

**Дмитро Дмитрів, Наталія Мариненко, Олена Дмитрів,
Богдан Михайлишин**
*Тернопільський національний технічний університет імені Івана
Пулюя (Україна)*
**Dmytro Dmytriv, Nataliia Marynenko, Olena Dmytriv,
Bohdan Mykhailyshyn**
Ternopil Ivan Puluji National Technical University, Ternopil (Ukraine)

**ІНСТИТУЦІОНАЛЬНІ ЗАСАДИ ТА ЕКОНОМІЧНІ
ПЕРСПЕКТИВИ УКРАЇНСЬКИХ АВТОТРАНСПОРТНИКІВ НА
ЄВРОПЕЙСЬКОМУ РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

**INSTITUTIONAL FRAMEWORKS AND ECONOMIC PROSPECTS
OF UKRAINIAN ROAD TRANSPORTERS IN THE EUROPEAN
FREIGHT MARKET**

Резюме. У контексті євроінтеграційних процесів в Україні, досліджено вимоги трансформації вітчизняної транспортної інфраструктури, зокрема автомобільної, до стандартів автотранспортної системи країн Європейського Союзу (ЄС). Охарактеризовано вплив інституціональних заходів, ініційованих і впроваджених урядом ЄС, щодо підтримки міжнародних автоперевізників України. Висвітлено ряд складних внутрішніх і зовнішніх проблем, з якими зіштовхнулися міжнародні автоперевізники України і які негативно впливають на стабілізацію та подальший розвиток даного сегменту перевезень.

У відношенні до країн-лідерів на ринку, країн найближчих конкурентів та України, здійснено оцінювання індексу ефективності логістики, який відображає логістичний потенціал вітчизняної логістичної системи. Досліджено сучасний стан та тенденції європейського ринку вантажних автомобільних перевезень. Проведено аналіз лідерів ринку за країнами та транспортними компаніями. Проаналізовано динаміку обсягів вантажних автомобільних перевезень, розмірів автопарків країн-лідерів на ринку та країн найближчих конкурентів. Для досліджуваних країн визначено питомі обсяги вантажообігу на одну одиницю комерційного транспорту та їх прирости, що дає можливість оцінити ефективність використання автопарків досліджуваних у роботі країн.

З огляду на економічні перспективи українських перевізників на європейському ринку, в контексті євроінтеграційних процесів, проаналізовано конкурентне середовище сегменту міжнародних

вантажних перевезень ЄС. Виявлено, що лідерами даного сегменту європейського ринку перевезень, є країни з близькими до українського, індексами ефективності логістики, це дає підстави говорити про його економічну перспективність для вітчизняних перевізників.

Запропоновано рекомендації щодо підтримки вітчизняних автоперевізників з боку державних органів влади у співпраці з Європейською Радою, Міністерством розвитку громад та територій України, а також з боку асоціації автомобільних перевізників України, у складних умовах сьогодення.

Summary: In the context of the European integration processes in Ukraine, the requirements for the transformation of the national transport infrastructure, in particular, the road transport infrastructure, to the standards of the European Union (EU) road transport system are studied. The impact of institutional measures initiated and implemented by the EU government to support international road carriers in Ukraine is characterized. A number of complex internal and external problems faced by international road carriers in Ukraine are highlighted, which negatively affect the stabilization and further development of this transport segment.

In relation to the leading countries in the market, the countries of the closest competitors and Ukraine, the logistics efficiency index, which reflects the logistics potential of the domestic logistics system is assessed. The current state and trends of the European road freight transport market are studied. The market leaders by country and transport companies are analysed. An analysis of the dynamics of freight road transport volumes, fleet sizes of the market leaders and the countries of their closest competitors is carried out. For the studied countries, the specific volumes of cargo turnover per unit of commercial transport and their growth are determined, which makes it possible to assess the efficiency of using the fleets of the countries studied in the paper.

Taking into account the economic prospects of Ukrainian carriers in the European market, in the context of European integration processes, the competitive environment of the international freight transport segment of the EU is analysed. It is found that the leaders of this segment of the European transport market are countries with logistics efficiency indices close to the Ukrainian ones, which gives grounds to speak about its economic prospects for domestic carriers.

Recommendations for supporting domestic road carriers by the state authorities in cooperation with the European Council, the Ministry of Community and Territorial Development of Ukraine, as well as the Association of Road Carriers of Ukraine under current challenges are offered.

