

І. Б. Якайтис,
к. держ. упр., викладач кафедри транспортних технологій,
ДВНЗ "Транспортно-економічний коледж" Національного транспортного університету
ORCID: 0000-0001-8775-5980

DOI: 10.32702/2306-6814.2020.21—22.124

СТРАТЕГІЧНІ ВЕКТОРИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

I. Yakaytis,
PhD in Public Administration, Lecturer of the Department of Transportation Technologies,
SHEE "Transport and Economic College" of National Transport University

STRATEGIC VECTORS OF INTERNATIONAL TRANSPORTATION DEVELOPMENT IN UKRAINE

У статті проаналізовано стан функціонування ринку міжнародних транспортних перевезень в Україні. Встановлено, що вітчизняний ринок транспортних послуг характеризується значною кількістю приватних підприємств різних розмірів; середні та великі транспортні організації мають налагоджені маршрути та міжнародні зв'язки, що значно спрощує та пришвидшує здійснення міжнародної економічної діяльності; дрібні, у свою чергу зазвичай змушені постійно підшукувати нових споживачів, часто буває, що автопарк не відповідає вимогам або не вистачає чисельності автопарку, саме дрібним фірмам значно тяжче реалізувати експорт транспортних послуг. Запропоновано методологічні засади стратегії забезпечення стійкого розвитку міжнародних перевезень, які ґрунтуються на формуванні системи регулюючих й контролюючих заходів, орієнтованих на підвищення результативності діяльності автомобільного транспорту в міжнародному конкурентному середовищі та перебуває під впливом соціально-економічних, екологічних й територіально-галузевих факторів. Це дасть змогу використовувати їх як науково обґрунтований методологічний й практичний базис для управління автомобільним транспортом в Україні. Методологічний інструментарій управління процесом формування стратегії забезпечення стійкого розвитку міжнародних перевезень, ґрунтується на систематизації сукупності критеріїв й показників маркетингового аналізу ринку міжнародних транспортних послуг, враховує комплекс методів (ресурсний; програмно-цільовий; екстраполяційний; інтерполятивний; статистичний; моделювання) та умов формування транспортно-економічних зв'язків, що дозволяє ідентифікувати проблеми та обрати оптимальний варіант дій для досягнення поставлених стратегічних цілей забезпечення стійкості транспортної галузі в Україні.

The article analyzes the state of functioning of the international transport market in Ukraine. It is established that the domestic market of transport services is characterized by a significant number of private enterprises of various sizes; medium and large transport organizations have well-established routes and international connections, which greatly simplifies and accelerates the implementation of international economic activities; small, in turn, are usually forced to constantly look for new consumers, it often happens that the fleet does not meet the requirements or lacks the number of fleet, it is much harder for small firms to export transport services. The methodological principles of the strategy of sustainable development of international transport are proposed, which are based on the formation of a system of regulatory and control measures aimed at improving the efficiency of road transport in an internationally competitive environment and is influenced by socio-economic, environmental and territorial factors. This will allow using them as a scientifically sound methodological and practical basis for road transport management in Ukraine. Methodological tools for managing the process of forming a strategy for sustainable development of international transport, based on a systematization of criteria and indicators of marketing analysis of the market of international transport services, takes into account a set of methods (resource; program-target; extrapolation; interpolation; statistical; modeling) and conditions of transport-economic connections, which allows to identify problems and choose the best course of action to achieve the strategic goals of ensuring the sustainability of the transport sector in Ukraine. To form a system of strategic management of the development of trucking companies based on the use of external resources and their conversion into internal resource potential, it is advisable to direct strategic activities to create an association of freight carriers, control points and with their general market development. We are talking about full market re-segmentation with a focus on filling the segments of local – rural transport, application of market monitoring system and such trends of STP as increasing

capacity, reliability, general improvement of vehicles and assessment of competition, deepening specialization in freight while eliminating others. areas of activity, differentiation of strategies by groups of carriers, reorganization of enterprises in the direction of increasing the volume of traffic.

Ключові слова: міжнародні перевезення, транспортна галузь, транспортні послуги, управління, стратегія, конкурентне середовище.

