічне навантаження і підвищує ефективність міжнародних перевезень. Розвиток контрейлерних перевезень також пов'язаний із можливістю забезпечувати високі швидкості доставки вантажу при дотриманні режиму праці і відпочинку водіїв автотransпортних засобів, знизити собівартість перевезень, що підвищить конкурентоспроможність національних перевізників, забезпечить поступове інтегрування національної транспортної

системи до європейської, та насамперед вирішить одну з найважливіших проблем, а саме проблему екології і збереження навколишнього середовища

Крім того, саме контрейлерні перевезення в значній мірі відповідають загальнодержавним інтересам – зберігають дорожнє полотно, розвантажують багато автомагістралей і, як наслідок, знижують аварійність на дорогах. Саме тому в європейських країнах контрейлерні перевезення значною мірою дотуються державою. Поряд із зазначеними чинниками перспективи контрейлерних перевезень в Україні у найближчі роки будуть визначатися розвитком мережі міжнародних транспортних коридорів, створення яких віднесено до пріоритетних напрямків вітчизняного транспортного комплексу

Контрейлерним перевезенням властиві такі переваги, як поєднання якостей двох домінантних видів транспорту – маневреності, оперативності і швидкості автомобільного транспорту і високої продуктивності, незалежності від погодних умов і безпеки залізничного транспорту. Зрозуміло, що доцільність розвитку контрейлерних перевезень обумовлена геополітичним положенням України, де транзитний потенціал держави набуває стратегічного значення задля підвищення економічного рівня життя населення та збереження навколишнього середовища

В Україні контрейлерні маршрути з перемінним успіхом існують вже майже п'ятнадцять років, але тим не менше вони завжди були перспективними. Старт експерименту був даний ще в 90-х роках. Першим серйозним проектом став поїзд «Вікінг», запущений в лютому 1993 р. між українським і литовським портами Іллічівськ і Клайпеда (транзитом через Білорусь). Слід відмітити, що у вартість перевезення включались оформлення документів, проїзд водія, митна реєстрація, охорона протягом усього шляху слідування. Однією із цілей зазначеного проекту є залучення вантажів для перевезення залізничним транспортом у напрямку Європа – Кавказ – Азія по коридору «TRASECA», а також перевезення вантажів з Туреччини і країн Близького Сходу в північні країни Європи і в зворотному напрямку. Другою спробою контрейлерних

перевезень став потяг «Ярослав» сполученням Луганськ – Київ – Славкув (Польща), який з'явився в 2003 р. Місто Славкув було вибрано тому, що це найзахідніше польське місто, куди доходить «радянська» колія. Необхідно зазначити, що контрейлерні маршрути для внутрішніх перевезень України безперспективні. Розвиток транспортних коридорів в Україні, в тому числі і контрейлерних перевезень, дозволить ефективно використати вдале географічне розташування нашої країни на карті Європи.

Відновлення контрейлерного сполучення в військовий період є вельми актуально, тим більш що автомобільні переходи стали полем політичних амбіцій польських перевізників і фермерів.

Незважаючи на військову агресію РФ проти України, польською стороною з 4 травня 2023 року було призупинено оформлення вантажних автомобілів на в'їзному та виїзному напрямках. На виїзд з Польщі (в'їзд в Україну) пропускається лише транспорт, який перевозить гуманітарну допомогу, небезпечні вантажі та тварин.

Ситуація склалася через страйк польських перевізників перед пунктом пропуску «Дорогуськ». Серед вимог протестувальників повернення дозволів на здійснення міжнародних вантажних автомобільних перевезень для українських перевізників на в'їзді до Польщі. Йдеться також про застосування до українських перевізників екологічної норми EURO4, яка в Україні застосовується стосовно польських перевізників.

Пункт пропуску «Ягодин – Дорогуськ» забезпечує близько 40% вантажопотоку до Польщі. Відтак, блокування кордону спричиняє критичну ситуацію для українського експорту. Із солідарності з перевізниками Польщі сьогодні тамтешні фермери влаштували пікет і блокування пункту пропуску «Медика» на кордоні з Україною. Досі цей перехід був єдиний, який не перекривали перевізники.

Фермери стверджують, що мають на це дозвіл від місцевого органу влади (війта). Пікет передували події, з точки зору польських фермерів, великий

наплив зерна з України, в результаті чого локальний Підкарпатський ринок був «залитий» збіжжям і фермери мусять дуже дешево продавати свій врожай. Основними лозунгами фермерів є: «ми мусимо страйкувати, бо ви нас використовуєте, нищите наш транспорт дешевими послугами на Заході і тут в Польщі. Україна знищила наш транспорт, знищила наше фермерство. Яка наступна галузь буде знищена? Ми не маємо іншої форми протесту».

