

яке забезпечить перехід від ідентифікаційних і адаптаційних методів господарювання до активної політики формування стратегічних напрямів розвитку господарської діяльності.

### *Література*

1. *Державний комітет статистики*. Транспорт. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
2. *Бідняк М.Н., Біліченко В.В.* Виробничі системи на транспорті: теорія і практика. Монографія. – Вінниця: УНІВЕРСУМ-Вінниця, 2006. – 176 с. ISBN 996-641-200-4
3. *Шталь Т.В.* Дослідження становлення теорії стратегії. –

УДК 656.13

## **ВИЗНАЧЕННЯ ТА ОЦІНКА ЧИННИКІВ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА РІВЕНЬ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ УКРАЇНСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВ В СФЕРІ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

*Снізко Л.Л., кандидат економічних наук  
Главацький П.В.*

**Постановка проблеми.** Забезпечення необхідної конкурентоспроможності підприємств в умовах ринкової економіки є невід'ємною складовою їх ефективного функціонування. Для досягнення цієї мети кожне підприємство, в т.ч. і автотранспортне підприємство, визначає певні завдання щодо формування та утримання певного рівня конкурентоспроможності. Транспортні підприємства поряд з іншими видами господарських суб'єктів мають суттєву специфіку щодо забезпечення їх конкурентоспроможності.

Дослідження сучасного рівня конкурентоспроможності в сфері міжнародних автомобільних перевезень дозволяє оцінити реальний стан конкурентоспроможності українських автотранспортних підприємств (АТП), виявити наявні проблеми на даному ринку, оцінити тенденції його розвитку та зміни. Для забезпечення необхідного рівня конкурентоспроможності українських перевізників необхідно, в першу чергу, визначити, проаналізувати та оцінити чинники, які впливають та забезпечують потрібний рівень їх конкурентоспроможності.

**Мета статті.** Визначити та оцінити фактори, які впливають на конкурентоспроможність вітчизняних перевізників в сфері міжнародних автомобільних перевезень з урахуванням особливостей даного сегменту ринку транспортних послуг.

**Аналіз літературних джерел.** Вивчення літературних джерел, присвячених дослідженню конкурентоспроможності автотранспортних підприємств показало, що в цих роботах недостатня увага приділена визначенню, систематизації та оцінки впливу факторів на рівень конкурентоспроможності вітчизняних перевізників на ринку міжнародних автомобільних перевезень.

**Виклад основного матеріалу.** Серед усіх АТП в найскладніших ринкових умовах працюють міжнародні автомобільні перевізники. Це обумовлено тим фактом, що їм одночасно необхідно враховувати:

- вимоги ЄС та інших іноземних країн щодо здійснення міжнародних автомобільних перевезень;
- рівень конкуренції іноземних автомобільних перевізників;
- особливості ринку транспортних послуг Україні стосовно здійснення експортних та імпорتنних операцій, які потребують перевезень з використанням автомобільного транспорту.

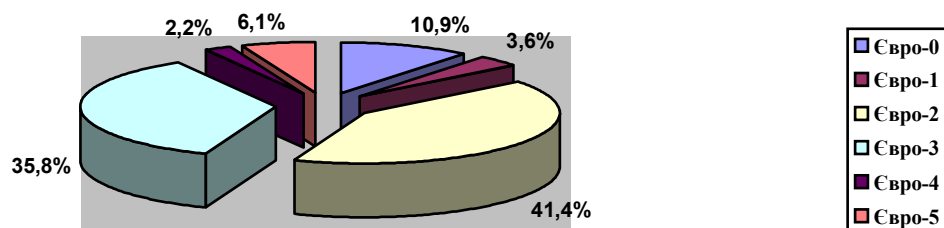
Ринок міжнародних автомобільних перевезень висуває ряд вимог щодо роботи перевізників на території країн ЄС та інших іноземних країн. А саме:

- 1) вимоги до рухомого складу щодо екологічності (рівень викидів шкідливих газів, шуму та безпеки конструкцій) ;
- 2) вимоги до рухомого складу щодо об'єму та вантажопідйомності;
- 3) вимоги до водіїв;
- 4) вимоги до менеджменту;
- 5) наявність державного допуску на право виконання міжнародних перевезень.

