

Н. Я. Рожко¹
 О. Л. Ляшук¹
 У. М. Плекан¹
 О. П. Цьонь¹
 Б. Р. Гевко¹
 Т. Д. Навроцька¹
 О. П. Антонюк²

ВПЛИВ СЕРЕДОВИЩА НА КОН'ЮНКТУРУ РИНКУ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ

¹Тернопільський національний технічний університет ім. Івана Пулюя

²Вінницький національний технічний університет

На сьогоднішній час в умовах воєнного стану в Україні всі логістичні компанії змушені оперативно розбудовувати та вдосконалювати існуючу логістичну систему. Основний акцент спрямовується на забезпечення ланцюгів доставки вантажів різної номенклатури, зміною напрямку торгових та транспортних потоків через блокаду українських морських портів та втрату близько 23 % залізничної мережі.

Одним із найперспективніших ринків, який є захищеним від циклічних змін, що відбуваються в економіці та демонструє приріст в умовах воєнних дій є ринок автомобільних перевезень, що швидко розвивається. Збереження конкурентоздатності і підсилення переваг автотранспортних підприємств великою мірою зумовлюється здатністю оптимізувати всі процеси, які безперервно циркулюють у їхніх ланцюгах поставок – від постачання сировини, до сервісного обслуговування кінцевого споживача.

Успішність виконання цих завдань великою мірою залежить як від правильного налаштування логістичної системи самого підприємства, так і від синхронізації її роботи із іншими, не менш важливими сферами – вивченням кон'юнктури ринку автомобільних перевезень, обслуговуванням споживача та виробника. Зазначене значною мірою пояснює актуальність дослідження кон'юнктури ринку автомобільних перевезень, використання системи мережевої логістики на ринку автомобільних перевезень, як одного із прогресивних науково-прикладних напрямів управління потоковими процесами.

Ринок автомобільних перевезень України все більше стає предметом досліджень і розробок як форми оптимізації, автоматизації, інтеграції та управління матеріальними та інформаційними потоком, що циркулюють в межах бізнес-одиниць.

В роботі запропоновано методу визначення кон'юнктури ринку автомобільних перевезень України та ефективності доставки в сучасних умовах функціонування транспортних систем. Наведено методологію впливу мікро- та макрочинників ринкового середовища на перевізні процеси. Це дозволило визначити основні чинники постійної та опосередкованої дії на кон'юнктуру ринку автомобільних перевезень України.

Ключові слова: кон'юнктура ринку, автомобільні перевезення, мікро- та макрочинники, транспортні послуги.

Вступ

Умови надання послуг на ринку автомобільних перевезень постійно змінюються, що викликає порушення в збалансованості попиту і пропозиції як за обсягом, так і за структурою. Ці зміни відображаються на діяльності автотранспортних підприємств, що характеризується кон'юнктурою ринку автомобільних перевезень.

Кон'юнктура ринку автомобільних перевезень характеризується такою економічною ситуацією на ринку, яка визначається тими чи іншими параметрами (рівень попиту і пропозиції, рівень зарплат, курс валют і т. д.). Відтак слід констатувати, що питання вивчення кон'юнктури ринку автомобільних перевезень потребує глибокого всебічного дослідження його особливостей з точки зору виявлення ключових факторів, від яких залежить формування конкурентних переваг вітчизняних автомобільних підприємств у нестабільних економічних і воєнних умовах [7].

Метою роботи є визначення основних чинників постійної та опосередкованої дії на кон'юнктуру ринку автомобільних перевезень України та їх вплив на діяльність автотранспортних підприємств.

Результати дослідження

На кон'юнктуру ринку автомобільних перевезень впливають мікро- та макрочинники. До макрочинників відносяться:

1. Екологізація транспорту. Це, окрім іншого, передбачає: скорочення викидів парникових газів у секторі на 90 %, збільшення частки сталих видів транспорту, більш жорсткі стандарти викидів забруднюючих речовин для транспортних засобів із двигунами внутрішнього згорання, розвиток інфраструктури для електромобілів. Європейський зелений курс передбачає зменшення транспортних викидів до 2050 року на 90 %, посприяти чому повинні усі види транспорту (автомобільний, залізничний, водний та повітряний). Зменшення викидів забруднюючих речовин від транспортних засобів (передусім у містах з підвищеним автомобільним трафіком) позитивно вплине на якісь життя людей, що населяють такі території. Використання більш екологічно чистих видів транспорту матиме наслідком покращення якості повітря і одночасно забезпечуватиме потребу населення у мобільності [1].

2. Модернізація існуючого автопарку. Важливо, щоб ця політика здійснювалась у соціально прийнятний спосіб і пропонувала громадянам доступні альтернативи, такі як потужна система громадського транспорту. Також слід зосередитися на розробці інтегрованої стратегії, яка поєднує автомобільний, залізничний та авіаційний транспорт: у той час як різні рівні управління та уряди мають координуватися вертикально, декарбонізація транспортного сектора повинна розглядатися разом по горизонталі з декарбонізацією інших секторів [2].