23 червня 2022 року, Європейська рада надала Україні статус кандидата на членство у Європейському Союзі, а вже 14 грудня 2023 року розпочато перемовини щодо вступу України до ЄС за умов виконання фундаментальних критеріїв, яким повинна відповідати будь-яка країна-кандидат на членство. Готовність країни-кандидата до вступу до ЄС визначають за трьома групами критеріїв, які Європейська рада затвердила у 1993 році на засіданні в Копенгагені. Починаючи з того часу, Європейська Рада оцінює, країну - кандидата на членство у ЄС за політичними, економічними та інституційними критеріями. Одними з найважливіших є економічні критерії, які полягають у функціонуючий ринковій економіці та здатності конкурувати на ринку Європейського Союзу.

Галуззю економіки, яка у значній мірі визначатиме успішність виконання євроінтеграційних критеріїв є транспортна галузь, вимоги до якого викладені у п'ятому розділі Угоди про асоціацію «Економічне та галузеве співробітництво».

Регламентовані Урядом заходи щодо трансформації вітчизняної транспортної галузі до стандартів ЄС, розміщені на порталі [1] і містять 8 базових пунктів:

- 1) автомобільний транспорт;
- 2) залізничний транспорт;
- 3) морський транспорт;
- 4) внутрішній водний транспорт;
- 5) безпека на транспорті;
- 6) поштовий зв'язок;
- 7) транспортна політика;
- 8) цифрові транспортні коридори.

У наших дослідженнях виокремлюємо лише ті пункти, які стосуються автомобільного транспорту та його інфраструктури, тобто пункти – 1, 5, 7, 8.

У першому пункті, який безпосередньо стосується автомобільного транспорту, відзначається необхідність приведення вітчизняних законодавчих актів щодо врегулювання ринку послуг вітчизняного автомобільного транспорту у відповідність до європейських стандартів. У першу чергу, це стосується імплементації Регламенту ЄС № 1071/2009, яким встановлюються загальні правила щодо допуску операторів автомобільних перевезень до надання відповідних послуг.

П'ятий пункт висвітлює заходи, необхідні для забезпечення безпеки на транспорті, а саме:

- адаптувати українське законодавство до вимог з безпеки, які висуваються до колісних транспортних засобів відповідно до стандартів Європейського Союзу;

- з метою гарантування відповідного рівня безпеки під час транспортування небезпечних вантажів автомобільним і залізничним транспортом, вітчизняні закони привести у відповідність до європейського законодавства, яке регламентує вимоги перевезення небезпечних вантажів;

- у 2017 році ухвалено Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні, покликану знизити рівень смертності та ступеня тяжкості наслідків ДТП;

- у 2018 році затверджено Державну програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху, яка передбачає облаштування кільцевих розв'язок, об'єктів придорожньої інфраструктури, пішохідних переходів та островців безпеки.

У сьомому пункті, який стосується загальнодержавної транспортної політики, описана Національна транспортна стратегія до 2030 року, яка передбачає:

- підтримку імплементації Угоди про асоціацію з ЄС на рівні інтеграції транспортних систем;

- проект Закону України «Про мультимодальні перевезення»;

- реалізацію програми фінансування комплексного проекту «Ukraine Indicative TEN-T Investment Action Plan Projects», яка містить 39 проектів розбудови інфраструктурних об'єктів, загальною вартістю 4378,9 мільйонів євро.

Восьмий пункт стосується комплексного запровадження цифрових технологій на транспорті та під час здійснення логістичних операцій, що дасть можливість вирішувати значну частину проблем перевезень і підвищити їх ефективність. На сьогодні, саме восьмий пункт активно розвивається Міністерством цифрової трансформації України спільно з Міністерством розвитку громад і територій України. Серед успішних проектів такої співпраці можна виділити: сервіс державних послуг «Дія», інформаційну систему «Шлях», інформаційну систему «Черга».

Слід відзначити, що перелічені урядові заходи планувалися та реалізовувалися ще до початку повномасштабної війни, яку розпочала РФ проти України, що вплинуло на уповільнення і зупинку інвестиційних проектів, пов'язаних із фінансуванням розбудови об'єктів транспортної інфраструктури.

Необхідність відновлення ланцюгів постачання та роботи вітчизняних перевізників, зруйнованих внаслідок військових дій,

особливо в міжнародному сполученні, стимулювали Європейську раду у кооперації з Урядом України, до розроблення і впровадження комплексу дієвих заходів інституціонального та цифрового спрямування, а саме [2]:

- розроблення і впровадження інформаційної система «Шлях»;
- реалізація програми «Шляхи Солідарності»;
- впровадження проєкту “Відкритий кордон”
- укладання угоди про лібералізацію перевезень з України;
- підписання Конвенції про процедуру спільного транзиту;
- розроблення і впровадження системи «eЧерга».

