

УДК 656.025.4

## ГЕОГРАФІЧНІ ТРАНСФОРМАЦІЇ ТА КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПІДХОДИ ДО ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Платонов А.Ю.

Національний транспортний університет

Розглянута тенденція зміни обсягів експорту послуг міжнародних вантажних перевезень у 2012-2016 рр. Відзначено переорієнтацію міжнародних вантажних потоків вітчизняних автотранспортних підприємств зі східного напрямку на західний. Виділено основні проблеми в організації міжнародних вантажних перевезень та організаційні проблеми роботи автотранспортних підприємств. Обґрунтовано необхідність розширення сервісних послуг при організації міжнародних вантажних перевезень. Сформовано ключові фактори задоволення клієнтів автотранспортних підприємств.

**Ключові слова:** міжнародні вантажні перевезення, напрямки, євроінтеграція, організація перевезень, проблеми, транспортний сервіс.

**Постановка проблеми.** Політичні зміни, що відбувалися в Україні в останнє десятиріччя, істотним чином впливали на її міжнародну політику та економічний розвиток. Відповідно до вектору активізації політичних відносин нашої держави, збільшувалася активність і економічних процесів, невід'ємною частиною яких є перевезення вантажів.

Підписання асоціації з ЄС та обраний вектор на інтеграцію до економічної систем країн Західної Європи стає передумовою зростання товарообмінних операцій між Україною та країнами Європейського Союзу, відповідно, сприяє збільшенню міжнародних вантажоперевезень у цьому напрямку. При цьому, зі зміною напрямків транспортних потоків, змінюють і вимоги до змісту нормативно-правого регулювання, організацій-

ного забезпечення надання транспортних послуг, рівня сервісу та інформатизації процесів, транспортних засобів, кваліфікації водіїв тощо. Таким чином, питання географічних трансформацій міжнародних вантажних перевезень та забезпечення конкурентоспроможності національних автотранспортних підприємства на міжнародному рівні є особливо важливим. Вивченню зазначеної проблеми і присвячена дана робота.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання організації міжнародних вантажних перевезень викликають значний інтерес у вітчизняних науковців. Особливості торгівлі транспортними послугами в умовах євроінтеграції розглядалися в роботах таких авторів, як В.Л. Дикань [1], М.Ю. Калабухіна [6], О.Б. Мних [8], Д.В. Слободян, М.Ю. Цветов [9], О.А. Шиба

[10] та ін. Детальне вивчення існуючих проблем та рівень організаційного забезпечення діяльності підприємств автомобільного транспорту провелося Г.В. Мітченко [7].

Зміна географічної активності міжнародних вантажних перевезень найкраще відображена у результатах статичних досліджень, що регулярно проводяться Державною службою статистики України [2, 3, 4, 5].

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Незважаючи на існуючі міжнародні договори та стандартизацію певних видів дозвоільно-супровідних документів, рівень вимог до процесів здійснення міжнародних вантажних перевезень у західному напрямку має певні особливості. Саме тому необхідним виступає детальне дослідження та формування ключових системних вимог до організації міжнародних вантажних перевезень в умовах євроінтеграції.

**Метою статті** є виявлення тенденції зміни географічних напрямків потоків міжнародних вантажних перевезень, а також розробка концептуальних підходів до організації міжнародних вантажних перевезень в умовах євроінтеграції.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Надання вітчизняними перевізниками послуг міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом обліковується як експорт транспортних автомобільних послуг. Дослідження географії міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом свідчить, що національні перевізники транспортують вантажі до таких країн як Австрія, Бельгія, Білорусь, Британія, Данія, Естонія, Іспанія, Італія, Казахстан, Кіпр, Латвія, Литва, Республіка Молдова, Нідерланди, Німеччина (ФРН), Панама, Польща, РФ, Румунія, Словаччина, США, Туреччина, Туркменістан, Угорщина, Франція, Чехія, Швейцарія, Швеція. Обсяги експорту послуг міжнародного перевезення вантажів за країнами світу у 2012-2016 рр. представлені у табл. 1.