3. Обсяги міжнародних перевезень. Статтями 307 Господарського Кодексу України та 909 Цивільного Кодексу України встановлено, що «За договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату. Договір перевезення вантажу укладається у письмовій формі. Укладення договору перевезення вантажу підтверджується складанням транспортної накладної або іншого документа, встановленого транспортними кодексами (статутами). Предмет договору перевезення вантажу – транспортні послуги, тобто послуги по переміщенню (транспортуванню) матеріальних цінностей [4].

Таким чином послуга по транспортуванню, яка є метою укладення договору перевезення, починає виконуватися з моменту подачі автомобіля під завантаження і до моменту доставки вантажу в пункт призначення. Для виконання договору перевезення, виконуючи вимоги статті 917 ЦКУ «перевізник зобов'язаний надати транспортні засоби під завантаження у строк, встановлений договором», тобто подача транспортного засобу є прямим обов'язком перевізника, а не додатковою послугою.

Згідно з новою редакцією Закону про ПДВ для оподаткування послуг з міжнародних перевезень вантажів застосовуються:

- 1) ставка 20 % – від пункту відправлення з території України до митного кордону України, від митного кордону України до пункту призначення;
- 2) ставка 0 % – від митного кордону України до пункту призначення за межами території України, від пункту відправлення за межами території України до митного кордону України.

Об'єктом оподаткування ПДВ є вартість міжнародного перевезення вантажу згідно з укладеним договором. Витрати ж на подачу порожнього автомобіля для завантаження – це складова собівартості відповідного транспортного перевезення.

4. Обсяги внутрішніх перевезень. Найбільш актуальним питанням, яке обговорюється в усіх українських автотранспортних компаніях, є електронний документообіг, Е-ТТН. Його переваги полягають в оптимізації адміністративних процесів та часу персоналу, екологічності, а також можливості інтеграції з клієнтами та постачальниками.

Проте, на жаль, сьогодні в Україні існує чимало обмежень для повноцінного впровадження електронного документообігу (ЕДО): наявність електронного цифрового підпису (ЕЦП) усіх учасників, відсутність єдиної платформи, обов'язкове використання ЕДО для всіх учасників логістичного процесу, недосконале законодавство, упередженість податкових органів, недостатнє матеріально-технічне забезпечення усіх учасників діяльності.

Зокрема, для Е-ТТН, яка є найбільш актуальною в Україні, є суттєві обмеження: витратність внесення змін, отримання ЕЦП водіями перевізників, неможливість її створення для окремих товарів (підакцизних тощо), ЦБД (Центральна база даних) не інтегрована з системами ДПС (Державної податкової служби) та операторами електронного документообігу.

Проте попри всі досі достеменно невирішені моменти, наразі в нашій державі вже сертифіковані 8 операторів електронного документообігу, що надають можливість оформлення Е-ТТН: EDIN, "Оптіма Док", "Смарттендер", "ППЛ 33-35", "Совтес", "Вчасно Сервіс", "М.Е.Док", "Документ Онлайн".

5. Податкова політика. З метою застосування ставки ПДВ 0% перевізнику потрібен єдиний міжнародний перевізний документ. Відповідно до пп. «а» пп. 195.1.3 ПКУ операції з постачання послуг з міжнародного перевезення пасажирів і багажу та вантажів автомобільним, морським і річковим, залізничним та авіаційним транспортом оподатковуються за нульовою ставкою.

Для цілей цього підпункту перевезення вважається міжнародним, якщо таке перевезення здійснюється за єдиним міжнародним перевізним документом.

Відповідно до ст. 9 Закону України від 1 липня 2004 року №1955-IV «Про транспортно-експедиторську діяльність» із змінами і доповненнями перевезення вантажів супроводжується товарно-транспортними документами, складеними мовою міжнародного спілкування залежно від обраного виду транспорту або державною мовою, якщо вантажі перевозяться в Україні. Такими документами можуть бути:

- міжнародна автомобільна накладна (CMR);
- накладна СМГС (накладна УМВС);
- коносамент (Bill of Lading);
- накладна ЦІМ (CIM);
- вантажна відомість (Cargo Manifest) [8].

6. Правове забезпечення автомобільних перевезень. Регулюється законом України 5502-VI «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України (щодо державного регулювання та управління у сфері транспорту та дорожнього господарства)», поданий Кабінетом Міністрів України (реєстр. № 10458 від 14.05.2012р.) 11 грудня 2012 року.

Цей закон встановлює повноваження органів виконавчої влади у сфері транспорту у законодавстві України. Зокрема, законом передбачено: центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, з питань автомобільного транспорту забезпечує:

- формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері автомобільного транспорту;
- нормативно-правове регулювання;
- визначення пріоритетних напрямів розвитку автомобільного транспорту.