У своїй більшості, заходи щодо підтримки українських автоперевізників, які реалізуються ЄС, є позитивними та дозволили у перші два роки повномасштабної війни підтримати галузь та стимулювати її розвиток. Однак, з огляду на відзначені заходи щодо імплементації Урядом України вимог щодо нашого членства у Євросоюзі, та з огляду на триваючу війну з РФ, постає завдання аналізу сучасного стану автотранспортної інфраструктури України та можливості її інтеграції до загальноєвропейської транспортної мережі. Поряд із цим, доцільно вивчити сучасний стан європейського ринку перевезень вантажів автомобільним транспортом.

Головними проблемами, з якими стикнулись міжнародні автомобільні перевізники України в умовах сьогодення наступні:

- руйнування рухомого складу та об’єктів автомобільної інфраструктури внаслідок обстрілів російськими окупантами території України;
- брак водіїв, логістів і механіків, яких мобілізували та продовжують мобілізувати до армії;
- ситуативне блокування автомобільних прикордонних пунктів пропуску перевізниками та фермерами сусідніх країн, особливо з боку Польщі;
- падіння обсягу перевезень імпорту у зв’язку з виїздом з України мільйонів громадян;
- квотні обмеження на перевезення української експортної продукції до країн Євросоюзу;
- застарілий рухомий склад;
- обмежена пропускна спроможність автомобільних прикордонних пунктів пропуску та нерозвинена сервісна і санітарна інфраструктура біля них;
- підвищення рівня оподаткування перевізників;
- періодичне зростання дебіторської заборгованості АТП;

– відміна спрощеної процедури ліцензування міжнародних автоперевезень.

Вигідне геополітичне розташування України, у довоєнний час, забезпечувало значні валютні надходження до державного бюджету від транзитних потоків вантажів. Значення індексу ефективності логістики України з 2007 по 2014 рік зросло із 2,55 до 2,98 (рис. 1), що позитивно відобразилось на розвитку міжнародних автомобільних перевезень.

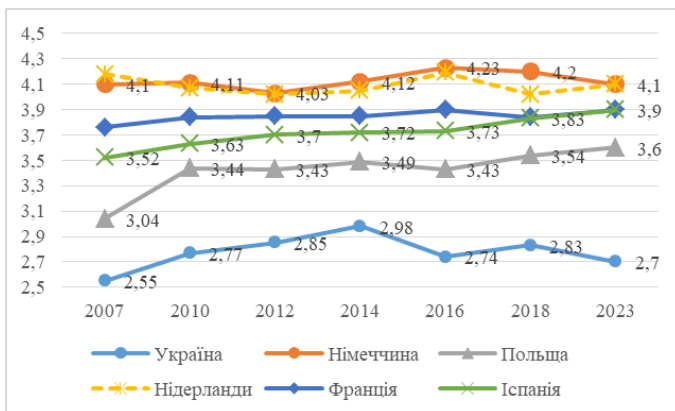


Рис. 1. Динаміка індексу ефективності логістики (LPI) країн-лідерів європейського ринку автоперевезень і України [3]

Однак, війна з рф, яка розпочалась на сході України у 2014 році і перейшла у повномасштабну у 2022 році, призвела до значного руйнування автотранспортної інфраструктури України та негативно вплинула на індекс логістичної ефективності.

У зв'язку із блокування морських шляхів з України військовим флотом рф, значна частина експортного потоку була перенаправлена на автомобільний і залізничний транспорт у напрямку морських портів Європи. Таке перенаправлення потоків вантажів та вихід з початку повномасштабної війни з українського ринку міжнародних перевізників, стимулювало розвиток вітчизняних міжнародних автотранспортників, автопарк яких зріс на 15,6% за рік і сягнув 52 тисяч одиниць [4].

У контексті оцінки економічних перспектив виходу українських автотранспортників на європейський ринок та проведення подальшого аналізу європейського ринку автоперевезень вантажів, необхідно

відзначити, що вітчизняні перевізники понесли і ситуативно продовжують нести збитки, пов'язані з блокуванням автомобільних пунктів пропуску, нашими західними сусідами [5].

Крім цього, почастишали випадки, застосування необґрунтованих штрафів у відношенні до українських перевізників, які перебувають на території сусідніх країн.

Висока ефективність вантажних автомобільних перевезень у ЄС, можлива завдяки розвиненій логістичній системі країн. У п'ятірку лідерів за індексами ефективності логістики (LPI) європейського ринку міжнародних перевезень у 2023 році увійшли Німеччина (4,1), Франція (3,9), Іспанія (3,9), Польща (3,6) і Нідерланди (4,1) (рис. 1).

