

- здобутті синергетичного дослідницького результату;
- повнішому виконанні вимог до проведення досліджень;
- постійному поліпшенні процесів, що ґрунтуються на об'єктивних результатах дослідження.

На основі розгляду ситуаційного та процесного підходів до аналізу у сфері забезпечення функціонування транспортного комплексу, можна *зробити висновки й сформулювати рекомендації*. Ситуаційний підхід у сфері забезпечення функціонування транспортного комплексу визнає, що, хоча загальний процес функціонування транспортного комплексу відомий, специфічні прийоми, які повинні використовуватися для ефективного досягнення цілей функціонування, можуть значно варіюватися. Наприклад, усі транспортні підприємства створюють організаційні структури для реалізації своїх цілей. Проте, існує низка різних способів побудови таких структур. Може бути створено більше чи менше рівнів управління. Керівники середньої і низової ланок можуть отримати велику частку участі в ухваленні рішень, або навпаки – керівники вищої ланки можуть резервувати за собою право приймати найвідповідальніші рішення. Якщо певний напрям діяльності може логічно відповідати двом різним підрозділам, необхідно прийняти рішення, хто з них конкретно займатиметься цим. Керівництво має визначити, яка структура або прийом управління найбільш прийнятний для певної ситуації. Більш того, оскільки ситуація може змінюватися, керівництво має вирішувати, як необхідно відповідно змінити організаційну структуру, аби зберегти ефективність функціонування транспортного комплексу.

Таким чином, ситуаційний підхід ставить за мету пов'язати конкретні прийоми і концепції з певними конкретними ситуаціями для того, щоб досягти цілей підвищення ефективності функціонування транспортного комплексу.

**Перспективи подальших розвідок** можуть стосуватись з'ясування можливостей застосування інших підходів до аналізу діяльності у сфері забезпечення функціонування транспортного комплексу та способів їх практичного використання.

#### *Література*

1. *Завадський Й.С.* Менеджмент. / Й.С. Завадський - Т.1. - Київ: УФІМБ, 1997. - 543с.
2. *Карданская И.Л.* Основы принятия управленческих решений : учеб. пособие для вузов / И.Л. Карданская. – М. : Русская деловая литература, 1998. – 423 с.
3. *Мухин В.И.* Исследование систем управления / В.И.Мухин. – М., «Экзамен». 2006. – 367 с.
4. *Фрейдина Е.В.* Исследование систем управления / Е.В.Фрейдина. – М., «Омега – Л», 2008. – 295 с.
5. *Ременников В.Б.* Разработка управленческих решений / В.Б.Ременников. – М., ЮНИТИ – ДАНА, 2006. – 423 с.

УДК 339.13.025

## **ГЛОБАЛЬНА ЛОГІСТИКА У РЕГУЛЮВАННІ СИСТЕМИ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНИХ ЗВ'ЯЗКІВ УКРАЇНИ**

*Ігнатенко О.С., доктор технічних наук  
Дмитриченко А.М.*

Визначальними напрямками сучасної державної регуляторної політики у сфері зовнішньоекономічної діяльності є зменшення втручання держави у діяльність суб'єктів господарювання та усунення перешкод для розвитку цієї діяльності, що має здійснюватись в межах, у порядку та у спосіб, що встановлені Конституцією та законами України. Виконання названих завдань ускладнюється у зв'язку з відсутністю результатів адаптації науково-методичних напрацювань щодо використання глобальної логістики до регулювання транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України.

Вирішення теоретичних і практичних завдань за обраною темою пов'язане з планом виконанням науково-дослідних робіт Національного транспортного університету.

Аналіз літературних джерел свідчить, що в роботах [1,3,5,6,8,10] розглянуто окремі чинники, що впливають на процеси формування засад державного регулювання макрологістичними системами, та визначення меж міжнародної господарської діяльності [2,4,6,7,9,11,12]. Разом з тим практично не

здійснювалась систематизація перешкод на шляху державного регулювання глобальної логістики у сфері транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України.

Автор статті ставив за мету систематизувати та охарактеризувати перешкоди в системі державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності та здійснити формулювання завдань глобальної логістики щодо транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України.

За результатами проведених досліджень встановлено, що найбільш істотними є три такі протидіючі сили:

- особливості ринків і конкуренції;
- фінансові перешкоди;
- канали розподілу.

