

## АНАЛІЗ ПЕРСПЕКТИВ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В МІЖНАРОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ

Нефедов А. Р., студент групи 275-21бстн-3-01  
Кравцов А. Г., канд. техн. наук, доц.

Основною ланкою в розвитку ринкових відносин є підприємство та торгівля на міжнародних ринках. Сучасна економічна ситуація та військове становище в Україні вимагає від підприємств, які виробляють або постачають продукцію на міжнародні ринки, новий логістичний підхід до організації, управління і внутрішнього планування підприємства. Планування потрібне будь-якій організації, яка вдосконалюватиметься у майбутньому, враховуючи усі аспекти діяльності: виробничі, транспортні, логістичні, фінансові, маркетингові і так далі, що сприяє підвищенню ефективності діяльності.

Перевезення в міжнародному сполученні безпосередньо пов'язані з тим, як регламентуються питання доступу до ринку міжнародних автомобільних перевезень в сучасних умовах. На яких умовах можуть здійснюватися міжнародні перевезення по території окремої країни, на скільки спрощений та удосконалений порядок оформлення віз для водіїв автотранспортних засобів, що виконують міжнародні перевезення, на скільки розвинуті зовнішньоекономічні зв'язки між країнами і характер їх політичних відносин [1].

Для сучасного економічного стану України характерним є підвищення ролі транспорту, який забезпечує життєдіяльність населення, функціонування і розвиток економіки держави, збереження її обороноздатності, можливість досягнення зовнішньоекономічних цілей країни.

Транспорт, як ніяка інша галузь відображає стан економіки країни в цілому. Україна розташована у центральній частині Європи і займає дуже привабливе геополітичне положення. Вона є природною транзитною країною для усіх видів транспорту, у тому числі автомобільного, але військовий стан в країні дещо призупинив вантажні перевезення за деякими напрямками. Ці фактори створюють необхідні передумови для залучення значних обсягів транзитних вантажів. Транспорт є в Україні однією з пріоритетних галузей, у розвитку якої зацікавлені не тільки українські учасники ЗЕД, а й іноземні партнери, тому що найкоротші шляхи руху товарів проходять по території України. Однак потенціал геополітичного становища України як «транспортного» або «експедиційно-розподільчого» центру використовується на даний момент не в повній мірі. Ситуація ускладнюється внаслідок військового стану в країні, що призводить до негативного впливу на світову транспортну систему економічної дестабілізації, яка як прояв кризи відбивається на всіх галузях світового господарства.

За статистикою, до масштабного вторгнення Росії частка Євросоюзу в міжнародній торгівлі України становила 41%, експорт своєї продукції до ЄС здійснювали більш ніж 10 тисяч українських виробників. Додаткові рішення,

прийняті під час війни – скасування всіх митних зборів, укладення угоди про скасування дозволів на перевезення, приєднання до спільної транзитної системи – допомогли Україні пом'якшити шок війни та ще міцніше пов'язати українську економіку з ЄС [2].

Зона вільної торгівлі, створена між Україною та ЄС, не призвела до гальмування українського виробництва, навіть якщо дехто очікував цього. Водночас, її внесок у розвиток більшості галузей української економіки, покращення її структури, зміцнення конкурентоспроможності та диверсифікації економічної діяльності все ще залишається недостатнім [3].

Українські підприємства не стали частинами європейських ланцюгів створення доданої вартості, що пояснює той занепад промисловості, який спостерігається в Україні: російські ринки втрачені, виробничі мережі демонтовані, а європейські ланцюги ще не створені. Недостатня взаємодія між бізнес-структурами гальмує просування України в напрямку євроінтеграції, який до цього часу переважно забезпечується на державному рівні і призводить до недостатньої глибини євроінтеграції в Україні у порівнянні з практикою євроінтеграції країн Центральної Європи [4].

Війна між Росією та Україною стала поштовхом до певних, досить кардинальних, змін у ланцюжку поставок. Дорожня та залізнична інфраструктура стала життєво важливими для забезпечення евакуації та переміщення населення, переміщення військової техніки та гуманітарних вантажів з початком воєнного стану. Одночасно, необхідно збільшувати пропускну здатність західних прикордонних переходів та транспортної інфраструктури, включаючи розбудову мультимодальних терміналів, через виклики, пов'язані зі зміною транспортно-логістичних маршрутів та руйнуванням транспортної інфраструктури.

Важливим напрямком державного регулювання транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності є дотримання Україною валютно-тарифної політики на світовому транспортному ринку. Створені автотранспортні підприємства різних форм власності здійснюють вантажні автоперевезення в Європу і деякі з них мають угоди із зарубіжними країнами про зворотне завантаження, що сприяє розширенню ринку автотранспортних послуг України. В результаті жорсткої конкуренції на ринку послуг більшість автотранспортних підприємств несуть збитки.

Актуальність даного питання обумовлена тим, що головне завдання системи надання послуг з міжнародних перевезень автомобільним транспортом є підвищення ефективності її функціонування за рахунок подальшої оптимізації її структури, широкого застосування сучасних організаційних форм і технологій, удосконалення правових норм і підвищення ролі керівних органів системи, які повніше відповідатимуть вимогам ринку послуг.

Питання міжнародних транспортних перевезень - одні з найскладніших так як вимагають чіткої координації процесу з урахуванням міжнародного законодавства, права та особливостей транспортних систем.

Перевезення вантажів – завжди, пов'язане з ризиком, а враховуючи сучасний сан в якому перебуває країна, ризики зросли в рази. Перевізники завжди прагнули максимально обмежити свою відповідальність. З іншого боку, вантажовідправники мають договірні зобов'язання перед своїми покупцями і теж прагнуть зменшити ризик втрати або псування перевезених товарів. Користувачі транспортних послуг віддають перевагу таким показникам, як дотримання часових графіків доставки, відповідальність за задоволення споживчих потреб, надійність доставки [5].

У зв'язку з цим вагоме місце і у внутрішній, і в зовнішній політиці нашої держави належить опрацюванню й реалізації «Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні», «Комплексної програми утвердження України як транзитної держави», розширенню співробітництва з міжнародними транспортними організаціями, забезпеченню приєднання України до міжнародних конвенцій та угод у галузі міжнародних перевезень [6]. Також можливість вступу України до ЄС значно може поліпшити ситуацію яка виникає при організації перевезень в міжнародному сполученні.

#### Література

1. [https://cdn.regulation.gov.ua/dd/ea/a1/34/regulation.gov.ua\\_GREEN%20PA PER%20'On%20International%20Freight%20Road%20Transport'.pdf](https://cdn.regulation.gov.ua/dd/ea/a1/34/regulation.gov.ua_GREEN%20PA PER%20'On%20International%20Freight%20Road%20Transport'.pdf)
2. Bradley Casey, Optimising Container Processes at Multimodal Seaport Terminals : Australia, 2018. 235 p.
3. <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2423>
4. [http://archive.nbu.gov.ua/portal/soc\\_gum/prvs/2022\\_3/1294.pdf](http://archive.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/prvs/2022_3/1294.pdf)
5. <https://www.kmu.gov.ua/npas/243610554>
6. [http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/11\\_2020/14.pdf](http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/11_2020/14.pdf)