На їх фоні Україна, з індексом у розмірі 2,7, на сьогоднішній день не зможе скласти достойної конкуренції. Тому доцільно порівняти логістичний потенціал України з країнами східної Європи (рис.2), які останнім часом нарощують обсяги перевезених вантажів (рис. 3).

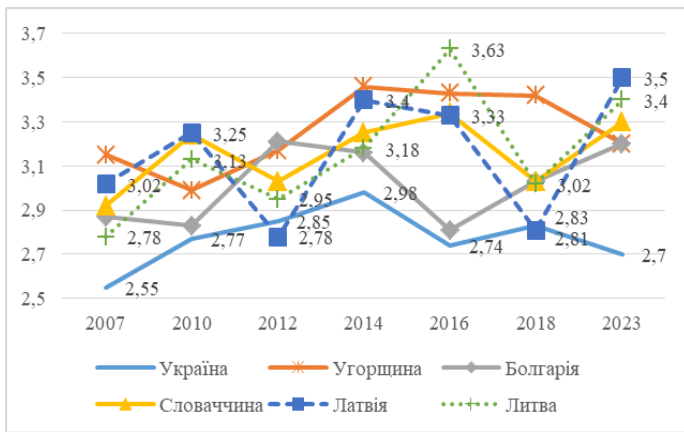


Рис. 2. Динаміка індексу ефективності логістики (LPI) найближчих країн-конкурентів і України [3]

З візуального порівняльного аналізу графіків індексу ефективності логістики (рис. 1, рис. 2) можна відзначити, що країни-лідери у перевезеннях вантажів мають розвинену логістичну інфраструктуру, а індекс має незначні відхилення, на противагу країнам Східної Європи, у яких відбуваються його ситуативні коливання, обумовлені кон'юктурою ринку перевезень та триваючою у цих країнах, трансформацією транспортно-логістичних систем до стандартів ЄС. Але незважаючи на це, країни Східної Європи, щорічно

збільшують свою частку на європейському ринку вантажних автомобільних перевезень, зокрема це стосується Литви та Болгарії, які у 2023 році збільшили обсяг перевезень вантажів (табл. 1).

Таблиця 1

Обсяг автомобільних перевезень вантажів, тис. т.

Країна, частка від європейського вантажообігу, 2023 рік	Роки			%	
	2021	2022	2023	2023/2021	2023/2022
Болгарія, 1,26%	157376	160488	165218	+4,98	+2,95
Іспанія, 12,2%	1626362	1587697	1601828	-1,51	+0,89
Латвія, 0,62%	81562	80906	80624	-1,15	-0,35
Литва, 0,92%	113135	100752	120396	+6,42	+19,5
Нідерланди, 4,9%	699504	690903	642262	-8,18	-7,04
Німеччина, 21,8%	3107981	3060964	2856755	-8,08	-6,7
Польща, 12,1%	1580517	1599513	1584171	+0,23	-0,96
Словаччина, 1,2%	154828	160802	158257	+2,21	-1,58
Угорщина, 1,5%	219919	204708	192422	-12,5	-6
Франція, 11,8%	1648948	1631139	1545239	-6,29	-5,27
Європа	13648904	13585239	13117039	-3,9	-3,45

Джерело: складено авторами на основі [6]

За даними статистичної звітності Євростату, обсяг вантажних автомобільних перевезень в Європейському Союзі в 2023 році скоротився на 3,45% порівняно з показником 2022 року [6]. На прикладі обраних у дослідженні країн, проведемо аналіз динаміки обсягів вантажообігу, кількісного розміру автопарків комерційного транспорту та питомого вантажообігу, з огляду на загальноєвропейські тенденції (рис. 3, рис. 4).

У 2023 році найбільше скорочення автомобільного вантажообігу щодо попереднього року припадає на наступні країни ЄС: Нідерланди – 7,04%, Німеччину – 6,7% і Францію – 5,27%, який сумарно складає 38,5% загальноєвропейського вантажообігу (рис. 3).

Іспанія і Польща, які входять у п'ятірку лідерів ринку за динамікою показників вантажообігу, демонструють стабільність з відносно невеликими відхиленнями, відповідно +0,89% і – 0,96% (табл. 1).