З 6 листопада польські перевізники блокують рух вантажівок на трьох пунктах пропуску на польсько-українському кордоні. Йдеться про пункти пропуску «Гребенне – Рава-Руська», «Корчова – Краковець», «Дорогуськ – Ягодин». Стало відомо про блокування ще одного пункту пропуску «Медика» на території Польщі. Польські перевізники прагнуть повернення дозволів для українських водіїв і вимагають вилучити польські автівки з електронної черги, а також поза чергою випускати з території України порожні польські вантажівки. Україна і Європейський союз підписали Угоду про вантажні перевезення автомобільним транспортом 29 червня 2022 року. Її початковий термін дії складав один рік з можливістю продовження. Згодом дію угоди продовжили до кінця червня 2024 року.

За даними Мінінфраструктури, після підписання Угоди кількість перевізників, які перетинали кордон в напрямку ЄС, у порівнянні з аналогічним періодом 2021 року збільшилася на 53%, кількість перетинів – на 43%.

3.3. Економічне обґрунтування проекту з організації контрейлерних перевезень на західних автомобільних міжнародних переходах

Порівняльні характеристики контрейлерних систем Flexiwaggon (Швеція); Mega Swing (Швеція), Cargo Speed (Великобританія) надано в табл. 3.5.

Таблиця 3.5

Характеристика контрейлерних систем зарубіжних перевізників

Параметри	Контрейлерні системи		
	Flexiwaggon	MegaSwing	CargoSpeed
Максимальна вага, т	44	38,5	38,5
Тип залізничної платформи	Спеціалізована	Спеціалізована	Спеціалізована
Вартість платформи, євро	175000	270000	120000
Потреба в спеціалізованому терміналі	необов'язково	необов'язково	обов'язково
Необхідність в персоналі при обробці платформи	так	так	так
Вартість терміналу	-		2,3 млн EUR
Мах число напівпричепів	35	42	42
Сумарні витрати у розрахунку на 1 потяг, євро/км	21,0	20,02	25,2
Експлуатаційні витрати на платформу, євро/км	0,6	0,477	0,6
Мах дохід від виручки (при 100% завантаженості потягу) %	31	43	43

Джерело: [56]

Найкращим варіантом серед досліджуваних систем можна вважати шведську Flexiwaggon. Істотною перевагою якої є відсутність необхідності будівництва спеціалізованих контрейлерних терміналів протягом всього маршруту і, як наслідок, економія витрат при запровадженні нового виду перевезень і витрат на обслуговування термінальної інфраструктури. Окрім цього, дана система дає змогу здійснювати паралельні вантажно-розвантажувальні роботи силами одного водія, не привертаючи додаткового персоналу або техніки.

Як видно із зазначених умов, для отримання максимальної вигоди варто використати залізнична станція призначення, що буде віддалена від станції відправлення на 600 км. Залізнична станція, що віддалений на 1000 км не варто використовувати, по причині, що автомобільне сполучення у такому випадку матиме меншу вартість, ніж контрейлерне. При цьому можна було б сказати, що доцільним є використання залізничної станції призначення, що має

найменшу віддаленість від вантажоодержувача. Для розглянутих вихідних даних, максимально вигідним контрейлерне сполучення буде, коли довжина залізничної складової буде 600 км. При цьому відстань від залізничної станції призначення до вантажоодержувача складе 482 км. Мінімальне можливе значення цієї відстані, для прикладу, що розглядається становить 345 км, при довжині залізничної складової 900 км. Зважаючи на проведені дослідження, залізнична станція призначення повинна обиратися ґрунтуючись на розрахунках та із врахуванням розроблених моделей. А обґрунтування використання контрейлерного сполучення містити комплекс розрахунків щодо ефективності перевізного процесу.

Собівартість доставки вантажів контрейлерним способом розраховується за допомогою методики укрупнених ставок.

Дана методика дає можливість розрахувати наступні показники: вагоно-кілометри, вагоно-години, електровозо-кілометри, локомотиво-години, витрата палива чи електроенергії (в залежності від виду локомотиву), тонно-кілометри брутто вагонів і локомотивів.