Key words: international transportations, transport branch, transport services, management, strategy, competitive environment.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Зовнішньоекономічна діяльність країни загалом та підприємства зокрема передбачає розвиток сфери транспортних послуг. Підвищення їх якості може значно знизити витрати на транспорт як частину собівартості продукції та, відповідно, підвищити прибутковість конкретних суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності. З іншого боку, нарощення обсягів зовнішньої торгівлі країною змушує підприємства транспортної галузі удосконалювати свої технології та шукати шляхи подолання існуючих проблем. Україна має значний потенціал для нарощування обсягів міжнародних перевезень, зокрема надання автотранспортних послуг. В умовах євроінтеграції змінюється зовнішньоекономічний вектор, трансформуються логістичні схеми, тому питання виявлення та розв'язання проблем розвитку міжнародної діяльності вітчизняних автоперевізників на зарубіжних, передусім європейських, ринках набувають особливої актуальності.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

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

МЕТА СТАТТІ

Метою статті є поглиблення та обґрунтування теоретико-методологічних основ функціонування міжнародних перевезень в Україні й розробці стратегії забезпечення їх стійкого розвитку.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

На функціонування та структуру транспортних перевезень значний вплив мають світовий економічний розвиток і міжнародний поділ праці. Загалом спостерігається тенденція до швидкого росту обсягів міжнародної торгівлі у порівнянні з ростом обсягів міжнародних перевезень вантажів [1]. Автомобільний транспорт має певні переваги, зокрема, низьку вартість, якісну та велику інфраструктуру, безпеку та приватність доставки. На противагу перевагам, є низка ризиків, пов'язаних з автомобільними перевезеннями: великі збори за кори-

стування дорожньою інфраструктурою в деяких країнах, можливість пошкодження товарів, перевезення на великі відстані може бути неефективним за критерієм часу, диференціація правил дорожнього руху в деяких країнах.

Правове регулювання міжнародних перевезень здійснюється за допомогою міжнародних угод, які закріплюють умови перевезень вантажів і пасажирів. Загалом, функціонування автотранспортних підприємств чітко регламентується міжнародним законодавством, яке є стандартизованим та уніфікованим. Де-юре, законодавство України формує адекватні межі і вимоги до діяльності автотранспортного перевезення. Але, де-факто, нормативно-правова база не функціонує через високу корумпованість у сфері надання дозвільних документів та проходження митниць. Крім цього, українське законодавство дуже повільно реагує на зміни у міжнародному, що створює невідповідність у вимогах до характеристик вантажівок в Україні та закордоном.

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

Одним із лідерів на ринку міжнародних автомобільних вантажних перевезень серед перевізників Західної України є Транс-Атлас. Компанія ПП "Транс-Атлас" є членом асоціації міжнародних перевізників України — АСМАП та функціонує на ринку понад 10 років. Перелік послуг, які надає підприємство, включає: міжнародні перевезення (підбір автотранспорту з урахуванням характеристик, термінів та умов доставки; швидкий розрахунок вартості автоперевезення; надання контактної інформації водія і номерів вантажних автомобілів; страхування вантажів; перевезення за системою TIR; інформування про місцезнаходження вантажу(GPS)); перевезення по Україні, рефрижераторні перевезення, малотонажні перевезення, перевезення небезпечних вантажів та перевезення негабаритних вантажів [2]. Вітчизняні перевізники використовують клієнтоорієнтовані стратегії розвитку, адже напрацьовані маршрути та систематичні замовлення забезпечують стабільні грошові надходження, які можна використати для подальшого росту та розвитку. Так, керівництво ТОВ "Транс-Сервіс-1" зазначає, що для досягнення довгострокового успі-

ху шляхом максимального задоволення запитів споживачів була удосконалена система менеджменту, завдяки чому якість наданих послуг відповідає міжнародним стандартам [3]. Для повного задоволення потреб споживача підприємству необхідно надавати максимально широкий спектр послуг, тому, транспортні підприємства часто надають експедиційні послуги. Переваги зарубіжних учасників ринку міжнародних вантажних перевезень полягають у тому, що вони менше витрачають на ремонт, зважаючи на вчасне оновлення автопарку, не втрачають час на кордонах та прикордонних митних пунктах, забезпечують відносно меншу собівартість транспортної послуги, порівняно з українськими підприємствами на однакових маршрутах, навчають водіїв керувати транспортним засобом в режимі економії [4]. Таким чином, 20 вітчизняні автотранспортні підприємства повинні прагнути якісного покращення конкурентної позиції шляхом, передусім, удосконалення менеджменту (професійність апарату управління та володіння іноземними мовами, ефективне використання ділового спілкування та етикету), підвищення кваліфікаційного рівня водіїв (знання іноземних мов, європейського законодавства, виконання правил дорожнього руху та вимог щодо організування праці та відпочинку водія, уникнення дорожньо-транспортних пригод).