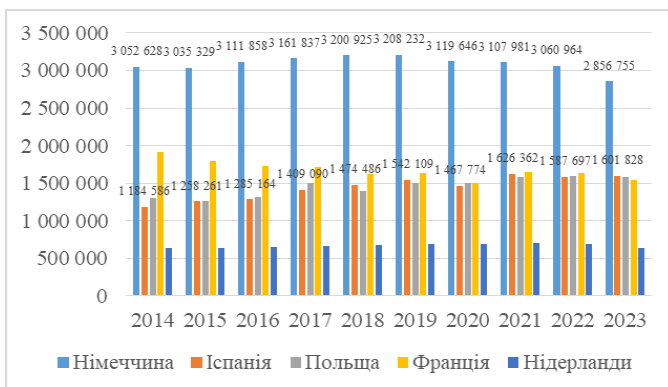


Рис. 3. Обсяг європейських вантажних автомобільних перевезень країн лідерів ринку (тис. т.) [6]

Достатньо високий приріст вантажообігу зафіксовано у Литви – на рівні 19,5%; значно поступаючись, але демонструє позитивну динаміку Болгарія з приростом 2,95% (рис. 4).

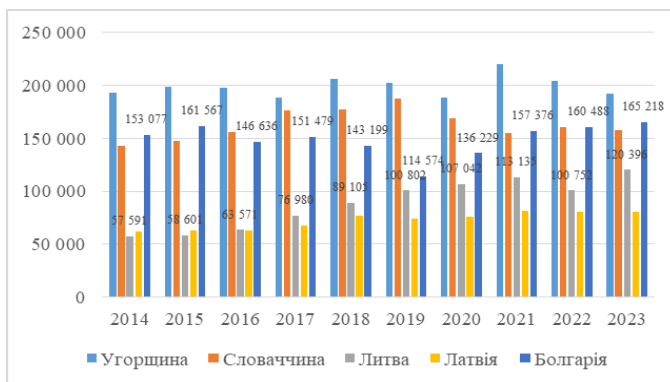


Рис. 4. Обсяг європейських вантажних автомобільних перевезень країн східної Європи (тис. т) [6]

Але доля цих країн у загальноєвропейському вантажообігу досить незначна, Литва – 0,92% і Болгарія – 1,26%, тому ці країни практично не впливають на динаміку вантажообігу Європи. Динаміка обсягів автомобільних вантажних перевезень Латвії, Словаччини та Угорщини негативна, і склала відповідно -0,35%, -1,58% і -6% (табл. 1).

На тлі падіння обсягів автомобільних перевезень вантажів, динаміка розміру автопарків комерційного транспорту у цих країнах, навпаки показує позитивну динаміку (табл. 2).

Таблиця 2

Кількість комерційного транспорту, одиниць

Країна, частка від європейського автопарку на 2023 р.	Роки			%	
	2021	2022	2023	2023/2021	2023/2022
Болгарія, 1,93%	83125	82700	77847	-6,35	-5,87
Іспанія, 9,51%	371739	381602	383322	+3,12	+0,45
Латвія, 0,56%	21975	22261	22666	+3,14	+1,82
Литва, 1,72%	60535	64132	69442	+14,71	+8,28
Нідерланди, 3,48%	136541	138892	140398	+2,82	+1,08
Німеччина, 14,23%	559492	567247	573665	+2,53	+1,13
Польща, 18,03%	707009	708366	726911	+2,81	+2,62
Словаччина, 4,35%	167164	164586	175520	+5,00	+6,64
Угорщина, 2,09%	81451	83562	84259	+3,45	+0,83
Франція, 10,23%	408026	415447	412459	+1,09	-0,72
Європа	3904013	3962554	4032052	+3,28	+1,75

Джерело: складено авторами на основі [7]

Ефективність використання комерційного транспорту за досліджуваними країнами можна оцінити за річним приростом обсягу перевезення вантажів, що припадає на одну одиницю транспорту – питомим вантажообігом, який обчислимо як відношення загального обсягу вантажних автомобільних перевезень в країнах до кількості зареєстрованого в них комерційного транспорту (табл. 3).

Таблиця 3

Питомий вантажообіг, тис. т/од.