Як вже було зазначено, на міжнародні вантажні перевезення значним чином впливають міжнародні відносини та вектор зовнішньої політики України. Підписання Асоціації з ЄС, євроінтеграційні процеси та загострення відносин з РФ (зокрема, заборона транзиту територією РФ будь-яких товарів із України з січня 2016 р.) істотно

Таблиця 1

**Динаміка та структура експорту транспортних послуг за країнами світу у 2012-2016 рр.**

	Динаміка, млн. дол. США					Структура, %				
	2012	2013	2014	2015	2016	2012	2013	2014	2015	2016
Австрія	45,62	22,41	21,59	14,49	17,02	10,2	5,1	4,7	5,8	7,2
Бельгія	7,60	5,71	5,12	2,48	3,96	1,7	1,3	1,1	1,0	1,7
Білорусь	4,92	7,91	9,21	5,75	4,23	1,1	1,8	2,0	2,3	1,8
Болгарія	5,81		1,27			1,3		0,3		0,0
Велика Британія	24,60	23,73	27,93	18,68	20,91	5,5	5,4	6,1	7,5	8,8
Грузія		3,08	2,58		1,01		0,7	0,6		0,4
Данія	3,58	4,39	4,28	2,05	1,84	0,8	1,0	0,9	0,8	0,8
Естонія	4,47	9,67	1,35	2,08	3,35	1	2,2	0,3	0,8	1,4
Іспанія		0,00	3,95	2,68			0,0	0,9	1,1	0,0
Італія	20,58	11,86	12,23	8,48	4,23	4,6	2,7	2,7	3,4	1,8
Казахстан	0,00	3,52	2,47	2,87	2,36		0,8	0,5	1,2	1,0
Кіпр	11,18	10,11	8,33	5,84	5,83	2,5	2,3	1,8	2,3	2,5
Латвія	5,37	4,39	95,51	10,37	5,44	1,2	1,0	20,8	4,2	2,3
Литва	2,68	2,64	15,23	4,28	4,04	0,6	0,6	3,3	1,7	1,7
Республіка Молдова		2,64	2,82	1,62	1,91		0,6	0,6	0,7	0,8
Нідерланди	13,87	7,03	9,13	9,13	10,06	3,1	1,6	2,0	3,7	4,2
Німеччина (ФРН)	78,28	72,06	71,25	45,69	50,14	17,5	16,4	15,5	18,3	21,1
ОАЕ					1,43					0,6
Панама	14,31	33,83	5,22	2,93	2,49	3,2	7,7	1,1	1,2	1,0
Польща	34,44	27,68	25,16	23,55	23,88	7,7	6,3	5,5	9,5	10,0
Російська Федерація	97,06	87,44	53,73	25,80	18,54	21,7	19,9	11,7	10,4	7,8
Румунія	10,74	0,00	1,92	2,52	3,09	2,4	0,0	0,4	1,0	1,3
Словаччина	3,13	2,64	1,88	2,75	2,63	0,7	0,6	0,4	1,1	1,1
США	5,37	5,71	5,19	2,53		1,2	1,3	1,1	1,0	0,0
Туреччина	5,81	3,95	2,11	2,24	1,81	1,3	0,9	0,5	0,9	0,8
Туркменістан			0,23	0,76	0,05			0,1	0,3	0,0
Угорщина	11,18	9,23	8,32	5,50	5,39	2,5	2,1	1,8	2,2	2,3
Фінляндія	7,16	6,15	5,30	0,00		1,6	1,4	1,2	0,0	0,0
Франція	9,39	14,06	7,10	5,02	5,49	2,1	3,2	1,5	2,0	2,3
Чехія	4,92	5,27	3,29	3,74	5,21	1,1	1,2	0,7	1,5	2,2
Швейцарія	15,21	21,09	24,34	14,47	10,08	3,4	4,8	5,3	5,8	4,2
Швеція			3,62	3,12	4,19			0,8	1,3	1,8
<b>Разом</b>	<b>447,3</b>	<b>439,4</b>	<b>459,62</b>	<b>249,07</b>	<b>237,9</b>	<b>89,7</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Джерело: розроблено автором за даними [2, 3, 4, 5]

вплинули на географічну структуру міжнародних вантажних перевезень. Зміна ТОП-10 основних країн здійснення міжнародних вантажних перевезень у 2013-2016 рр. представлена у табл. 2.