На території України центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті у сфері міжнародних автомобільних перевезень є Укртрансінспекція. Нею здійснюється:

- контроль наявності та видача дозвільних документів на виконання перевезень та відповідність їх виду перевезень, що фактично виконується;
- контроль за виконанням автомобільними перевізниками вимог міжнародних договорів України з питань міжнародних автомобільних перевезень;
- контроль технічного, санітарного та екологічного стану транспортних засобів, що впливає на безпеку руху, екологію та санітарні норми;
- контроль дотримання перевізниками вимог ЄУТР, ЕКМТ;
- контроль та нагляд за дотриманням вимог нормативно-правових актів щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та правил перевезень небезпечних вантажів (ДОПНВ);
- контроль сплати перевізниками – нерезидентами платежів – за проїзд автомобільними дорогами України;
- перевірка транспортно-експедиційної документації на здійснення перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом;
- габаритно-ваговий контроль транспортних засобів.

У пунктах пропуску центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері державної митної справи (Держмитслужбою), у сфері міжнародних автомобільних перевезень здійснюється:

- контроль наявності дозвільних документів на виконання перевезень;
- габаритно-ваговий контроль транспортних засобів;
- контроль за дотриманням перевізниками правил перевезень небезпечних вантажів (ДОПНВ);
- контроль сплати (нарахування) перевізниками – нерезидентами платежів – за проїзд автомобільними дорогами України;
- контроль сплати перевізниками штрафів чи виконання приписів органів контролю;

- облік автомобільних транспортних засобів, які здійснюють міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом.

У зв'язку зі скороченням контрольних процедур в пунктах пропуску пропонується посилення контролю Укртрансінспекцією на території України, шляхом проведення планових, позапланових та рейдових перевірок.

7. Захист споживача врегульовано в межах Закону України «Про автомобільний транспорт». Відповідно до статті 3 цього закону регулюються відносини між автомобільними перевізниками, замовниками транспортних послуг, органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, пасажирями, власниками транспортних засобів, а також їхні відносини з юридичними та фізичними особами – суб'єктами підприємницької діяльності, які забезпечують діяльність автомобільного транспорту та безпеку перевезень. Статтею 39 Закону визначено документи, на підставі яких виконуються пасажирські перевезення.

Основні права та обов'язки водія автобуса, таксі, легкового автомобіля при перевезенні пасажирів визначено статтею 40 Закону. Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.97 № 176 . Відповідно до пункту 10 Правил державний контроль за дотриманням передбачених цими Правилами вимог покладається на Укртрансбезпеку, Національну поліцію та органи Держпродспоживслужби.

8. Ліцензування автомобільних перевезень. Постановою КМУ № 368 від 25.03.2022 р. було внесено зміни до Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, затверджених постановою Кабміну від 02.12.2015 р. № 1001. Міністерство інфраструктури України повідомило, що з 6 квітня 2022 року спрощено та оцифровано процедуру отримання ліцензій на всі види автомобільних перевезень на період дії воєнного стану. Зокрема для всіх видів ліцензій:

- вдвічі скорочено обсяг необхідних для отримання ліцензії документів;
- скасовано необхідність підтвердження трирічного досвіду роботи;
- скасовано подачу документів про наявність матеріально-технічної бази та наявність договорів.

Термін розгляду заявки на отримання ліцензії за новою процедурою скорочено з 10 днів до 1–3 днів. Спрощення процедури стосується отримання ліцензій на:

- внутрішні перевезення пасажирів автобусами;
- внутрішні перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів вантажними автомобілями;
- міжнародні перевезення пасажирів автобусами;
- міжнародні перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів вантажними автомобілями;
- міжнародні перевезення вантажів вантажними автомобілями (крім перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів).

Автоматизована електронна система прийому заявок на отримання відповідних ліцензій розпочала свою роботу з 13 квітня 2022 року. Отримати ліцензію можна в інформаційній системі «ШЛЯХ» Державної служби безпеки на транспорті в п'ять кроків:

1. Створити електронну заяву у системі «ШЛЯХ» <https://shlyah.dsbt.gov.ua/> (розділ Ліцензування).
2. Вказати види господарської діяльності.
3. Вказати інформацію про транспортні засоби <https://bit.ly/38hP3qv>.
4. Завантажити кольорові фотокопії свідоцтв про реєстрацію ТЗ та тимчасових реєстраційних талонів, якщо передбачено їхнє оформлення;
5. Натиснути кнопку ВІДПРАВИТИ заяву.

Ліцензії на період дії воєнного стану в Україні оформлюються в електронному вигляді та оприлюднюються на порталі електронних сервісів Державної служби безпеки на транспорті.