В Україні станом на 01.01.2011 року існувало 2975 суб'єктів підприємницької діяльності, що працювали на ринку вантажних міжнародних автоперевезень. У статті наведені дані щодо вантажних перевізників-членів АСМАП, які складають 95% від загальної кількості суб'єктів господарської

діяльності в сфері міжнародних автомобільних перевезень. Вони мали на своєму балансі 30288 вантажних транспортних засобів, що можуть виконувати міжнародні перевезення, в т.ч. 3296 автомобілів категорії Євро-0, 1095 автомобілів Євро-1, 12552 автомобілів Євро-2, 10844 автомобілів

Євро-3, 658 автомобілів Євро-4 і 1846 автомобілів Євро-5 (рис.1).



*Рис. 1 Структура вантажних транспортних засобів, що можуть виконувати міжнародні автомобільні перевезення станом на 01.01.2011р.*

На даний час для проїзду по території країн Західної Європи поступово обмежують допуск транспортних засобів категорій Євро-0, Євро-1 та Євро-2, надаючи перевагу автомобілям Євро-3, Євро-4 та Євро-5. Тому транспортні засоби категорій Євро-0, Євро-1 та Євро-2 вимушені здійснювати міжнародні перевезення переважно до країн СНД та Азії. Незабаром можна очікувати таку ситуацію, коли на європейський ринок не буде допускатись рухомий склад Євро-3. Крім того ряд країн СНД та Азії працює в напрямку обмеження і навіть заборони проїзду територією своїх країн транспортних засобів Євро-0, Євро-1 і навіть Євро-2.

Якщо звернути увагу на те, що рухомий склад Євро-5 випускається починаючи з 2007 року, то можна зробити висновок, що українські перевізники мають недостатньо конкурентоспроможний рухомий склад на ринку міжнародних автомобільних перевезень. Це ускладнює перспективи майбутньої успішної роботи на даному ринку, так як автомобілі Євро-4 та Євро-5 складають лише 8,3% від загальної кількості рухомого складу, призначеного для міжнародних перевезень. Крім того сучасний цивілізований світ працює в напрямку забезпечення підвищеної екологічності транспортних засобів і орієнтовно з 2012р. вже планується випуск автомобілів Євро-6. Ці автомобілі, безумовно, будуть ще більш екологічним, але і більш дорогими, ніж їх попередники.

Таким чином, аналізуючи рівень і якість наявного рухомого складу у міжнародних автоперевізників можна зробити висновок, що в цілому для забезпечення конкурентоспроможності українських АТП в майбутньому необхідне суттєве оновлення парку сучасними щодо вимог екологічності транспортними засобами.

Міністерство інфраструктури України також пред'являє вимоги щодо вантажопідйомності рухомого складу. Це пов'язано з дозвільною системою на право виконання міжнародних автоперевезень. За рахунок введення обмежень на малу та середню вантажопідйомність рухомого складу збільшуються обсяги перевезень з використання автомобільного транспорту у міжнародному сполученні.

Вимоги до водіїв при виконанні міжнародних рейсів складаються з належного рівня їх підготовки, а саме: знання митного законодавства; знання правил перетину державного кордону транспортними засобами, знання правил перевезення вантажів, знання правил перевезення небезпечних та наднормативних вантажів, проходження спеціальної підготовки та перепідготовки, наявність досвіду роботи та ін.

Крім того пред'являються також певні вимоги і до підготовки та перепідготовки управлінського персоналу підприємств, що працюють в сфері міжнародних автомобільних перевезень.

Слід зазначити, що вимоги до міжнародних перевезень постійно змінюються і навіть при умові успішної роботи на ринку перевезень сьогодні, суб'єкти господарювання повинні робити уже зараз все можливе для формування необхідних і достатніх умов їх конкурентоспроможності в майбутньому. З цією метою необхідно планувати та витратити необхідні ресурси для забезпечення

допустимого рівня конкурентоспроможності з урахуванням фактора часу, тобто і на довгострокову перспективу.