Існування технічних бар'єрів у процесі торгівлі транспортними послугами вітчизняними підприємствами на європейських ринках зумовлює негативні наслідки для розвитку галузі вантажоперевезень. Найбільшою проблемою є дефіцит дозвільних документів, особливо, польських, австрійських, італійських, угорських. Для її вирішення пропонується ввести квотування та електронне бронювання, однак на сьогодні відповідні механізми не діють: система бронювання дає технічні збої, а квотування не враховує можливості розширення діяльності. Крім цього, необхідно активізувати переговорний процес з країнами-контрагентами щодо розширення квоти дозволів. Доцільним було б підписання Угоди про дорожній транспорт ЄС та України, яка ґрунтувалася б на вже існуючих зобов'язаннях в рамках Угоди про асоціацію (як додаток до економічної частини), що дало б змогу Україні користуватися узгодженою системою транспортних дозволів для українських автоперевезень на ринку ЄС. У роботі зазначено, що проблеми кадрової політики та цифровізації є не менш важливими, адже негативно впливають на конкурентоспроможність вітчизняних автоперевізників як фактори внутрішнього середовища. Вирішенню цих питань сприятиме раціональна інноваційна політика розвитку галузі та заходи з оптимізації умов та оплати праці фахівців, а також підвищення рівня їх кваліфікації [5].

З метою оптимізації формування системи управління стратегічним розвитком суб'єктів господарювання вантажних автоперевезень шляхом використання зовнішніх ресурсів і їх конвертації безпосередньо у внутрішній ресурсно-фінансовий потенціал варто орієнтувати стратегічну діяльність на формування асоціації перевізників відповідних вантажів, певних диспетчерських пунктів та стимулюючи у свою чергу загальний розвиток такого ринку. Виходячи із вищевикладеного, можна констатувати, що проведення абсолютної ресегментації ринку із стратегічною орієнтацією на заповнення

відповідних сегментів місцевих, тобто сільських перевезень, використання інструментів моніторингу ринку і таких стійких тенденцій, як надійності, підвищення потужності, вдосконалення транспортних засобів та проведення оцінки конкуренції, значне поглиблення спеціалізації для вантажних перевезень із одночасною ліквідацією абсолютно інших дієвих напрямів діяльності, проведення диференціації стратегій за різними групами перевізників, проведення реорганізації підприємств для зростання безпосередньо обсягів перевезень, ідентифікація ключових точок ризику, рівень впливу підприємств на банкрутства перевізників, забезпечення оптимізації компаній відповідно до властивостей цільових сегментів, визначення параметрів стратегії розвитку на засадах функціональних стратегій, розробки ієрархії цілей, представлення шляхів конвергенції із іншими сферами вантажних перевезень, сталого розвитку логістико-диспетчерських суб'єктів транспортного ринку, модифікації компаній, які орієнтовані на конкретні ресурси, безпосередньо споживача, конкретний маркетинг [6].

Більш загальна тенденція для розвитку ринку характеризується рівнем зростанням його інноваційно-інвестиційної привабливості, де, перш за все, комерційна структура має зростаюче кількісне значення за певні ринки розвинених країн й нових членів Європейського Союзу. У свою чергу, з іншого боку, фактором стримування входження до ринку є досить невеликий розмір відповідних цільових сегментів. Таким чином, складовими, які стримують входження провідних конкурентів з позитивною позицією, відносять також неврегульовану нормативно-правову базу, зарегульованість на ринках, втручання регуляторних органів та невизначені перспективи рівня розвитку перевізників національного походження у регіонах через відсутність рішень у напрямку швидкої євроінтеграції.

Таким чином, найімовірніший сценарій для розвитку ринку у напрямку входження у певні цільові сегменти для іноземних конкурентів варто описати на засадах критичних точок у перспективності нагромадженні ринкового потенціалу, становлення синергічного ефекту і, як результат, розширення вітчизняного ринку, яке безпосередньо і забезпечить перспективи для вливання цільових іноземних конкурентів.