Вважаємо, що завдання глобального логістичного менеджменту — забезпечувати збалансованість між витратами, яких вимагає подолання цих перешкод та потенційними вигодами від міжнародної торгівлі. Тільки такий баланс дозволяє одержати реальні переваги для забезпечення успішної міжнародної діяльності.

**Ринки і конкуренція.** До числа ринкових і конкурентних перешкод відносяться обмеження для вступу на ринок, недостатність інформації, недосконалість процесів ціноутворення, правил конкуренції. Обмеження для вступу на ринок приймають форму законодавчих чи технічних перешкод на шляху ввозу товарів або руху послуг. Наприклад, технічну перешкоду складає прийнята в Європі практика паритетного виконання міжнародних перевезень, заборони використання транспортних засобів, які не відповідають екологічним стандартам та інше.

Прикладом законодавчих перешкод може слугувати діюче в Японії правило, відповідно до якого місцеві роздрібні торговці вправі «голосувати» — допускати чи не допускати на ринок нових роздрібних учасників, особливо іноземних.

Відсутність чи недостатність ринкової інформації — це ще одна перешкода для державного регулювання глобальної логістики щодо транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України. Крім обмеженого доступу до інформації про розміри ринку, демографічні характеристики і особливості конкуренції існує ще дефіцит координуючої інформації, що визначає умови імпорту і вимоги до документації. Такі умови і вимоги відрізняються від країни до країни і навіть часом від випадку до випадку. Більшість нормативно-правових актів вимагає, щоб документація була цілком оформлена ще до фактичного постачання товарів. Дуже часто через наявність у документах хоча б незначних вад постачання може бути затримане чи відкладене на невизначений термін. Врешті решт, точна і правильна документація важлива для будь-яких вантажоперевезень, але в міжнародному транспортуванні вона набуває критичного значення.

Ще один тип ринкових перешкод пов'язаний з ціноутворенням і митними тарифами (мити). Ціноутворення в міжнародній торгівлі значно залежить від обмінних курсів валют. Ситуація, у яку потрапили американські дистриб'ютори автозапчастин з Німеччини, ілюструє, як впливають на логістику валютні курси. Звичайне розміщення замовлень на поповнення запасів автомобільних комплектуючих відкладають на самий крайній термін, щоб зменшити ризик і обсяг інвестицій. Однак, коли курс німецької марки стосовно долара США росте, як це відбулося на початку 90-х років, може виявитися вигіднішим створити великий запас автозапчастин, скориставшись сприятливим обмінним курсом [12]. Подібна ситуація має місце і в умовах введення в європейських країнах та зміни курсу євро.

Такого ж роду традиційні перешкоди утворюють митні тарифи, що споконвічно призначені для захисту внутрішніх галузей країни шляхом підвищення цін на імпортовані товари.

Митні тарифи накладають двоякі обмеження на міжнародну торгівлю. По-перше, мито складає додатковий елемент витрат, який варто взяти до уваги, оцінюючи вартість закордонних джерел постачань [8]. По-друге, митні тарифи — це політичний інструмент, який легко піддається зміні при зміні економічної політики уряду. Митні тарифи утрудняють планування комерційної діяльності, оскільки під їх іменем напрямки й обсяги товарних потоків та потоків послуг можуть змінитися буквально за один день. НАФТА і ЄС скасували значну частку внутрішніх тарифів у рамках Північної Америки і Європи, однак у торгівлі між цими регіонами, як і раніше діють дуже високі рівні мита на багато товарів [5].

Існуюча генеральна угода про тарифи й торгівлю (ГАТТ - аббревіатура англomовної назви General Agreement on Tariffs and Trade) — це механізм багатосторонньої торгівлі, покликаний поліпшити торгівельні відносини, додати їм більш рівномірний характер і усунути двосторонні угоди між країнами-учасницями, що підписали документ [6]. Згідно з фундаментальним принципом ГАТТ, зниження митних тарифів, досягнуте в переговорах між будь-якими двома країнами-учасницями

поширюється на всіх інших учасників. У рамках ГАТТ, що бере початок з 1948 р., проведено значну кількість раундів переговорів, що встановили більш рівномірне співвідношення між митними тарифами серед країн-учасниць. Однак деякий розподіл рівнів митних тарифів усе ще зберігається, що створює серйозні перешкоди для державного регулювання глобальної логістики щодо транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків.