Отже специфіка ринку міжнародних автомобільних перевезень полягає в тому, що цей ринок висуває суттєві матеріальні, трудові, фінансові бар'єри для виходу та роботи на ньому, які можна розглядати як обов'язкові параметри або існуючі обмеження.

Розглядаючи ситуацію на ринку міжнародних автомобільних перевезень можна зазначити, що вітчизняні автомобільні перевізники конкурують на ньому не тільки між собою, а й одночасно з іноземними автомобільними перевізниками. З кожним роком ця конкуренція посилюється.

Аналіз та оцінка конкурентоспроможності українських автомобільних перевізників в сфері міжнародних перевезень за 2010 рік показали наступне:

1) в цілому з усіма зарубіжними країнами українські автомобільні перевізники надали замовникам, як українським так й іноземним, транспортних послуг приблизно 57% від загального обсягу перевезень (рис.2);

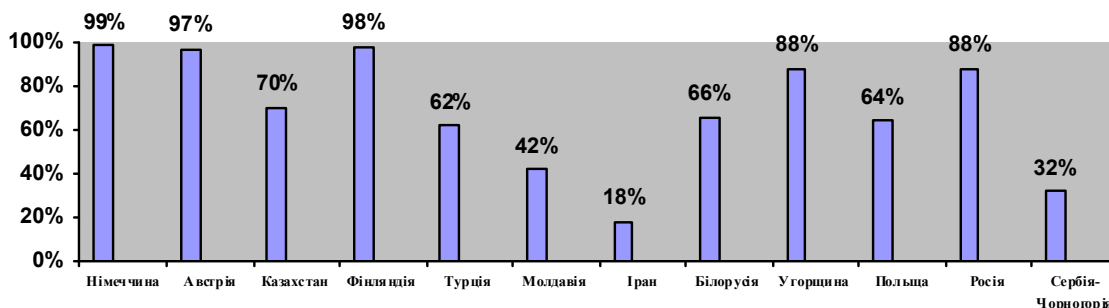


Рис. 2 Питома вага транспортних послуг, наданих українськими автомобільними перевізниками іноземним та вітчизняним замовникам від загального обсягу перевезень з відповідними іноземними країнами за 2010 рік

2) з країнами ЄС вітчизняні автомобільні компанії здійснили перевезень в середньому 80-90% від загального обсягу. Так, наприклад, при здійсненні експортно-імпортних операцій з Італією - цей відсоток збільшується до 99%, з Німеччиною - до 88%, а з Польщею - складає лише 64% від загального обсягу експортно-імпортних транспортних операцій; при здійсненні експортно-імпортних операцій з Росією вітчизняні автомобільні перевізники виконали 82% транспортних послуг від загального їх обсягу(рис.2);

3) серйозна конкуренція і перевага у порівнянні з українськими спостерігається з боку автомобільних перевізників Сербії-Чорногорії, Молдови, Ірану та ін., про що свідчать дані щодо питомої ваги іноземних перевізників в загальному обсязі вантажних перевезень (рис.2);

4) за останні роки загострюється конкурентна боротьба за ринок з боку перевізників Польщі;

5) існує постійна недостача квот дозволів для виконання автомобільних перевезень до таких країн, як з Італія, Швеція, Фінляндія, Великобританія, Білорусія, Вірменія, Грузія, Казахстан, Азербайджан та ін. у зв'язку із зростанням обсягів зовнішньоекономічної діяльності з цими країнами;

6) ряд іноземних перевізників має нижчу собівартість виконання транспортної послуги у порівнянні з українськими на одних і тих же маршрутах;

7) іноземні перевізники мають менші витрати на проведення поточного ремонту, в першу чергу, за рахунок своєчасного оновлення рухомого складу;

9) транспортні засоби у іноземних перевізників використовуються більш інтенсивно, ніж у вітчизняних. Так, середньорічний пробіг автомобілів, що використовуються для міжнародних перевезень в країнах ЄС в середньому складає 140-150 тис. км, тоді як найкращі показники при експлуатації автомобілів українських підприємств досягають лише 110-120 тис. км за рік;

10) виконання міжнародних автомобільних рейсів в країнах ЄС має меншу тривалість часу при однаковій довжині маршруту;