Перевагами заснування такої асоціації перевізників автомобільних вантажів насамперед передбачає надання керованості процесам, які безпосередньо відбуваються на відповідних цільових ринках. Тим самим із підвищенням керованості системи управлінської сфери становлячи цим самим певний замкнений цикл у напрямі узгодження внутрішньогосподарського та ринкового потенціалів, трансформація потенціалу ринку у динамічний потенціал для розвитку перевізника на засадах конвергенції всіх його складових [7].

До інших напрямків розвитку транспортного ринку є становлення повноцінних його складових елементів й інститутів, важливими з яких у сучасних умовах є розробка прогнозів, дієвої нормативної бази, програм на рівні держави і їх реалізації шляхом лобювання у органах влади на всіх рівнях. Досягнення поставлених цілей трансформації можливостей у відповідних ринкових нішах на визначений стратегічний потенціал певного пе-



Рис. 1. Методологічні засади стратегії забезпечення розвитку міжнародних перевезень в Україні

Джерело: розроблено автором.

ревізника, що слугує точкою відліку для сприяння реалізації різних функціональних, маркетингових і управлінських стратегій у системі реалізації політики стратегічного розвитку. Першочерговими у системі представлення визначених стратегічних перспектив щодо розвитку належать так звана ресегментація ринків і переорієнтація на відповідні місцеві й сільські перевезення. У свою чергу на рівні перевізника з метою підвищення результативності заходів щодо конвергенції важливої частини політики щодо формування стратегічного потенціалу є насамперед система моніторингу для цільових ринків у напрямі прямого і опосередкованого впливу маючи спроможність реалізувати стратегії розвитку. Важливим предметом проведення моніторингу є безпосередньо питання підвищення рівня потужності транспортних засобів, міцної надійності проведеного устаткування, налагодження транспортних засобів і оцінка ринкової конкуренції [8].

На представленому етапі отримані висновки за результатами проведеного моніторингу слугують основою для прийняття рішень щодо позиціонування і реалізації відповідних ринкових стратегій, а саме: необхідність поглиблення процесу спеціалізації і відмови від присутності у певному сегменті відповідних пасажирських пе-

ревозень, процесу диференціації стратегій за визначеним критерієм масштабів діяльності — реорганізації підприємств, ринкової орієнтації на засадах новообраних позицій на ринку.

Вважаємо, що до ключових перспектив забезпечення стратегічного розвитку відносять орієнтацію і врахування головних точок ризику та на їх основі процесу управління. Враховуючи засади стратегічного управління ключове завдання перевізника передбачає врахування негативних наслідків відповідних стратегій у конкретній формі ризику, отриманні синергічного ефекту від реалізації концепції непослідовного розширення, моделювання й резервування відповідних стратегічних ресурсів з метою подальшої ліквідації таких негативних наслідків.

Представлений елемент є важливою частиною завдання щодо стратегічного розвитку підприємств відповідно до передбачуваних перспектив розвитку відповідного цільового ринку і його учасників для уникнення головних факторів ризику, процесу їх мінімізації і управління.

Це спонукало автора до розробки методологічних засад стратегії забезпечення сталого розвитку міжнародних перевезень в Україні (рис. 1).

Авторський підхід до формування засад стратегії забезпечення розвитку міжнародних перевезень в Україні орієнтований, передусім, на: покращення матеріально-технічної бази, розробку сучасної інфраструктури; реалізацію інвестиційних й інноваційних проектів спрямованих на нарощування потужностей і підвищення якості робіт та послуг транспорту; диверсифікацію джерел фінансування стійкого розвитку транспортної галузі; оптимізацію використання ресурсів та зниження витрат на вантажно-розвантажувальні роботи й інші роботи та послуги; вирішення соціально-екологічних проблем розвитку.