9. Рівень доходів споживача – загальна сума грошей, яка надходить до споживача у вигляді заробітної плати, ренти, відсотків від підприємницького прибутку, за певний період. Купівельна спроможність кожного споживача безпосередньо залежить від рівня його доходу. Підвищення споживчих доходів збільшує купівельну спроможність громадян і сприяє зростанню попиту на транспортні послуги.

Цілком зрозуміло, що споживачі послуг, які належать до різних соціальних верств, мають різні доходи і, відповідно, мають різну купівельну спроможність.

10. Рівень доходів автотранспортних підприємств. Дохід для кожного періоду стабільна величина, і тому чим більша частина його споживається сьогодні, тим менше можливості заощадження, а отже, і менші можливості інвестицій.

11. Наявність ринків надання послуг. Умови ринку пов'язані зі змінами співвідношення попиту і пропозиції, в тому числі через зміну пріоритетів по функціональному використанню об'єктів оцінюваного типу. Ці зміни впливають і на величину відхилення ціни пропозиції від ціни угоди. Умовами ринку визначається зміна цін на надані автотранспортні послуги за проміжок часу.

12. Ширина наданих сервісних послуг автотранспортними підприємствами. При виборі типу і моделей рухомого складу необхідно враховувати:

– вид перевезень – технологічні, міські, обласні, міжміські, централізовані, масові, постійні, сезонні тощо;

- вид вантажу, його об'ємну масу, вид тари, упаковку;
- відстань перевезень, дорожні умови;
- величину вантажу, добову потребу в даному вантажі споживача;
- вид вантажно-розвантажувальних робіт, продуктивність механізмів;
- наявність певних типів та моделей рухомого складу на підприємстві.

На вибір типу і моделей рухомого складу впливає вид перевезень [6].

13. Інфляція. Інфляція в Україні б'є рекорди. Через масштабне вторгнення РФ та світову кризу вона вже перевищила 20 % – це цифра, яку до лютого 2022 року взагалі неможливо було собі уявити. Згідно з даними Держстату, в серпні інфляція зросла до рекордних 23,8 % в річному вимірі. Хоча загалом вона залишилася у діапазоні між прогнозом Національного банку України (23 %) і прогнозом аналітиків (25 %). Кабінет Міністрів України передбачає на 2023 рік песимістичні перспективи. У проєкті Державного бюджету на 2023 рік, який був підтриманий урядом напередодні, закладено курс долара в 42 грн. Очікувана інфляція – в районі 30 %.

14. Науково-технічний прогрес. Сучасний етап НТР характеризується новими вимогами до управління. У відповідь на запити практики виникла особлива наука про управління – кібернетика. Одночасно це і наука про інформацію. Ми живемо в епоху "інформаційного вибуху", коли обсяг наукових знань і кількість джерел інформації ростуть дуже швидко.

Для більш детального вивчення рівня впливу макрочинників на кон'юнктуру ринку транспортних перевезень застосуємо статистичний аналіз узгодженості відповідей респондентів. Такими респондентами в нашому випадку виступають експерти, які досить ґрунтовно володіють інформацією на ринку автомобільних перевезень. Зокрема для отримання групової оцінки пропонуємо таку етапність проведеного дослідження:

- 1 етап – групування та агрегування за ознаками;
- 2 етап – встановлення оцінки ступеня узгодженості відповідей експертів;
- 3 етап – формування окремих груп експертів з "подібними" оцінками стосовно порядку ознак у випадку існування суттєвих відмінностей у їхніх відповідях;
- 4 етап – дослідження причин неоднорідності поглядів експертів, визначення компетентності експертів при формуванні відповідей на запитання;
- 5 етап – визначення рівня компетентності експертів та надання оцінки експертним відповідям;
- 6 етап – формування групового рішення.

На підставі опитування було визначено кілька макрочинників, які мають особливий вплив на кон'юнктуру автомобільного ринку (рис. 1).

Аналогічно до проведення дослідження впливу макрочинників на кон'юнктуру автомобільного ринку було досліджено вплив мікрочинників на дані процеси. При цьому серед таких чинників мікросередовища встановлено:

1. Споживчі характеристики послуг автомобільного транспорту та його особливості.
2. Наявність конкурентів. В умовах сучасної економіки конкуренція є двигуном прогресу.
3. Застосування інноваційних технологій. Інновації торкнулися всього, починаючи від технологій виробництва автомобілів і закінчуючи методами доставки вантажів. Вони є основним елементом розвитку економіки і бізнесу. Адже основні вимоги до нововведень в даній індустрії полягають не тільки в їхній ефективності, але і в простоті технічної реалізації, а також в доступній ціні.
4. Екологічність транспорту. У швидко мінливому світі екологічні характеристики стають чи не головною умовою успішності підприємства. Екологічно чистий вид транспорту вважається більш економічним.

5. Логістичне забезпечення. Український логістичний ринок різко відрізняється від європейського, азійського, американського. Основні причини, які безпосередньо, впливають на розвиток логістики країни – це високий темп витрат у зв'язку з швидкими темпами витрат через зростання цін на енергоресурси та нафту; мінливість орієнтування на логістичному ринку [5].