Проведений аналіз свідчить про переорієнтацією автомобільних вантажних потоків зі східного напрямку на західний. Частка вантажних перевезень до Російської Федерації знизилася майже втричі – з 21,7% у 2012 р. до 7,8% у 2016 р. У 2014 р. значно активізувався вантажообіг з Латвією (20,8%), стабільно високою лишається частка відправлень вантажів до Німеччини (за результатами 2016 р. становила 21,1%). Протягом досліджуваного періоду частка експорту послуг автомобільних вантажних перевезень до Польщі збільшилася з 6,3% до 10,0%, до Великобританії – з 5,4% до 8,8%.

Високі частки Панами та Кіпру як імпортерів послуг національних автоперевізників можна пояснити тим, що в цих країнах зареєстровані офшорні компанії, які виступають замовниками перевезень вантажів.

Для більш детального дослідження специфіки та існуючих проблем організації міжнародних

вантажних перевезень автором було проведено опитування 30 спеціалістів з міжнародних вантажних перевезень, що працюють в автотранспортних підприємствах України. Працівниками автотранспортних підприємств серед ключових проблем в організації міжнародних вантажних перевезень в контексті євроінтеграції виділяються наступні фактори:

- складна система отримання дозволів та ліцензій;
- відсутність сприятливих умов фінансування оновлення транспортного парку;
- неефективна організація митного контролю;
- зростання собівартості міжнародних вантажних перевезень, підвищення цін на паливо та автозапчастини;
- коливання валютних курсів;
- високий рівень корупції;
- поганий стан автошляхів та інфраструктури в країні;
- висока вартість впровадження сучасних логістичних технологій;

Серед ключових організаційних проблем роботи автотранспортних підприємств спеціаліста-

Таблиця 2

**ТОП-10 основних країн здійснення міжнародних вантажних перевезень українськими перевізниками у 2013-2016 рр. (за вартістю перевезень)**

Місце в рейтингу	2012	2013	2014	2015	2016
1	Російська Федерація	Російська Федерація	Латвія	Німеччина (ФРН)	Німеччина (ФРН)
2	Німеччина (ФРН)	Німеччина (ФРН)	Німеччина (ФРН)	Російська Федерація	Польща
3	Австрія	Панама	Російська Федерація	Польща	Велика Британія
4	Польща	Польща	Велика Британія	Велика Британія	Російська Федерація
5	Велика Британія	Велика Британія	Польща	Австрія	Австрія
6	Італія	Австрія	Швейцарія	Швейцарія	Швейцарія
7	Швейцарія	Швейцарія	Австрія	Латвія	Нідерланди
8	Панама	Франція	Литва	Нідерланди	Кіпр
9	Нідерланди	Італія	Італія	Італія	Франція
10	Кіпр	Кіпр	Білорусь	Білорусь	Латвія

Джерело: розроблено автором за даними [2, 3, 4, 5]

Таблиця 3

**Основні напрямки здійснення транспортного сервісу при організації міжнародних вантажних перевезень в роботі вітчизняних автотранспортних підприємств**

Етапи надання сервісу	Характеристика
1. Сервісні послуги перед процесом транспортування	Підготовка необхідних транспортних документів. Надання послуг з митного оформлення. Консолідація дрібних відправок вантажу, з метою зниження витрат на транспортування. Упаковка вантажу у відповідності з прийнятими стандартами фірми-перевізника. Здійснення вантажних робіт. Зберігання вантажу. Страхування вантажу.
2. Сервісні послуги, що супроводжують процес транспортування	Забезпечення можливості відстежування переміщення вантажу для вантажовідправника та вантажоодержувача. Контроль за здійсненням транспортування. Координація дій компаній, залучених до процесу транспортування вантажу. Моніторинг руху вантажу з метою запобігання несприятливих ситуацій.
3. Сервісні послуги, що надаються після процесу транспортування	Повідомлення вантажоодержувача / вантажовідправника про прибуття вантажу. Надання послуг з митного оформлення вантажу (розмитнення). Здійснення розвантажувальних робіт. Перевірка стану та рівня збереженості вантажу.