11) виконання міжнародних автомобільних рейсів потребує значного часу на проведення митних процедур при перетині державного кордону України, що є однією з причин збільшення тривалості транспортного циклу;

12) іноземні перевізники забезпечені значно більшою кількістю транспортних засобів, в т.ч. і підвищеною екологічністю. Так, наприклад, у Польщі працює близько 120 тис. вантажних автомобілів у сфері міжнародних перевезень, а в Україні - лише біля 30 тис. одиниць;

13) іноземні перевізники країн ЄС своєчасно оновлюють рухомий склад ( в середньому через 4-5 років), що дозволяє їм не тільки забезпечувати якісні та ефективні перевезення, а й вчасно реагувати на вимоги ринку міжнародних перевезень щодо екологічності рухомого складу;

14) іноземні фірми навчають водіїв навичкам керування автомобілів в економному режимі. Це дозволяє, наприклад, при експлуатації вантажних автомобілів марки Mercedes економити на кожних 100 літрів використаного пального до трьох літрів, що є суттєвою складовою економією витрат на паливо, а отже і собівартості перевезень та ін.

Таким чином, для утримання переваг на ринку міжнародних автомобільних перевезень та подальшої успішної роботи на ньому українських перевізників необхідно розробити на державному рівні програму для захисту та підтримки вітчизняних автомобільних перевізників. Це питання є особливо важливим і з точки зору того аспекту, що в результаті виконання міжнародних перевезень до України надходять кошти в іноземній валюті. Така програма повинна створити більш менш рівні умови для успішної конкуренції з іноземними перевізниками. До неї доцільно включити вирішення наступних проблем:

1) проведення переговорів щодо суттєвого збільшення квот дозволів на право здійснення міжнародних автомобільних перевезень до Італії, Швеції, Фінляндії, Великобританії, Білорусії, Вірменії, Грузії, Казахстану, Азербайджану та ін.

2) створення пріоритетних, сприятливих (пільгових умов ) кредитування придбання сучасного рухомого складу, необхідного для виконання міжнародних автомобільних рейсів;

3) мінімізація термінів повернення ПДВ для міжнародних перевізників;

4) забезпечення належного стану автомобільних доріг, по яким здійснюються міжнародні автомобільні перевезення;

5) оптимізація процедур при перетині транспортними засобами державного кордону України;

6) формування в рамках профільного міністерства України учбових підрозділів для підготовки водіїв-міжнародників, так як автотранспортні підприємства відчувають нестачу професійних кадрів для цієї роботи, а середній вік водіїв перевищує 40 років та ін.

Ключовим параметром, що приваблює підприємців на ринок міжнародних перевезень є ціновий чинник. Цей сегмент ринку перевезень формує свої ціни на здійснення транспортних послуг. Вони залежать як від обсягу перевезень і довжини та тривалості транспортного циклу, від вартості пального та інших складових витрат на перевезення, так і від потреби в спеціалізованому рухомому складі, особливостей маршруту, швидкості доставки та ін. Ціни повинні покривати загальні витрати на перевезення і забезпечувати отримання прибутку, величина якого б дозволила АТП формувати фінансові ресурси не тільки для оновлення рухомого складу, а й розвитку підприємства. На даний час ціновий фактор є вирішальним при виборі замовників транспортних послуг.

Іншим не менш важливим чинником, що впливає на необхідність управління конкурентоспроможністю є співвідношення потужностей автотранспортних підприємств, які відповідають вищенаведеним міжнародним та вітчизняним вимогам до здійснення міжнародних автомобільних перевезень, з урахуванням спеціалізації рухомого складу та обсягу пропозицій тієї частки ринку зовнішньоекономічної діяльності (як імпорту так і експорту операцій), яка у процесі здійснення купівлі-продажу продукції має потребу у міжнародних автомобільних перевезеннях. Успішна робота на даному сегменті ринку транспортних послуг потребує формування постійної клієнтури у відповідності до наявного рухомого складу. Враховуючи той факт, що автоперевізники повністю залежать від обсягу виробництва та реалізації продукції на експорт та придбання сировини, матеріалів, напівфабрикатів, комплектуючих, товарів та інших матеріально-технічних ресурсів на основі імпорту для господарської діяльності, автотранспортним підприємствам необхідно постійно вивчати ці ринки, тенденції їх розвитку та змін, в т.ч. і потребу в спеціалізованому рухомому складі, щоб у майбутньому забезпечити не тільки можливість виживання транспортного підприємства, а й його розвиток.