6. Якість наданих послуг. Якість надання послуг – одна з основних характеристик на автомобільному ринку, яка робить вирішальний вплив на створення споживчих переваг і формування конкурентоспроможності [9].

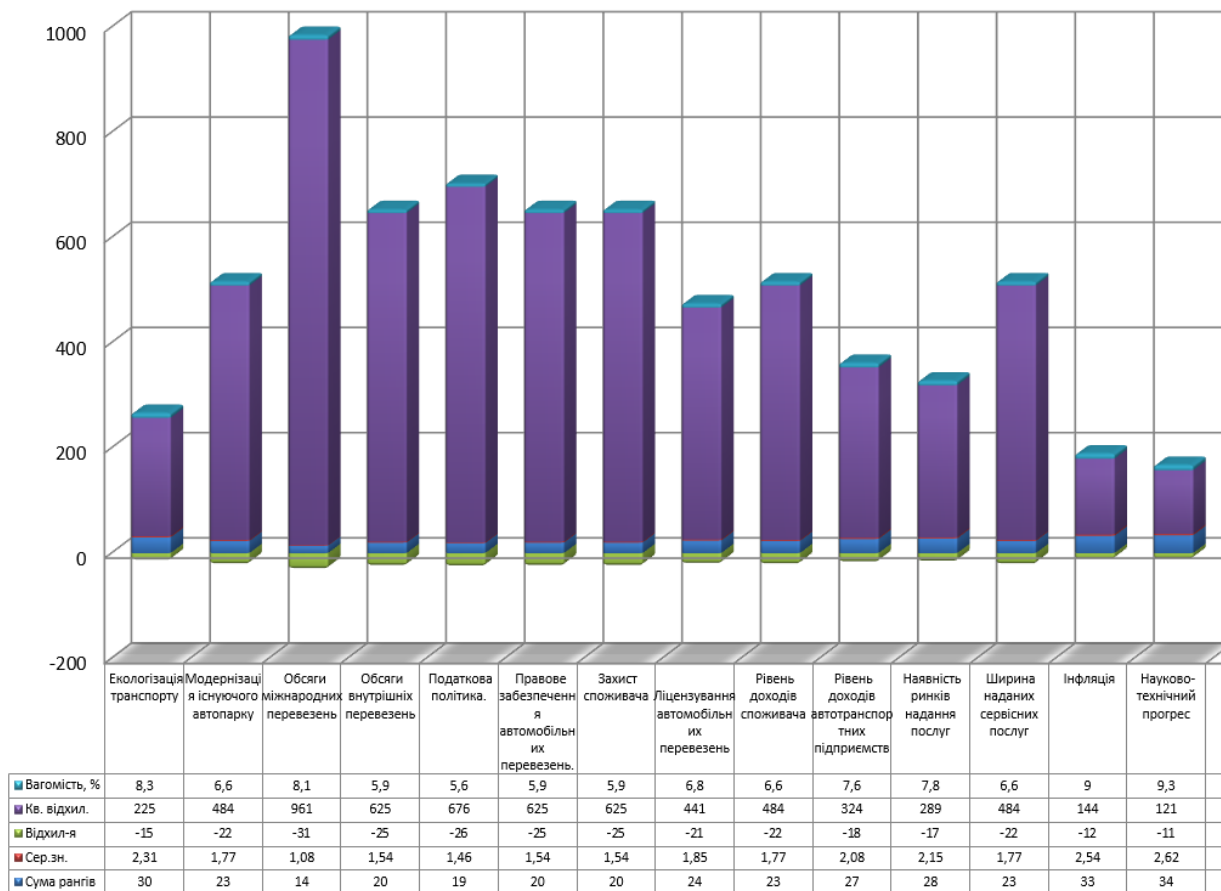


Рис. 1. Макрочинники, які особливо впливають на кон'юнктуру автомобільного ринку

Загалом вказані вище чинники були оцінені експертами з таким результатом (рис. 2).