Джерело: розроблено автором за даними [9, с. 77]

ми з організації міжнародних вантажних перевезень були виділені такі:

- недотримання строків оплати за договорами перевезень з боку клієнтів
- складність прогнозування точних термінів доставки через можливі затримки при проходженні митного контролю;
- недостатня кваліфікація кадрів;
- низька відповідальність працівників підприємств;
- проблеми внутрішньої організації бізнес-процесів транспортування вантажів (недостатній рівень використання інформаційних технологій).

Отримані результати опитування співпадають із дослідженням, проведеним Г.В. Мітченко [7] у 2015 р., що свідчить про відсутність практичних кроків до вирішення проблем розвитку галузі міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом.

Організація міжнародних вантажних перевезень передбачає не тільки безпосередньо надання послуг транспортування, але і певний рівень сервісу та комплекс додаткових послуг. Основні напрямки здійснення транспортного сервісу, що пропонуються вітчизняними АТП, були виділені М.Ю. Цвєтовим та Д.В. Слободян та структуровані у табл. 3.

Організація міжнародних вантажних перевезень передбачає забезпечення надання наступних послуг з боку автотранспортних підприємств:

- можливість надання вантажовідправникам необхідних видів транспортних засобів (досягається за рахунок того, що автотранспортні підприємства мають власний автопарк або агентські договори з іншими перевізниками);
- гнучкість в переговорах з вантажовідправниками, можливість надання йому додаткових послуг;
- можливість комплексного обслуговування вантажовідправника, тобто планування, організація і здійснення всіх транспортних операцій, необхідних вантажовідправнику;
- використання різних способів організації вантажоперевезень (наприклад, організація мультимодальних перевезень).

Як зазначає О.Б. Мних, здійснення міжнародних вантажних перевезень знаходиться під впливом ринкового середовища, складовою частиною якого є взаємодія суб'єктів ринку [8, с. 436]. Розвиток ринку веде до загострення конкуренції, і якість надання послуг з міжнародних перевезень стає вирішальним фактором вибору компанії-перевізника. Саме тому автотранспортним підприємствам для задоволення вимог клієнтів необхідно вивчати запити споживачів транспортних послуг, можливості конкурентів, точно встановлювати і професійно здійснювати маркетингову стратегію транспортного обслуговування замовників [1, с. 17]. Підхід повинен бути індивідуальним і передбачати високий рівень якості транспортних послуг.

Якість транспортного обслуговування – кількісна характеристика однієї або декількох споживчих властивостей транспортної послуги, що формуються відповідно до встановлених вимог і норм [9, с. 73]. При вантажних перевезеннях до показників якості транспортного обслуговування належать швидкість доставки вантажу (термін доставки),

збереження вантажів, повнота і рівномірність (ритмічність) перевезень, комплексність обслуговування, безпека і екологічність перевезень.

Рівень якості транспортного обслуговування є відносною характеристикою якості транспортних послуг, яка заснована на зіставленні значень фактичних показників за певними критеріями з їх нормативними або бажаними значеннями. Критеріями, за якими можна проводити оцінку якості транспортного обслуговування в галузі міжнародних вантажних перевезень виступають повнота, швидкість, своєчасність або рівномірність доставки та збереження вантажів, безпека перевезень, а також комплексність, доступність і рівень сервісу.

Строки транспортування вантажів визначаються при укладенні договору або узгодженні заявок на перевезення між вантажовласниками і компаніями-перевізниками. Істотними причинами затримок строків транспортування у роботі вітчизняних автотранспортних підприємств виступають затримки проходження вантажного транспорту на митних пунктах контролю, що є суттєвою проблемою в організації міжнародних вантажних перевезень [6, с. 17].