Країна	Роки			%	
	2021	2022	2023	2023/2021	2023/2022
Болгарія	1,89	1,94	2,12	12,10	9,37
Іспанія	4,38	4,16	4,18	-4,48	0,44
Латвія	3,71	3,63	3,56	-4,16	-2,13
Литва	1,87	1,57	1,73	-7,23	10,36
Нідерланди	5,12	4,97	4,57	-10,71	-8,04
Німеччина	5,56	5,40	4,98	-10,35	-7,72
Польща	2,24	2,26	2,18	-2,51	-3,49
Словаччина	0,93	0,98	0,90	-2,65	-7,71
Угорщина	2,70	2,45	2,28	-15,42	-6,78
Франція	4,04	3,93	3,75	-7,30	-4,58
Європа	3,50	3,43	3,25	-6,95	-5,11

Джерело: складено авторами на основі [6, 7]

Найбільше автопарк комерційних автомобілів зріс у Литві та Словаччині, відповідно на 8,28% та 6,64%, автопарки решта країн збільшились в межах від 0,45% (Іспанія) до 2,62% (Польща). Лише у двох досліджуваних країнах автопарки комерційного транспорту скоротились – це відбулося у Франції на 0,72% і Болгарії – на 5,87%. Загальноєвропейський парк комерційного транспорту зріс у 2023 році на 1,75%. Отримані результати обчислення приросту питомого вантажообігу засвідчили, що у 2023 році трійку лідерів за цим показником формують: Литва з показником 10,36%, Болгарія – 9,37% та Іспанія з показником 0,44% (рис. 5).

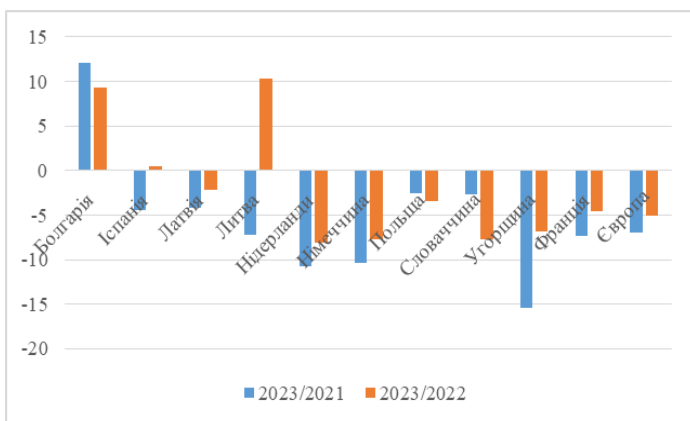


Рис. 5. Річний приріст обсягу перевезення вантажів, що припадає на одну одиницю комерційного транспорту, %

Динаміка обсягів перевезення вантажів, що припадають на одиницю комерційного транспорту інших досліджуваних країн – негативна. Загальноєвропейський показник вантажу перевезеного одиницею комерційного транспорту за рік, порівняно з 2022 роком зменшився на 5,11%. Хоча Литва і Болгарія покращили ефективність використання комерційного транспорту, однак показник питомого вантажообігу, в окремих випадках, у разі поступається значенню аналогічного показника лідерів ринку вантажних автомобільних перевезень.

Наприклад, у 2023 році на одну одиницю комерційного транспорту Литви припадало 1,73 тис. т. перевезеного вантажу, у той час як у Німеччині величина цього показника майже у три рази була вищою і складала 4,98 тис. т (рис. 6).

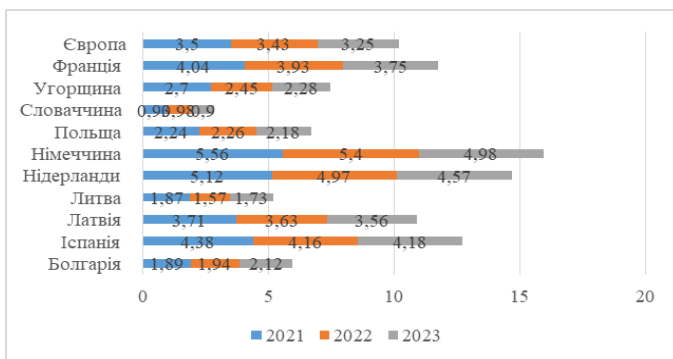


Рис. 6. Питомий вантажообіг за 2021-2023 роки, тис. т/од.

Оцінка економічних перспектив виходу на європейський ринок вантажних автомобільних перевізників українських транспортників обумовлена інституціональними заходами, які запровадила Європейська Рада з початком повномасштабної війни.

Однак, для більш чіткого уявлення конкуренції на європейському ринку вантажних автомобільних перевезень, доцільно провести оцінку його конкурентного середовища.

Станом на 2023 рік, обсяг міжнародних автомобільних перевезень склав 466048 мільйонів тонно-кілометрів, це на 4,36% менше, ніж у 2022 році. Лідерами на ринку міжнародних вантажних автомобільних перевезень є Польща, Іспанія, Німеччина, Чехія і Нідерланди. На долю цих країн у 2023 році припадало 64,8% всіх міжнародних вантажних автоперевезень [8].

Лідером ринку є польські транспортники, які майже у 2 рази за обсягами перевезень, перевищують найближчих іспанських конкурентів (рис. 7).