У даний час ГАТТ утратила самостійне значення, увійшовши (поряд з Генеральною угодою з торгівлі послугами) як складова частина в нову багатосторонню міжурядову угоду, на основі якої 1 січня 1995 р. заснована Всесвітня торгова організація (ВТО), що об'єднала близько 130 країн.

Більшість суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, які беруть участь у міжнародних операціях, добре освоїлися у конкурентному середовищі, однак розходження між країнами в правилах, що регламентують конкуренцію, продовжують перешкоджати глобальній логістиці щодо транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків. Зокрема, у Сполучених Штатах уряд благоволить до приватного бізнесу, тому тримається осторонь і не допускає ніяких сепаратних домовленостей із приводу цін. Однак у світовій практиці це не типова державна політика. Американським компаніям світового рівня, таким як Boeing, доводиться конкурувати, наприклад, з Airbus Industries — французькою фірмою, що користується перевагами на європейському ринку завдяки тому, що контрольна частка власності в ній належить державі [12].

Перешкоди, обумовлені конкуренцією, пов'язані із двома обставинами — нестачею інформації про міжнародні правила конкуренції і необхідністю пристосовуватися до регуляторних норм, характерних для того чи іншого географічного регіону.

**Фінансові перешкоди.** Фінансові перешкоди для державного регулювання глобальної логістики щодо транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків кореняться в проблемах прогнозування й в інституціональній інфраструктурі. Прогнозування в будь-якому випадку — справа не проста, але воно багаторазово ускладнюється на глобальному рівні. Завдання прогнозування на внутрішньому ринку — пророчити майбутній обсяг продажів у натуральному чи грошовому вираженні з врахуванням тенденцій попиту, можливих дій конкурентів і сезонних коливань. На міжнародному рівні це завдання утрудняє необхідність врахування додаткових чинників: особливостей регуляторної політики держав, валютних курсів, митних правил і процедур.

Перешкоди, обумовлені інституціональною інфраструктурою, пов'язані з великими розходженням у формах роботи таких допоміжних посередників, як банки, страхові компанії, юридичні консультанти чи перевізники. Послуги і можливості, звичні в США, в інших країнах найчастіше або зовсім недоступні, або визначаються іншим нормам регулювання: банківською, страховою, правовою системами, так само як і транспортні системи загального користування, що у США, Німеччині, Японії, Італії сприймаються як повсякденна норма, а у менш розвинених країнах знаходяться поки в зародковому стані [6]. Наочним підтвердженням цього служать результати опитування фахівців зі Східної Європи, які свідчать, що проходження платежів навіть у межах одного великого міста займає тут досить тривалий термін. Тривалі терміни взаєморозрахунків, як правило, характерні для країн, де місячні темпи інфляції перевищують 5% [12]. Подібні затримки в проходженні платежів істотно ускладнюють процес обробки замовлень, а також збільшують фінансовий ризик і ризик утримання запасів.

Таке сполучення фінансової й інституціональної невизначеностей утруднює планування потреб у продуктах та фінансуванні. У зв'язку з недосконалістю державного регулювання логістичним менеджерам для підтримки міжнародних операцій доводиться передбачати додаткові обсяги запасів, терміни транспортування і фінансові ресурси.

**Канали розподілу.** Міждержавні розходження в каналах розподілу — зокрема, стандарти інфраструктури й окремі торгові угоди — складають ще одну перешкоду для реалізації важелів державного регулювання. Проблема стандартизації інфраструктури обумовлена національними і регіональними особливостями засобів транспортування й транспортної інфраструктури, складських і портових потужностей, систем зв'язку й інформаційного обміну. Хоча останнім часом започатковані заходи, спрямовані на стандартизацію через упровадження контейнерних перевезень, транспортного устаткування, яке використовується в різних країнах, і яке не відрізняється за розмірами, потужністю, вантажопідйомністю, шириною залізничної колії. Для того щоб навести приклади таких розходжень, не треба далеко ходити: навіть в окремих штатах США діють свої обмеження на вантажопідйомність і лінійні розміри допущених до експлуатації транспортних засобів [2].

За відсутності стандартизованої логістичної інфраструктури вантажі при перетинанні національних кордонів доводиться перевантажувати на інші транспортні засоби чи в інші контейнери, що призводить до збільшення витрат і термінів доставки. Зокрема, типова проблема,

пов'язана з інфраструктурою на території США, — необхідність розвантаження контейнерів, що доставляються океанськими лайнерами, для подальшого перевезення вантажів автомобільним транспортом до місця призначення усередині країни [8].