1). Показник вагоно-кілометрів розраховуються за формулою:

$$ns = m * l = \{Q_{бр} / (p_{гр} + p_m)\} * l \quad (1)$$

де: m - середній склад потяга (ваг.);

$Q_{бр}$ - середня маса потяга брутто (т);

$p_{гр}$ - динамічне навантаження навантаженого вагона (т);

p_m - маса вагона брутто (т).

2). Показник вагоно-години розраховуються за формулою:

$$nt = m/v_{уч} \quad (2)$$

де: $V_{уч}$ - часткова швидкість руху потяга (км год);

3). Показник електровозо-кілометрів розраховуються за формулою:

$$MS = 1 + B_{yx} \quad (3)$$

де: B_{yx} - відсоток умовного пробігу електровоза.

4). Тонно-кілометри бруто вагонів і локомотивів можна визначити за наступною формулою:

$$Pl = (Q_{бр} + P_e) * 1 \quad (4)$$

де: P_e - маса електровоза (т).

Розрахунки проводились для потягу, сформованого із 38 платформ, на кожній з яких перевозився 1 напівпричеп по транспортній схемі Північ-Південь у травні м-ці 2020 році.

За розрахунками авторів статті [56] витрати на перевезення одного напівпричепа складала величину 14,95 грн/км.

Середня собівартість перевезення вантажів автомобільним крупнотонажним транспортом (напівпричеп масою 20 т) по Україні, станом на другу половину 2023 року, становить 35 грн/км.

Порядок розрахунку представлений в табл. 3.6

Таблиця 3.6

Порівняльний економічний розрахунок витрат за транспортною схемою
України Північ-Південь

Найменування , одиниці виміру	Транспортна схема: північ-південь	
	Автомобільна	Контрейлерна
Відстань рейсу	1062	1387
Швидкість руху транспорту, км/год	60	100
Тривалість рейсу, год	17,7	13,87
Потреба в сидельних тягачах	120	5
Кількість перевезених напівпричепів, шт	300	300
Собівартість перевезення одного напівпричепа, грн/км	35	14,95
Витрати за місяць, грн	11151000	6220695
Процентне співвідношення витрат , %	100%	55,8%
Прибуток від запровадження проекту, грн	0	+4930305

Джерело: [56]

Таким чином можна зробити наступні висновки: економія у витратах на реалізації проекту з інтермодальних (залізнично-автомобільних) та автомобільних перевезення становить $35,00 - 14,95 = 20,05$ грн/км.

Висновки до розділу 3

Дослідження, які були проведені в даному розділі кваліфікаційної роботи дозволяють зробити наступні висновки:

1. Досліджено діяльність ТОВ «Мастер Трак» –транспортно-експедиційна компанія, яка займається перевезеннями вантажу з Європи в Україну та навпаки. Компанія має вісім авто (контейнеровозів). Основними напрямками є Румунія – Україна та Польща – Україна. Підприємство користується ще транспортом наших партнерів-перевізників.

2. Для оцінки діяльності та напрямів розвитку міжнародних перевезень в Україні, як окремого підприємства, так й їх об'єднань, або галузі на рівні області, регіону або держави, а також виявлення факторів впливу на її розвиток або загрози і проблеми, необхідно, застосовувати запропонований нами інструментарій для проведення такого аналізу на різних рівнях дослідження і оцінки діяльності з метою її покращення та розвитку, SWOT-аналіз; на макрорівні дослідження для розвитку міжнародних перевезень в Україні, аналіз статистичних макроекономічних показників; матричний метод McKinsey – метод стратегічного аналізу; SWOT-аналіз.

3. В проведенні та застосуванні аналітичного інструментарію на макрорівні дослідження зацікавленими для розвитку міжнародних перевезень за підвищення конкурентоспроможності національної економіки та ефективності вітчизняних підприємств та інших суб'єктів підприємницької діяльності, є саме органи державної влади як місцевої, так й країни.

ВИСНОВКИ

Проведене дослідження в кваліфікаційної роботі дозволило сформулювати наступні висновки:

1. Проведено дослідження сутності та структури перевезень в Україні, враховуючи їх різні види та в залежності від рівня дослідження – їх особливостей на національному та міжнародному рівнях. Розглянуто сутність та характеристику національних перевезень – вантажних, пасажирських, залізничних, та міжнародних перевезень – перевезення вантажів експортно-імпортних операції та транзитні перевезення вантажів через Україну.

2. Доведено, що автомобільні перевезення – це процес переміщення вантажів, пасажирів чи товарів з використанням автомобілів, є одним із найбільш поширених та доступних способів транспортування. Розглянута їх класифікація.