З переліку досліджуваних країн, у 2023 році, лише Литва демонструє позитивну динаміку збільшення обсягів міжнародних вантажних автомобільних перевезень, приріст склав 6,06%. Але частка Литви у 2,33% ринку міжнародних автоперевезень, кардинально не впливає на загальну ситуацію на ринку. У перевізників решта країн можна спостерігати падіння обсягів перевезень вантажів від -1,55% у Польщі до -17,68% у Латвії (табл. 4).

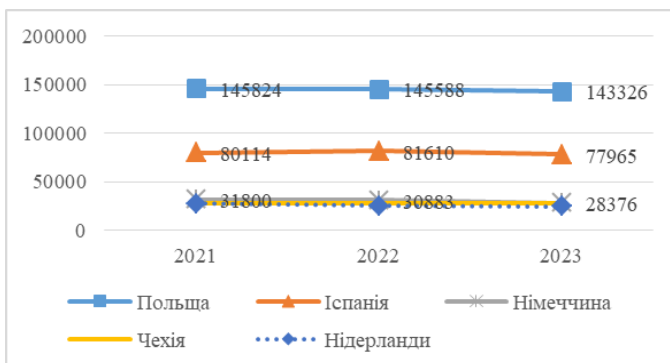


Рис. 7. Динаміка обсягів міжнародних автомобільних перевезень в ЄС, млн т-км

Таблиця 4

Обсяг міжнародних автомобільних перевезень, млн т-км

Країна, частка від європейського автопарку на 2023 р.	Роки			%	
	2021	2022	2023	2023/2021	2023/2022
Болгарія, 2,66%	11403	13489	12409	8,82	-8,01
Іспанія, 16,73%	80114	81610	77965	-2,68	-4,47
Латвія, 1,12%	6110	6330	5211	-14,71	-17,68
Литва, 2,33%	11382	10256	10878	-4,43	6,06
Нідерланди, 5,27%	27536	25018	24583	-10,72	-1,74
Німеччина, 6,09%	31800	30883	28376	-10,77	-8,12
Польща, 30,75%	145824	145588	143326	-1,71	-1,55
Словаччина, 2,72%	14360	14824	12685	-11,66	-14,43
Угорщина, 3,1%	15413	16014	14427	-6,40	-9,91
Франція, 2,39%	11382	11908	11143	-2,10	-6,42
Європа	483049	487302	466048	-3,52	-4,36

Джерело: складено авторами на основі [8]

Грунтовну порівняльну оцінку, основних конкурентів можна здійснити за допомогою побудови SWOT-матриці, що не входить у фокус досліджень даної статті, а передбачено у перспективах подальших досліджень. Однак, з метою виявлення слабких сторін і загроз вітчизняних перевізників, можна виділити наступні переваги країн-конкурентів України на ринку міжнародних вантажних автоперевезень:

1) Активна розробка та впровадження інвестиційних проектів з розвитку автотранспортної системи ЄС.

2) Передбачення програм дотаціювання перевізників країн ЄС за кошти Євросоюзу у випадках виникнення кризових явищ на ринку.

3) Вільний перетин кордонів між країнами ЄС, що не потребує дозвільного режиму.

4) Великі автопарки сучасної техніки, що постійно оновлюються та збільшуються.

5) Доступність лізингових та кредитних програм на придбання нових вантажівок.

6) Високий, порівняно з українськими перевізниками, рівень оплати праці водіїв.

7) Уніфікована система документообігу перевізного процесу.

Ринок міжнародних вантажних автомобільних перевезень є фрагментованим, на якому п'ять найбільших компаній, зокрема, Kuehne+Nagel, DHL Supply Chain, DSV, DB Schenker та ін. (табл. 5) займають 5,99%, [9].

Таблиця 5

Компанії-лідери перевізники 2023 року у Європі

№ з/п	Перевізник	Країна	Валовий дохід, млн дол. США
1	Kuehne + Nagel	Швейцарія	46864
2	DHL Supply Chain	Німеччина	45590
3	DSV	Данія	34883
4	DB Schenker	Німеччина	30392
5	CEVA Logistics	Франція	18700
6	GEODIS	Франція	12624
7	Maersk Logistics	Данія	14423

Джерело: складено авторами на основі [10]

З огляду на компанії лідерів європейського ринку вантажних перевезень можна відзначити десятку компаній, які мають розвинену логістичну систему, великий парк транспорту різних видів, висококваліфікований персонал тощо. Валовий дохід міжнародної транспортно-логістичної компанії Kuehne + Nagel, яка є одним з лідерів ринку, у 2023 році склав 46864 млн дол. США. На другому місці знаходиться міжнародна компанія експрес-доставки вантажів і документів DHL Supply Chain з валовим доходом у 45590 млн дол. США. Замикає трійку лідерів з показником доходу у 34883 млн дол. данська транспортно-логістична компанія De Sammensluttede Vognmænd (DSV) (табл. 5).