Однією із серйозних проблем сучасного менеджменту щодо управління конкурентоспроможністю є той факт, що основні зусилля апарат управління зосереджує на отримання короткострокових економічних вигод, мінімізуючи при цьому всі можливі складові витрат, тобто на забезпечення беззбиткового використання рухомого складу. Але успішна робота на ринку міжнародних автомобільних перевезень неможлива без забезпечення належного рівня конкурентоспроможності автотранспортного підприємства на довгостроковий період.

Аналізуючи конкурентоспроможність вітчизняних автотранспортних підприємств в сфері міжнародних перевезень можна виділити наступні чинники, що впливають на її рівень:

- обсяг перевезень автотранспортного підприємства;

- співвідношення пропозиції та попиту на ринку міжнародних автоперевезень, як експортних так і імпорتنих операцій;
- достатня кількість дозволів на виконання міжнародних перевезень;
- наявність рухомого складу, що відповідає вимогам екологічності та вантажопідйомності;
- рівень собівартості перевезень;
- ціни на виконання замовлень;
- рентабельність перевезень;
- відповідність спеціалізації рухомого складу потребам ринку міжнародних автоперевезень;
- наявність необхідної кількості кваліфікованих водіїв;
- доля використання потужностей автотранспортного підприємства;
- тривалість виконання транспортного циклу;
- рівень конкурентоспроможності іноземних перевізників, особливо польських;
- вартість власних та запозичених джерел фінансування для придбання сучасного рухомого складу для виконання міжнародних рейсів;
- необхідність, вартість та складнощі при оформленні віз;
- вартість паливо-мастильних матеріалів, в першу чергу палива, так як витрати на пальне складають приблизно 66% від загальної собівартості транспортної продукції;
- наявність матеріально-технічної бази для оперативного і якісного виконання діагностики, технічних обслуговувань та поточного ремонту транспортних засобів;
- наявність необхідної кількості кваліфікованих ремонтних робітників;
- наявність складської бази;
- наявність механізмів для виконання робіт по навантаженню-розвантаженню вантажів;
- надання комплексу логістичних послуг, в т.ч. складських операцій по зберіганню та перевантаженню вантажів з можливістю проведення митних операцій, виконання дрібнопартійних перевезень, проведення робіт по навантаженню-розвантаженню та ін.;
- час та виконання строків доставки вантажу;
- забезпечення перевізника сучасними інформаційними технологіями;
- інформаційне забезпечення замовника про хід виконання транспортного процесу;
- забезпечення належних умов праці водія, в т.ч. медичне, соціальне забезпечення та створення умов для відпочинку;
- можливість страхування вантажів;
- професійність персоналу автотранспортного підприємства, в т.ч. водіїв;
- володіння водіями прийомами керування транспортними засобами в економному режимі;
- величина матеріальних витрат у складі собівартості перевезень;
- пробіг з початку експлуатації рухомого складу (вік автомобілів);
- фінансова стабільність автотранспортного підприємства;
- досвід роботи на ринку;
- швидкість реагування на замовлення;
- гнучка система розрахунків з клієнтами;
- рівень обслуговування клієнтів та ін.

Аналіз факторів, що впливають на конкурентоспроможність підприємств показав, що існує ряд якісних чинників, які можуть не потребувати значних матеріальних, фінансових та інших видів ресурсів. Значний вплив на них дозволить підвищити конкурентоспроможність любого автотранспортного підприємства, включаючи і зростання його іміджу.