Рішення про вибір каналу розподілу залежать також від торгових перешкод — регуляторних актів, що безпосередньо обмежують ввезення товарів або збільшують рівень митних зборів при перевищенні визначеного обсягу імпорту. Такого роду перешкоди характерні, наприклад, для торгових угод про імпорт тунця в США зі Східного Самоа. Згідно з цими угодами, якщо сукупний річний імпорт тунця перевищує визначений обсяг, на нього накладається мито 15% [7]. За цієї обставини, у разі досягнення цього обсягу, імпортери накопичують запаси призначеного для ввозу товару на митних складах у чеканні початку наступного року для його подальшого відвантаження. Це пояснюється тим, що в період збереження на митних складах у США товар не підлягає обкладанню митом доти, поки його не відвантажують для відправлення на місцеві ринки. Така практика використання митних складів скорочує витрати на імпортне мито, але в той же час збільшує складність і витрати логістики в зв'язку з необхідністю нагромадження й тимчасового збереження запасів. Причому проблема ще ускладнюється, коли до подібної практики вдаються не просто окремі підприємства, а всі конкуренти, чий імпортований товар підпадає під ті ж обмеження. Цей приклад ілюструє, як торгові угоди, що прямо обмежують імпорт чи зумовлюють до нього особливі вимоги, ускладнюють державне регулювання міжнародної логістики.

На підставі проведеного узагальнення є можливість формулювання задач глобальної логістики щодо транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України. Державна регуляторна політика, спрямована на освоєння світового ринку, насамперед має враховувати співвідношення сил, з одного боку, що сприяють удосконаленню транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України, а з іншого боку — наявні перешкоди на цьому шляху. Розширення міжнародної торгівлі вимагає від фахівців, які готують проекти регуляторних актів знання світового ринку й уміння мислити в глобальних категоріях. Потрібно добре розуміти перераховані вище перешкоди для міжнародної логістики, особливо щодо транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності, альтернативні варіанти вирішення таких проблем і способи їхнього застосування в нетрадиційних обставинах.

І на внутрішньому, і на світовому ринку логістика підкоряється однаковим принципам, але умови міжнародної діяльності більш складні і сполучені з більшими витратами. Ці витрати і складнощі визначаються наступними чинниками — дальністю перевезень (відстань), документацією, особливостями національних культур та особливостями споживчого попиту (задоволення запитів споживачів). На світовому ринку відстані значно більші, документація значно складніша, а вимоги до продуктів і послуг, що задовольняють потреби споживачів і диктуються культурними особливостями як окремих країн, так і регіонів, надто різні. Завдання державного регулювання на засадах логістичного менеджменту на глобальному рівні — виробити таку стратегію й тактику щодо транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків, які відповідали б наведеним чинникам. Успішний розвиток міжнародної логістики вимагає інтернаціональної філософії у формуванні державної регуляторної політики у сфері господарювання, глобального підходу до регулювання діяльності перевізників, що повинні знайти відображення в регуляторних актах, вирішенні стратегічних та оперативних завдань, критеріях оцінки результатів і прийнятих рішень. Таким чином, за результатами проведених досліджень здійснена систематизація перешкод на шляху державного регулювання глобальної логістики щодо транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків, серед яких особливості ринків і конкуренції, фінансові перешкоди та канали розподілу, а також здійснене формулювання завдань глобальної логістики.

В подальшому доцільно розглянути питання формалізації синтезу системи державної регуляторної політики щодо транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України, визначення основних показників її ефективності, узагальнити постановку завдання оптимізації структури транспортних макрологістичних систем.

#### *Література:*

1. *Бабанін О.* Деякі проблеми розвитку зовнішньої торгівлі України // Зовнішня торгівля. - № 2. - 2008. - С. 120-125.
2. *Внешнеторговые транспортные операции и логистика / Под ред. Д.С.Николаева.* — М.: Анкил, 2006.- 334 с.
3. *Єдін О., Цветов Ю., Соколов Л.* Транспортна політика в Україні // Економіка України. - 2000. - №1.-С.24-34.