Рівень виконання міжнародних вантажних перевезень в зазначені замовником терміни іноді розраховують співвідношенням середніх фактичних і нормативних (бажаних, договірних) термінів доставки вантажів. Проте, необхідно враховувати значні відмінності між результатами співвідношень середніх значень і дотриманням прийнятих термінів перевезення за конкретним відправленнями. Можливість доставити вантаж швидше або дотримання визначених термінів автотранспортування мають велике економічне значення для вантажовласників, оскільки мають пряий вплив на використання їх оборотних коштів [10]. У разі перевищення термінів перевезення вантажу з вини автотранспортного підприємства, компанією-перевізником можуть бути виплачені значні штрафи власнику вантажу. Розміри штрафів в розрахунок на 1 т перевезених вчасно вантажів і кількість затриманих вантажів дають можливість оцінювати якість роботи автотранспортного підприємства. Слід зазначити, що українські автотранспортні підприємства добре ознайомлені з проблемами затримок під час проходження пунктів митного контролю, враховують це при укладанні договорів на міжнародні перевезення, подовжуючи терміни доставки.

Конкурентоспроможні товари та послуги відповідають якісним вимогам конкурентного ринку в даний момент часу і можуть перевершувати за споживчими властивостями подібні товари та послуги конкурентів. Щоб забезпечити таку якість, як правило, потрібні серйозні витрати. Тому конкурентоспроможність транспортних послуг визначається ще співвідношенням результатів і витрат.

О.А. Шиба [10] наголошує, що у практиці організації міжнародних автомобільних перевезень національні автотранспортні підприємства можуть стикатися з проблемами організаційного характеру, що пов'язані із високою трудомісткістю виконання основних бізнес-процесів, відсутністю оперативного доступу до необхідних даних, відсутністю сучасних інформаційно-технічних

засобів в роботі відділів управління вантажних перевезень і транспортом. Причинами таких проблем є перш за все низький рівень використання інформаційних технологій в процесі автомобільних перевезень зокрема та роботи суб'єктів господарювання загалом.

Відповідно до виділених проблем, було сформувано ключові фактори задоволення клієнтів автотранспортних підприємств, які мають дотримуватися в процесі організації міжнародних вантажних перевезень:

- надійність перевезень;
- мінімальний термін (тривалість) доставки;
- своєчасність доставки (гарантовані строки доставки);
- безпека перевезень і збереження вантажу при доставці;
- зручність прийому і здачі вантажу;
- наявність додаткових послуг;
- пристосованість до вимог клієнта (гнучкість обслуговування);
- належне супроводження вантажу;
- прийнятна (пропорційна) вартість послуг;
- наявність системи знижок та програм лояльності для клієнтів;
- можливість отримання достовірної інформації про вартість перевезень;
- можливість надання послуг зберігання вантажу;
- можливість спеціалізованих перевезень.

Таким чином, вітчизняним автотранспортним підприємствам для успішної роботи на ринку міжнародних вантажоперевезень в контексті євроінтеграції необхідно забезпечити високий рівень показників якості транспортних послуг та їх конкурентоспроможність.

**Висновки і перспективи подальших досліджень.** Дослідження статичної інформації дозволило виявити тенденцію переорієнтації міжнародних вантажних потоків вітчизняних автотранспортних підприємств зі східного напрямку у 2012-2013 рр. на західний напрямку у 2014-2017 рр., що співпадає зі зміною політичного курсу розвитку України. Забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних вантажних перевізників в контексті євроінтеграції повинне бути спрямоване на підвищення якості роботи та зниження сумарних втрат від неефективної організації процесу транспортування. Вирішення проблем розвитку галузі міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом можливо лише за умови комплексного підходу та консолідації зусиль держави та суб'єктів господарювання. Перспективами подальших досліджень виступає детальне вивчення можливостей використання сучасних інформаційних технологій в організації міжнародних вантажних перевезень, побудови комплексних логістичних систем та можливості розширення сервісних функцій автотранспортних підприємств.