3. Досліджена законодавча база функціонування автотранспортних міжнародних перевезень, а саме для ефективного функціонування автотранспортних перевезень в Україні проаналізовано наступні основні її компоненти: закони та нормативні акти.

4. Проаналізовано особливості міжнародного автоперевезення вантажів під час дії військового стану в Україні з урахуванням вимог країн Європейського союзу (на прикладі Польщі та Румунії), а саме обмеження, ризики та забезпечення безпеки перевезень для автоперевізників та логістичних компаній.

5. Проведено аналіз зовнішньоекономічної діяльності України в 2022 р. в порівнянні з 2021 р. та особливості ефективності діяльності та фінансової стійкості ТОВ «Мастер Трак» за два періоду – 1 та 2 квартал 2023 року. Досліджено діяльність ТОВ «Мастер Трак» –транспортно-експедиційної компанії, яка займається перевезеннями вантажу з Європи в Україну та

навпаки. Компанія має вісім авто (контейнеровозів). Основними напрямками є Румунія – Україна та Польща – Україна. Підприємство користується ще транспортом наших партнерів-перевізників. Розглянуто процес документального оформлення операційної діяльності підприємства, які потрібні для звітності для оподаткування, сплати митних зборів та для захисту прав підприємства у рішенні спорів під час перевезення вантажу.

6. Для оцінки діяльності та напрямів розвитку міжнародних перевезень в Україні, як окремого підприємства, так й їх об'єднань, або галузі на рівні області, регіону або держави, а також виявлення факторів впливу на її розвиток або загрози і проблеми, необхідно, застосовувати запропонований нами інструментарій для проведення такого аналізу на різних рівнях дослідження і оцінки діяльності з метою її покращення та розвитку, а саме: на мікрорівні дослідження – фінансовий аналіз та SWOT-аналіз; на макрорівні застосовано – аналіз статистичних макроекономічних показників; матричний метод McKinsey.

5. Для проведення комплексного дослідження відповідно для завдань в даної кваліфікаційної роботі проведено не тільки вибір інструментарію для аналізу об'єкту та його проведення, й формування висновків, але й формування перспективних напрямів розвитку міжнародних перевезень та забезпечення їх безпеки у військовий час в Україні, напрями удосконалення якого та окремі важливі аспекти наведено в п. 3.3 кваліфікаційної роботи.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Ефективна економіка. № 8. 2018. URL <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=288> (дата звернення 24.11.2023).
2. Державна служба статистики України (State Statistics Service of Ukraine) Статистичний збірник "Транспорт України" Київ , 2022 рік
3. Проблеми та перспективи розвитку ринку пасажирських авіаційних перевезень в Україні. Документ підготувала група консультантів у складі: Олексій Блінов, Ільдар Газізуллін та Ігор Шевляков.// Міжнародний центр перспективних досліджень “Проблеми та перспективи розвитку ринку пасажирських авіаційних перевезень в Україні” URL: https://icps.com.ua/assets/uploads/images/images/eu/aviation_policy_ukr.pdf 288 (дата звернення 24.11.2023).
4. Крикавський Є.В., Шандрівська О.Є., Шинкаренко Н.В. Дослідження потенціалу річкового транспорту України на засадах концепції сталого розвитку. 2019. URL <http://doi.org/10.23939/semi2019.04.045> 288 (дата звернення 24.11.2023).
5. Контейнерні перевезення. URL: <https://friedman.com.ua/info/transport-traffic/transportation-forwarding/morskie-gruzoperevozki-i-ih-osobennosti-376/> (дата звернення 24.11.2023).
6. Пасажирські перевезення. URL: <https://www.golovbukh.ua/article/6113-qqq-17-m3-03-03-2017-organizatsiya-mjnarodnih-perevezen> (дата звернення 24.11.2023).
7. Міжнародні перевезення: правові аспекти. URL: <https://pravo.ua/articles/mezhdunarodnye-perevozki-avtotransportom/> (дата звернення 24.11.2023).
8. Як змінилась логістика у воєнний час URL: <http://surl.li/ojwdq> (дата звернення 24.11.2023)

9. Грузові перевезення. URL: <http://surl.li/ojwcv> (дата звернення 24.11.2023).

10. Рефрижераторні перевезення URL: <https://trans-atlas.com.ua/ua/article/195> (дата звернення 24.11.2023).

11. Закон України «Про автомобільний транспорт», від 05.04.2001р. №2344 (зі змінами). URL: <https://zakononline.com.ua> (дата звернення 24.11.2023).