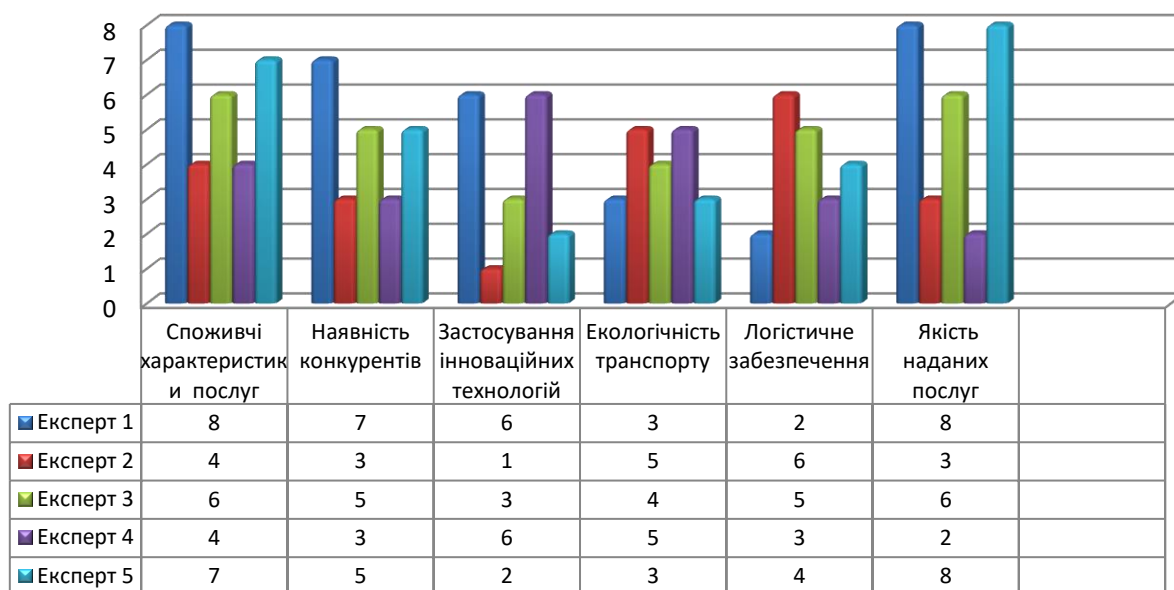


Рис. 2. Експертна оцінка чинників мікросередовища, що впливають на кон'юнктуру автомобільного ринку

Традиційно встановлено, що групова оцінка може бути досить надійною за умови достатньо високого рівня узгодженості експертних відповідей. Оцінку узгодженості думок експертів визначають на основі розрахунку коефіцієнта конкордації W . Цей коефіцієнт рангової кореляції визначають для

групи, що сформована в складі $m=5$ експертів. Кількість характеристик, які визначають вплив макрочинників на кон'юнктуру автомобільного ринку, становить $n=14$, а відповідно мікрочинників – 6 (рис. 3).

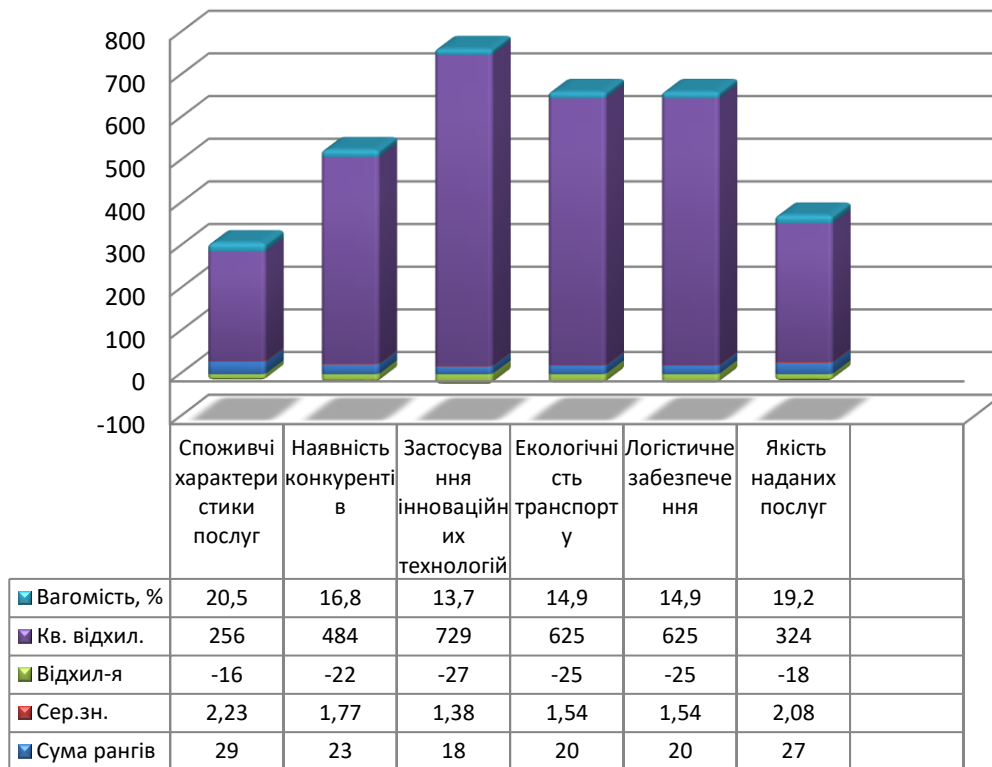


Рис. 3. Рангова оцінка мікрочинників на кон'юнктуру ринку вантажних перевезень

Коефіцієнт конкордації розраховують, виходячи з формули

$$W = \frac{12S}{m^2 \cdot (n^3 - n)}, \quad S = \sum_{i=1}^n \left\{ \sum_{j=1}^m x_{ij} - \bar{x}_{ij} \right\}^2, \quad (1)$$

де \bar{x}_{ij} – середнє значення для сумарних рангів по кожному критерію оцінки привабливості аутсорсингу [3].