## Список літератури:

1. Дикань В.Л. Ефективність роботи транспортної системи України в умовах глобалізації економічних систем [текст] / В.Л. Дикань, М.В. Корінь // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук.-практ. статей. – Вип. 33. – Харків, 2011. – С. 13-19.
2. Зовнішня торгівля України товарами та послугами 2013. Статистичний збірник. – К.: Державна служба статистики України, 2014. – 151 с.
3. Зовнішня торгівля України товарами та послугами 2014. Статистичний збірник. – К.: Державна служба статистики України, 2015. – 152 с.
4. Зовнішня торгівля України товарами та послугами 2015. Статистичний збірник. – К.: Державна служба статистики України, 2016. – 150 с.
5. Зовнішня торгівля України товарами та послугами 2016. Статистичний збірник. – К.: Державна служба статистики України, 2017. – 153 с.
6. Калабухіна М.Ю. Обґрунтування необхідності використання транзитного потенціалу України в умовах розбудови національної мережі міжнародних транспортних коридорів / М.Ю. Калабухіна // Вісник економіки транспорту і промисловості, 2013. – № 42. – С. 16-17.
7. Мітченко Г.В. Організаційно-економічне забезпечення стратегічного маркетингу на підприємствах автомобільного транспорту [Текст]: дис. ... канд. екон. наук / Мітченко Г.В.; 08.00.04 – економіка та упр. підприємствами (за видами екон. діяльн.). – Київ: НТУ, 2015. – 211 с.
8. Мних О.Б. Розвиток транспортної політики в Україні згідно з вимогами ЄС на прикладі вантажних перевезень залізничного і автомобільного транспорту / О.Б. Мних, Б.Д. Гречин // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». – 2012. – № 749: Логістика. – С. 434-440.
9. Цветов М.Ю. Особливості торгівлі транспортними послугами в умовах євроінтеграції / М.Ю. Цветов, Д.В. Слободян // Збірник наукових праць Державного економіко – технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 23-24. – К.: ДЕДУТ, 2013. – С. 70-78.
10. Шиба О.А. Підвищення ефективності автомобільних вантажних перевезень між країнами-членами європейського союзу та третіми країнами / О.А. Шиба [Електронний ресурс] // Журнал Міжнародні відносини Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Серія Економічні науки. – 2016. – № 9. – Режим доступу: <http://journals.iir.kiev.ua/index.php/ecn/issue/view/174>.

**Платонов А.Ю.**

Национальный транспортный университет

## **ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ТРАНСФОРМАЦИИ И КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ПОДХОДЫ К ОРГАНИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК В УСЛОВИЯХ ЕВРОИНТЕГРАЦИИ**

### **Аннотация**

Рассмотрена тенденция изменения объемов экспорта услуг международных грузоперевозок в 2012-2016 гг. Отмечена переориентация международных грузовых потоков отечественных автотранспортных предприятий с восточного направления на западное. Выделены основные проблемы в организации международных грузовых перевозок и организационные проблемы работы автотранспортных предприятий. Обоснована необходимость расширения сервисных услуг в ходе организации международных грузовых перевозок. Сформированы ключевые факторы удовлетворенности клиентов автотранспортных предприятий.

**Ключевые слова:** международные грузовые перевозки, направления, евроинтеграция, организация перевозок, проблемы, транспортный сервис.

**Platonov A.Yu.**

National Transport University

## **GEOGRAPHICAL TRANSFORMATIONS AND CONCEPTUAL APPROACHES TO ORGANIZATION OF INTERNATIONAL CARGO TRANSPORT IN THE CONDITIONS OF EURO INTEGRATION**

### **Summary**

The tendency of changes in volumes of export of international freight transportation services in 2012-2016 is considered. The re-orientation of international cargo streams of domestic motor transport enterprises from the eastern direction to the western one is noted. The main problems in the organization of international freight transportation and organizational problems of motor transport enterprises are highlighted. The necessity of expansion of service services in the organization of international freight transportation is substantiated. The key factors of customer satisfaction of motor transport enterprises are formed.

**Keywords:** international freight transportation, directions, eurointegration, organization of transportation, problems, transport service.