12. Закон України «Про митне оформлення товарів», затверджений 11 жовтня 2007 р. від 26.09.2007р. №800 (зі змінами). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1166-07#Text> (дата звернення 24.11.2023).

13. Закон України «Про міжнародні автомобільні перевезення», затверджений (від 08.04.99) від 23.06.2006р. №3492- IV (зі змінами). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_034#Text (дата звернення 24.11.2023).

14. Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів, затверджено від 02.03.2000 від 02.03.2000р. №994_217 (зі змінами). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_217#Text (дата звернення 24.11.2023).

15. Конвенція «Про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів», затверджена (від 05.07.78) 19 травня. 1956 р. Женева, (ДОПНВ). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_234#Text (дата звернення 24.11.2023).

16. Угода між Урядом України та Урядом Румунії «Про міжнародне автомобільне сполучення (Угоду ратифіковано Законом від 10.02.2000р. №1451-III (1451-14) зі змінами). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/642_013#Text (дата звернення 24.11.2023).

17. Польща .URL: <https://export.gov.ua/country/103-polshcha> (дата звернення 24.11.2023).

18. Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом

URL:https://export.gov.ua/agreement/13-ugoda_pro_asotsiatsiiu_mizh_ukrainoiu_ta_ieuropeiskim_soюзom (дата звернення 24.11.2023).

19. Постанова «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом» від 2 грудня 2015 № 1001, зі змінами і доповненнями внесеними постановами Кабінету Міністрів України від 4.02.2016 .№42, від 4.02.2016 р. №100, від 23.08.2016 р. №537, від 16.03.2022 р. №297, від 25.03.2022 р. №368. URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1001-2015-%D0%BF#Text> (дата звернення 24.11.2023).

20. Закон України «Про особливий порядок вантажних перевезень на територію (з територію) окремих районів Донецької та Луганської областей», затверджений від 22 січня 2022 р. URL:<https://eimg.pravda.com/files/c/c/cc9583c-1.pdf> від 22 січня 2015 р.(дата звернення 24.11.2023).

21. Додатковий протокол до Женевських конвенцій від 12 серпня 1949 року, що стосується захисту жертв міжнародних збройних конфліктів (Протокол I), від 8 червня 1977 р. (зі змінами). URL:https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_199#Text (дата звернення 24.11.2023).

22. Статистичні дані по галузі автомобільного транспорту. Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>(дата звернення 24.11.2023).

23. Глава 2,3 Закон України «Про державне регулювання міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом» URL: https://zakononline.com.ua/documents/show/253773___253838 (дата звернення 24.11.2023).

24. Глава 2, стаття 9. Закон України «Про державне регулювання міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом»,

затверджений від 05.04.2001 № 22, ст 105 (зі змінами та доповненнями). URL: https://zakononline.com.ua/documents/show/253773___253838 (дата звернення 24.11.2023).

25. Мальська М. Білоус С. Менеджмент організацій: теорія та практика / Навчальний посібник. 2019. SBA-print. 190 с.

26. Шевченко Н.В., Мельник С.І. Фінансовий менеджмент: у схемах і таблицях. Львів: ЛьвДУВС, 2022. 224.

27. Марченко О. М. Практикум з менеджменту: навчальний посібник / О. М. Марченко. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2021. 224 с.

29. Шкільняк М. М, Овсянюк-Бердадіна О. Ф., Крисько Ж. Л., Демків І. О. Менеджмент: підручник. Тернопіль: ЗУНУ, 2022 р. 258 с.

30. Менеджмент. Навчальний посібник / А.М. Балашов, Г.Є. Мошек, А.С. Соломко, Ю.О. Соломко, М.В. Ковальчук, Ю.В. Поканєвич, С.П. Сердюк; заг. редакція проф. Балашова А.М. та проф. Мошека Г.Є. Київ: Видавництво Ліра-К, 2022. 646 с.

31. Менеджмент і адміністрування : підручник для бакалаврів / Колектив авторів. Чернівці : 2022. 684 с.

32. Марченко В.М., Шутюк В.В. Логістика : підручник / В. М. Марченко,.2–ге вид., доповн. Київ : НУХТ, 2022. 334 с.

33. Тюріна Н.М. Логістика:навчальний посібник. Київ: Цул, 2019. 392 С.

34. Жарська І.О. Логістика: навч. посіб. Одеса: ОНЕУ, 2019. 209 с.