Врахування факту подальшого збільшення глобального вантажообігу, обґрунтованого щорічним збільшенням обсягів виробництва та споживання товарів, на фоні отриманих валових доходів лідерів ринку з перевезень вантажів, дають підстави стверджувати, що ринок міжнародних вантажних перевезень є перспективним, зокрема і для вітчизняних автоперевізників.

Висновки. Проведений аналіз європейського ринку вантажних автомобільних, зокрема його міжнародного сегменту, лідерами якого є країни з близькими до українських, індексами ефективності логістики, можна відзначити економічну перспективність цього сегменту для українських перевізників.

З метою забезпечення підтримки та подальшого розвитку вітчизняних автомобільних перевізників у сегменті міжнародних перевезень, необхідно системно й оперативно забезпечити:

1) підвищення рівня фахових знань українських перевізників до діючих вимог роботи у ЄС;

2) системне оновлення вітчизняного автопарку, задіяного на роботі у міжнародному сполученні;

3) удосконалення сервісних інформаційних систем ліцензування, реєстрації та обліку процесів перевезень у міжнародному сполученні;

4) оперативне відновлення об'єктів транспортної інфраструктури, зруйнованих внаслідок триваючої війни з рф;

5) проведення реконструкції автомобільних пунктів пропуску з метою збільшення їх пропускної спроможності, особливо зон відстою автотранспортних засобів;

6) гарантоване бронювання водіїв задіяних на міжнародних перевезеннях від мобілізації у воєнний час;

7) посилення інституту юридичного захисту вітчизняних перевізників, як в державі так і на міжнародному рівні;

8) фіксацію та ведення реєстру випадків неконкурентних дій у відношенні до українських перевізників;

9) повідомлення всесвітньої організації автомобільного транспорту щодо фактів порушення прав українських перевізників;

10) розроблення заходів, щодо компенсації збитків вітчизняних перевізників від блокування прикордонних пунктів пропуску;

11) розроблення заходів щодо компенсації збитків вітчизняних перевізників отриманих внаслідок військових дій рф;

12) пролонгацію терміну дії угоди про лібералізацію перевезень з України.

Список використаних джерел:

1. Транспорт. URL: <https://eu-ua.kmu.gov.ua/partnership/transport/> (дата звернення: 18.10.2024)
2. Дмитрів Д., Дмитрів О., Юрик Н., Репак О. Вплив роботи пунктів пропуску в умовах воєнного стану на економічну ефективність АТП, задіяних у міжнародних вантажних перевезеннях. *Галицький економічний вісник*. Т.: ТНТУ, 2023. Том 85. № 6. С. 31-42.
3. Logistics Performance Index. The World Bank. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global> (дата звернення: 19.10.2024)
4. Дмитрів Д., Дмитрів О., Репак О. Аналіз ринку міжнародних вантажних автоперевезень в Україні в умовах воєнного стану. *Соціально-економічні проблеми і держава*. 2023. Вип. 2 (29). С. 48-60. URL: <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2023/23ddvuvs.pdf> (дата звернення: 19.10.2024)
5. Дмитрів Д., Дмитрів О., Михайлишин Б., Репак О. Оцінювання збитковості автомобільних перевезень швидкопсувних вантажів у міжнародному сполученні за умов блокади кордонів. *Галицький економічний вісник*. Т.: ТНТУ, 2024. Том 87. № 2. С. 84-92.
6. Road freight transport by type of operation and type of transport (t, tkm, vehicle-km) – annual data. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/road_go_ta_tott/default/table (дата звернення: 20.10.2024)
7. Road freight transport by vehicle characteristics. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics#The_EU_fleet_of_goods_vehicles (дата звернення: 26.10.2024)
8. Road freight transport statistics. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics&oldid=575068#The_total_EU_road_freight_transport_performance_in_2023_decreased_compared_with_2022 (дата звернення: 20.10.2024)
9. Europe Road Freight Transport Market Share. URL: <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/europe-road-freight-transport-market/market-share> (дата звернення: 21.10.2024)
10. Top 10 Freight Forwarders in 2023. URL: <https://blog.shipsgo.com/top-freight-forwarders/> (дата звернення: 21.10.2024)