До них можна віднести:

- об'єм вантажних відсіків для завантаження продукції: при відповідних умовах ця перевага дозволяє перевозити більшу кількість вантажу, не перевантажуючи транспортні засоби і відповідно забезпечує нижчу собівартість перевезень;
- рівень підготовки водіїв: зовнішній вигляд, знання іноземних мов, знання та виконання основ європейського законодавства щодо правил дорожнього руху та перевезення вантажів в зарубіжних країнах;
- виконання вимог конвенції ЄУТР щодо організації праці та відпочинку водіїв;
- технічний стан рухомого складу та його зовнішній вигляд;
- рівень менеджменту: знання іноземних мов, професійність апарату управління, уміння ведення контактів, в т.ч. ділового спілкування, знання ділового етикету з урахування вимог до нього в зарубіжних країнах;
- відсутність дорожньо-транспортних пригод, порушень митного законодавства та ін.;

- дотримання термінів доставки вантажу та ін.

При управлінні конкурентоспроможністю підприємств виникають питання економічної та практичної доцільності планування та реалізації заходів щодо забезпечення належного рівня конкурентоспроможності підприємства. Кожний захід характеризується такими аспектами:

- необхідність та обсяг ресурсів для його реалізації (матеріальних, трудових, фінансових, інформаційних);
- час на його розроблення та впровадження;
- період, на який очікується мати вигоди від реалізації даного заходу: короткотерміновий чи довгостроковий;
- результат, який очікується отримати внаслідок реалізації даного заходу та ін.

Кожний захід впроваджується через вплив на певний параметр функціонування підприємства як системи.

**Висновки.** Усю сукупність чинників, що впливають на рівень конкурентоспроможності в сфері міжнародних перевезень можна систематизувати за такими ознаками: обов'язкові факторивимоги, що дають право на виконання міжнародних автомобільних перевезень; фактори, що впливають на рівень конкурентоспроможності з іноземними автомобільними перевізниками; показники, що впливають на рівень конкурентоспроможності і мають кількісний вимір; показники, що впливають на рівень конкурентоспроможності і мають якісні якості; керовані показники; некеровані показники; фактори, вплив на які забезпечує конкурентоспроможність підприємства у короткостроковому періоді; фактори, вплив на які забезпечує конкурентоспроможність підприємства у довгостроковому періоді; фактори, вплив на які потребує фінансових ресурсів та ін.

**Подальший розвиток.** Визначення, оцінка та систематизація факторів дозволяє розробити методичні підходи щодо управління конкурентоспроможністю автотранспортних підприємств з урахуванням особливостей ринку міжнародних перевезень і завдань перевізників.

#### *Література*

1. *Портер М.* Международная конкуренция / Пер.с англ.- М.: Международные отношения,1993.
2. *Фатхутдинов Р.А.* Конкурентоспособность: экономика, стратегия, управление. М.:ИНФА-М,2001.

УДК 338

## **СУТНІСТЬ ТА ОСОБЛИВОСТІ ПОНЯТТЯ ПРОДУКТИ ХАРЧУВАННЯ ПОВСЯКДЕННОГО ПОПИТУ**

*Сопоцько О.Ю.*

**Вступ.** З розвитком економіки та ринку логістичних послуг, Україна наближається до світової економічної спільноти, переймає досвід управління підприємствами та організації торгівлі товарами та послугами.

Таким чином, не дивно, що українські логістичні оператори почали застосовувати такий термін як FMCG, запозичивши його з зарубіжного досвіду. У сфері бізнесу під терміном FMCG (Fast Moving Consumer Goods – з англійської – споживчі товари, які мають швидку оборотність) розуміють товари повсякденного попиту. На думку автора, цікавим буде дослідити сутність поняття самого терміну FMCG, з боку як це визначає бізнес та термін продукти харчування повсякденного попиту з наукової точки зору та з боку як це визначає законодавство.

**Основна частина.** Дослідження ринку показало, що до товарів повсякденного попиту FMCG належать, зокрема продукти харчування, напої, цигарки, чистячі, миючі засоби та продукти особистої гігієни.

Розповсюдження таких товарів здійснюється через відкриті ринки (оптові ринки/базари, кіоски, тощо) та через супермаркети. Супермаркет є однією із самих популярних та розповсюджених форм роздрібної торгівлі в Україні. В супермаркетах люди залишають близько 42% своїх заощаджень, які призначені на продукти харчування. Частка гіпермаркетів в роздрібному товарообороті України складає 18%, «магазинів коло будинку» та cash&carry – по 14%, дискаунтерів – 12% (Рис. 1) [14].