35. Макаренко Н.О., Лищенко М.О. Логістика. Теоретичні основи: навч. - метод. посіб. Буринь: ПП «Буринська районна друкарня», 2019. 144 с.

36. Кислий В.М., Біловодська О.А., Олефіренко О.М., Соляник О.М. Логістика: Теорія та практика: Навч. посіб. К: Центр учбової літератури, 2010. 360 с.

37. Логістика: навч.посіб. / Безугла Л.С., Юрченко Н.І., Ільченко Т.В., Пальчик І.М., Воловик Д.В. Дніпро: Пороги, 2021. 252 с.

38. Міжнародні перевезення вантажів. URL: <http://surl.li/okrau>. (дата звернення 24.11.2023).

39. Основи менеджменту: Конспект лекцій [Електронний ресурс] : навч. посіб. для студентів спеціальності 073 «Менеджмент» освітньо-професійної програми «Менеджмент і бізнес-адміністрування» / КПІ ім. Ігоря Сікорського ; укладачі: Т.В. Лазоренко, С.О. Пермінова. Електронні текстові дані (1 файл: 560 КБ). Київ : КПІ ім. Ігоря Сікорського. 2021.166 с.

40. Кравченко В. О. Менеджмент: Навчальний посібник. Одеса: Атлант, 2013 р. 165 с. URL: <http://surl.li/okrbh> (дата звернення 24.11.2023).

41. Менеджмент. Навчальний посібник для здобувачів вищої освіти / Страпчук С. І., Миколенко О. П., Попова І. А., Пустова В. В. Львів, Видавництво «Новий Світ – 2000», 2020. 356 с.

42. Фінансова звітність ТОВ «Мастер-Трак» за 2023 р.

43. В`язніков К.М. Аналіз фінансових результатів діяльності підприємств харчової промисловості за абсолютними та відносними показниками: особливості проведення в сучасних умовах // Актуальні аспекти соціально-економічного розвитку України: погляд молоді. Матеріали V Всеукраїнської студентської науково-практичної конференції 30-31 травня 2023 року. Одеса: Одеський національний технологічний університет, 2022. С. 38-41.

44. Корчаковська К. В. Сучасні аспекти експорту в Україні // Актуальні аспекти соціально-економічного розвитку України: погляд молоді. Матеріали V Всеукраїнської студентської науково-практичної конференції 30-31 травня 2023 року. Одеса: Одеський національний технологічний університет, 2022. С. 43-45.

45. Державна служба статистики (Веб.сайт), Київ 2022. URU :<http://ukrstat.gov.ua>. (дата звернення 25.11.2023).

46. Савенко І.І., Седікова І.О., Седіков Д.В. Інноваційні технології – умова ефективного логістичного менеджменту : монографія // Одес. нац. акад. харч. технологій. Одеса : ОНАХТ, 2021. 196 с.

47. Савенко І.І., Седіков Д.В. Логістичний менеджмент, як інструмент оптимізації логістичних витрат. Економіка харчової промисловості. 2020. Т. 12, вип.3. С. 42-50.

48. Савенко І.І., Домбровська Н.О. Специфіка функціонування регіональних транспортно-логістичних систем з обслуговування експортних рідких харчових вантажів // International Scientific Conference «Modern transformation of economics and management in the era of globalization», Baltija Publishing. 2016. p. 218-222.

49. Седікова І.О., Седіков Д.В. Логістичні ланцюги підприємств із традиційною структурою управління // Вісник Одеського національного університету. №23, В.8, 2018. С. 123-127.

50. Савенко І.І., Седікова І.О., Седіков Д.В. Російсько-український конфлікт: виклики для зернового ринку // Економіка харчової промисловості. 2020. Т. 14, вип.2. С. 23-28.

51. Україна у цифрах 2021: статистичний збірник // Державна служба статистики України. Київ. 2022. 46 с. URL: https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2022/zb/08/zb_Ukraine%20in%20figures_21u.pdf (дата звернення: 22.11.2023).

52. Мних Є.В., Барабаш Н.С. Фінансовий аналіз: підручник. Київ: КНТУ. 2014. 536 с.

53. Базилінська О. Я. Фінансовий аналіз: теорія та практика: навч. посіб. 2-ге вид. Київ: Центр учбової літератури. 2011. 328 с.

54. Горбась І.М., Федоренко М.А., Проектування контрейлерних перевезень в Україні. Електронне наукове видання «Ефективна економіка» №5, 2020. DOI: 10.32702/2307-2105-2020.5.90