4. *Левковець П.Р., Маруніч В.С., Ігнатенко О.С. та інші.* Міжнародні перевезення і транспортне право. Навч. посібник. – К.: УТУ, 2001. – 283 с.
5. *Миротин Л.Б., Таїмбаєв Б.Э.* Системний аналіз в логістическі: Учебник./ Л.Б.Миротин, Б.Э. Ташбаєв. - М.: Издательство «Экзамен», 2002. – 480 с.
6. *Назаренко В.М.* Международная деятельность по совершенствованию транспортного обеспечения внешнеэкономических связей. — М.: МГИМО, 2006. – 336 с.
7. *Николаев Д.С.* Международные торговые перевозки. — М.: МГИМО, 1995. – 486 с.
8. *Покровская В.В.* Международные коммерческие операции и их регламентация. - М.: Инфра-М, 2006. – 321 с.
9. *Пурлик В.М.* Рынок инвестиционных товаров и логистика. — М.: Межд. универ. бизнеса и управления, 2007. - 192 с.
10. *Сергеев В.И.* Менеджмент в бизнес-логистике. — М.: Филинь, 1997.- 632 с.
11. *Транспортная логистика* / Под ред. Л.Б. Миротина. — М.: МАДИ, 1996.- 438 с.
12. *Benson D.* Transport and Logistics, Woodhead, Faulkner, 2004. – 321 p.

УДК 658.286:656.064

## ВИЗНАЧЕННЯ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ РЕГІОНУ

*Ігнатенко О.С., доктор технічних наук*  
*Цимбал Н.М.*

**Постановка проблеми.** Зростання темпів науково-технічного прогресу приводить до постійного ускладнення процесів розвитку суспільства. Провідні країни світу вже перейшли від індустріальної до постіндустріальної стадії розвитку, де успіх економіки стає залежним від ступеня зрілості науки, інформаційних технологій та низки інших чинників. На сьогоднішні більшість учених поділяє думку, що існує пряма залежність між рівнями розвитку інфраструктури й економіки. Досвід післявоєнного розвитку економіки Німеччини, Японії, Італії й інших країн показав особливу актуальність вивчення питань, що стосуються інфраструктури. Чітко позначився регіональний аспект розвитку й управління транспортним інфраструктурним комплексом. Було доведено, що в рамках окремих регіонів (районів) інфраструктура може й повинна розвиватися по-різному. Особливо актуальною ця проблема є для країн з великою територією, де є істотні розходження між регіонами у природних умовах, соціально-економічному розвитку, щільності заселення тощо. У цьому зв'язку дослідження в області функціонування інфраструктури транспортного комплексу економіки в умовах сучасної України становлять значний інтерес і можуть мати широке практичне застосування. Отже, подальше вивчення інфраструктурних комплексів є актуальним, і особливо важливого практичного значення набуває дослідження процесів управління їх функціонуванням.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Основні роботи, присвячені вивченню інфраструктури економіки, були опубліковані в середині ХХ століття. У вітчизняній літературі до проблем функціонування інфраструктури у своїх дослідженнях зверталися такі фахівці, як А.П. Павлюк [2], О.І. Пономаренко, М.О. Перестюк та В.М. Бурим [3], З.С. Варналій [4], Я. А.Жаліло, Я. Б.Базилук та Я. В. Белінська [5] та інші. Крім цього, значний внесок у вивчення даної проблеми внесли Г. Вайс. Керол [1], М.Потер [6], Г. Волзус [7].

**Невирішені раніше частини загальної проблеми.** У той же час, невирішеною частиною загальною проблеми залишається подальше вивчення питання ефективності управління транспортним інфраструктурним комплексом на різних рівнях, а також методів, застосовуваних при цьому. Не розкрито цілий прошарок проблем щодо того, хто, як і за чий рахунок повинен розвивати транспортну інфраструктуру. З одного боку, об'єкти інфраструктури надзвичайно дорогі, і при їхньому будівництві практично неможливо обійтися без бюджетних коштів, а з іншого боку - в умовах ринкової економіки всі вони створюються для більш ефективної роботи приватних підприємств.

**Мета статті.** Відповідно, метою даної роботи є дослідження процесу управління транспортним інфраструктурним комплексом регіону й пошук оптимальних методів прийняття управлінських рішень щодо стратегії його розвитку.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Умови сучасного етапу розвитку економіки країни вимагають значного підвищення ефективності виробництва, його інтенсифікації. Серед