Провівши відповідні розрахунки, в першому випадку отримали: $W_{\text{макро}}=0,77$, а в другому – $W_{\text{мікро}}=0,342$.

Нагадаємо, що коефіцієнт конкордації варіюється в діапазоні від 0 до 1. При цьому досягти одиниці можна, за умови коли всі експерти однаково оцінили кожен чинник, а досягти нуля означає, що відсутність зв'язку між експертними оцінками. Для підтвердження, зниження суми рангів оцінки кожного дослідженого чинника не є випадковою, застосовують критерій χ^2 , за результатами якого можна перевірити гіпотезу про нерівномірність розподілу проти альтернативи щодо рівномірності. Тому для оцінки значущості отриманого коефіцієнта конкордації застосовують χ^2 – критерій, який стверджує, що для оцінки W необхідно і достатньо, щоб виконувалася залежність:

$$\chi^2 = m \cdot W \cdot (n-1), \quad (2)$$

де χ^2 – розподіл з $\nu = n-1$ степенями вільності.

При цьому рівень довірчої ймовірності P перевищував табличне значення χ^2 . Довірчу ймовірність, переважно, приймають рівною 0,95. Якщо заданий рівень значущості для чинників макросередовища 5% ($P=95\%$), то при ступені вільності $\nu=17-1=16$ табличне значення $\chi^2=26,3$, а для чинників мікросередовища 5% ($P=95\%$), то при ступені вільності $\nu=8-1=7$ табличне значення $\chi^2=14,1$.

Відповідно, розраховане фактичне значення $\chi^2 = m \cdot W \cdot (n-1)$ для макрочинників впливу на кон'юнктуру ринку становить 61,569, а для визначення впливу мікрочинників 27,325 та перевищує табличне, що підтверджує узгодженість оцінок експертів для всієї генеральної сукупності чинників впливу.

В результаті такого дослідження визначимо 7 основних чинників постійної та 7 чинників опосередкованої дії на кон'юнктуру ринку автомобільних перевезень України та відобразимо їх у вигляді таблиці 1.

Таблиця 1

Систематизація чинників макро- і мікросередовища постійної та опосередкованої дії*

Характеристика середовища	Чинники постійної дії	Чинники опосередкованої дії
Мікросередовище	Споживчі характеристики послуг, наявність конкурентів та застосування інноваційних технологій	Екологічність транспорту, логістичне забезпечення та якість наданих послуг
Макросередовище	Екологізація транспорту, модернізація існуючого автопарку, обсяги міжнародних перевезень, обсяги внутрішніх перевезень	Податкова політика, правове забезпечення автомобільних перевезень, ліцензування автомобільних перевезень, наявність ринків надання послуг

Отже, здійснивши розрахунок сукупності критеріїв кількісної оцінки чинників впливу на кон'юнктуру встановлено, що найбільший вплив серед макрочинників постійної дії мають сезонність, інфляція, конкурентоспроможність продукції, а серед мікрочинників – споживчі характеристики послуг, обсяг споживання населенням, наявність конкурентів та якість товару.

Висновки

Виходячи із проведених досліджень можемо спостерігати певний парадокс, який полягає в сучасному стані правового забезпечення автомобільних перевезень. Зокрема, з одного боку можна спостерігати його недосконалість, а з іншого ринки автомобільних перевезень функціонують, причому результати є досить позитивними. Окресливши проблематику нашої держави бачимо, що попри особливості та недоліки, ми рухаємося разом зі світовими тенденціями як позитивними, так і негативними.

Отже, вивчення кон'юнктури ринку автомобільних перевезень України – це перш за все рух до майбутнього з більш ефективною роботою, оптимізованими ресурсами та високими результатами. Попри військові дії, наша держава має всі шанси досягти рівня топових розвинених ринків.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