ВИСНОВКИ

Дослідження, проведене у науковій роботі, дало змогу дійти висновку, що галузь автомобільних вантажоперевезень в Україні має значний потенціал, оскільки створює значну частину ВВП країни та розвивається у сприятливих геополітичних та гео економічних умовах. Побудова якісної та ефективної логістичної системи, виявлення пріоритетних напрямів розвитку транспортної інфраструктури та середовища функціонування вітчизняних перевізників, а також дослідження наладжених міжнародних зв'язків у цій сфері та підвищення їх ефективності є надзвичайно важливим завданням, як для науковців, так і для практиків, зокрема державних управлінців. У контексті євроінтеграції необхідним є підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі на зовнішніх ринках, вдосконалення правового механізму державно-приватного партнерства, посилення взаємодії між державним та приватним сектором, органами державної влади та органами місцевого самоврядування. проведення необхідних реформ. Існуюче законодавство України формує адекватні, хоча й неповні правові умови діяльності автотранспортного підприємства та міжнародної діяльності. Однак фактично нормативно-правова база не функціонує через високу корумпованість у сфері надання дозвільних документів та проходження митниць. Доведено, що стратегічна програма, яка повинна бути покладена в основу становлення України як адекватної глобалізованої держави, має чотири вектора. По-перше, повинна бути державна постановка завдань і стратегії досягнення збалансованості транспортної галузі за структурними підрозділами. По-друге, при акцентуванні уваги на ключевні галузі в пріоритетні структури, від яких залежить системна безпека, головним стає досягнення рівності всіх форм власності на капітал за умовами кредитування і свободи підприємницької діяльності. По-третє, більш стійкою формою управління ефективністю розвитку міжнародних перевезень слід вважати нормалізацію стимулювання інвестиційної діяльності будь-яких підрозділів, що забезпечують створення нових робочих місць на основі введення в експлуатацію транспорту, здатного забезпечувати незалежність пріоритетних вантажопотоків міжнародної торгівлі та формування позитивного сальдо рахунку поточних платежів. По-четверте, в будь-яких умовах реалізації активної транспортної політики треба орієнтуватися на імплементацію основних положень міжнародних інституціональних організацій, що регулюють не тільки безпеку перевезень, а й соціально-економічні умови роботи.

Література:

1. Логвинова Н.В. Шляхи розвитку транспортної системи України. 2016. URL: <http://www.dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300>
2. Квартальні розрахунки валового внутрішнього продукту України за 2010—2017 рр. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2018/zb/05/zb_krvvpu2017pdf.pdf
3. Логутова Т.Г., Полторацький М.М. Сучасний стан транспортної інфраструктури України. Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. 2015. Вип. 2 (12). Т. 2. С. 8—14.
4. Мирова экономика и международный бизнес: учебник / Кол. авт.; под общ. ред. В.В. Полякова, Р.К. Щенина. 3-е изд., стер. Москва: КНОРУС, 2006. 656 с.
5. Мохова Ю.Л. Значення транспортної галузі в системі національної економіки України. Дон ДУУ. Менеджер. 2015. № 1 (69). С. 88—96.
6. Панасенко Н.Л., Іваник В.Б. Комплексна оцінка транспортної системи та її підсистем в Україні. Економічний простір. 2014. № 84. С. 89—97.
7. Arrow K. Reflection on the essays. In: Arrow and the Foundations of the Theory of Economic Policy. Edgar Feiwel: Macmillan. 1987. P. 734.
8. Загальна інформація щодо Східного партнерства. 2017. Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/shidne-partnerstvo.html>

References:

1. Lohvynova, N.V. (2016), "Ways of development of the transport system of Ukraine", Available at: <http://www.dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300> (Accessed 20 Oct 2020).
2. State Statistics Service of Ukraine (2018), "Quarterly calculations of gross domestic product of Ukraine for 2010—2017", Available at: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2018/zb/05/zb_krvvpu2017pdf.pdf (Accessed 20 Oct 2020).
3. Lohutova, T.H. and Poltoratskyi, M.M. (2015), "The current state of Ukraine's transport infrastructure", Teoretichni i praktychni aspekty ekonomiky ta intelektualnoi vlasnosti, vol. 2 (12), no. 2, pp. 8—14.
4. Poliakov, V.V. and Shchenyn, R.K. (2006), Myrovaia ekonomika y mezhdunarodnyi byznes [World Economy and International Business], 3rd ed, Knorus, Moscow, Russia.
5. Mokhova, Yu.L. (2015), "The value of the transport industry in the system of the national economy of Ukraine", Don DUU. Menedzher, vol. 1 (69), pp. 88—96.
6. Panasenko, N.L. (2014), "Comprehensive evaluation of the transport system and its subsystems in Ukraine", Ekonomichnyi prostir, vol. 84, pp. 89—97.
7. Arrow, K. (1987), "Reflection on the essays", Arrow and the Foundations of the Theory of Economic Policy, Macmillan, London, UK.
8. Ministry of Infrastructure of Ukraine (2017), "General information on the Eastern Partnership", Available at: <https://mtu.gov.ua/content/shidne-partnerstvo.html> (Accessed 20 Oct 2020).

Стаття надійшла до редакції 26.10.2020 р.