- [1] О. С. Бережна, В. А. Біляєва, *Проблеми транспортно-логістичного забезпечення в аграрній галузі*. Харків, Україна: Миськдрук, 2019.
- [2] М. Н. Бідняк, і В. В. Біліченко. *Виробничі системи на транспорті: теорія і практика*. Вінниця, Україна: УНІВЕРСУМ-Вінниця, 2006.
- [3] В. В. Біліченко, С. В. Смирнов, В. О. Огневий, «Визначення комплексних стратегій розвитку автотранспортних підприємств», *Вісник машинобудування та транспорту*, № 1(9), с. 9-14. 2019. DOI:https://doi.org/10.31649/2413-4503-2019-9-1-9-14.
- [4] В. К. Доля, *Пасажирські перевезення*. Харків: Форт, 2011.
- [5] O. Ottemöller, H. Friedrich, «Modelling change in supply-chain-structures and its effect on freight transport demand,» in *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 2017, pp. 23-42.
- [6] В. В. Аулін, Д. В. Голуб, А. В. Гриньків, С. В. Лисенко *Методологічні і теоретичні основи забезпечення та підвищення надійності функціонування автомобільних транспортних систем*. Кропивницький: КОД, 2017.
- [7] Н. Я. Рожко, «Послуги ЗРЛ у межах відповідального логістичного міксу» в *Науковій записки Львівського університету бізнесу та права. Сер. Економічна. Юридична*. Львів, 2020, вип. 25, с. 126-133.
- [8] Н. Я. Рожко, «Система застосування мережевої інтралогістики на ринку товарів першої необхідності», в *Економічний простір: Збірник наукових праць*. Дніпро: ПДАБА, 2021, № 166, с. 58-63
- [9] *Системи підтримки прийняття рішень*. – [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://msn.khnu.km.ua/pluginfile.php/308246/mod_resource/content/2.pdf.

Рожко Наталія Ярославівна – д-р економ. наук, доцент, професор кафедри автомобілів, e-mail: natalirozhko@ukr.net

Ляшук Олег Леонтійович – д-р техн. наук, професор, професор кафедри автомобілів, e-mail: oleglashuk@ukr.net

Плекан Уляна Михайлівна – канд. економ. наук, доцент кафедри автомобілів, e-mail: Vnv123@ukr.net

Цьонь Олег Петрович – канд. техн. наук, доцент, доцент кафедри автомобілів, e-mail: tsonoleg@gmail.com

Гевко Богдан Романович – канд. економ. наук, асистент кафедри автомобілів, e-mail: gevkob@gmail.com

Навроцька Тетяна Дем'янівна – канд. техн. наук, старший викладач кафедри автомобілів, e-mail: tanyanavrotcka82@gmail.com

Тернопільський національний технічний університет ім. Івана Пулюя, м. Тернопіль

Антонюк Олег Павлович – канд. техн. наук, старший викладач кафедри автомобілів та транспортного менеджменту, e-mail: AntonukOP@gmail.com

Вінницький національний технічний університет, м. Вінниця

N. Rozhko¹
O. Lyashuk¹
U. Plekan¹
O. Tson¹
B. Gevko¹
T. Navrotska¹
O. Antoniuk²

The influence of the environment on the road transportation market of Ukraine

¹Ternopil Ivan Puluj National Technical University

²Vinnitsia National Technical University

One of the most promising markets, which is protected from cyclical changes that occur in the economy and shows growth in the conditions of military operations, is the market of road transport, which is developing rapidly, which includes the goods of basic necessity. Maintaining competitiveness and strengthening the advantages of motor transport enterprises of this industry is largely determined by the ability to optimize all processes of value creation that continuously circulate in their supply chains - from the supply of raw materials to the service of the end user.

The success of these tasks largely depends on the correct configuration of the logistics system of the enterprise itself, as well as on the synchronization of its work with other, no less important areas - the study of the market conditions of road transportation, customer and producer service. This largely explains the relevance of the study of the road transport market situation, the use of the network logistics system in the road transport market, as one of the progressive scientific and applied directions of flow process management.

The road transport market of Ukraine is increasingly becoming the subject of research and development as a form of optimization, automation, integration and management of material and information flows circulating within business units.

The paper proposes a methodology for determining the state of the road transport market of Ukraine and the efficiency of delivery in the modern conditions of the functioning of transport systems. The methodology of the influence of micro and macro factors of the market environment is given.

This made it possible to determine the main factors of permanent and indirect effect on the situation of the road transportation market of Ukraine.

Key words: market situation, road transport, road transport market situation, micro and macro factors, transport services.

Rozhko Nataliya – Dr. Sc. (Econ.), Associate Professor, Professor of the Department of Automobile, e-mail: natalirozhko@ukr.net

Lyashuk Oleg – Dr. Sc. (Eng.), Professor, Professor of the Department of Automobile, e-mail: oleglashuk@ukr.net

Plekan Uliana – Ph. D. (Econ.), Associate Professor of the Department of Automobile, e-mail: Vnv123@ukr.net

Tson Oleg – Ph. D. (Eng.), Associate Professor, Associate Professor of the Department of Automobile, e-mail: tsonoleg@gmail.com

Gevko Bogdan – Ph. D. (Econ.), Lecturer at the Department of Automobile, e-mail: gevkob@gmail.com

Navrotska Tetiana – Ph. D. (Eng.), Lecturer at the Department of Automobile, e-mail: tanyanavrotcka82@gmail.com

Antoniuk Oleg – Ph. D. (Eng.), Lecturer at the Department of Automobile and transport management, e-mail: AntonukOP@gmail.com