

УДК 339.9 (045)

Леся Костюченко, к.е.н.

(доцент кафедри «Менеджмент», Державний економіко-технологічний університет транспорту)

Владислав Самохін

(магістр факультету «Економіки і менеджменту», Державний економіко-технологічний університет транспорту)

УПРАВЛІННЯ МІЖНАРОДНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ У НЕСТАБІЛЬНИХ УМОВАХ

У статті висвітлені теоретичні підходи до вирішення проблем, які стосуються управління міжнародними перевезеннями у нестабільних умовах. Актуальність обраної тематики посилює загальнополітичне та економічне становище України. Тому метою статті визначено дослідження поширених проблем у галузі управління міжнародними перевезеннями, з якими стикаються вітчизняні підприємства, спричинених негативним впливом нестабільної економіко-політичної ситуації у державі.

Міжнародні перевезення в Україні займають значну частину в організації й управлінні зовнішньоекономічною діяльністю. Управління міжнародними перевезеннями на підприємстві багато в чому залежить від того, які умови будуть створені в країні, резидентом якої вона є, для подальшого розвитку діяльності такого підприємства в зовнішній сфері. Держава відіграє найважливішу роль у регулюванні і підтримці розвитку зовнішньоекономічної діяльності на національному рівні. Зокрема – регулювання цін та структури зовнішньоторгового обігу, а також створення правового фону. Отже, рекомендується першочергове вирішення головних проблем у сфері організації управління міжнародними перевезеннями. Наслідком цього очікується зниження ризиків для підприємств – міжнародних перевізників та, як наслідок, створення позитивного впливу на загальну економічну ситуацію в країні.

Ключові слова: міжнародні перевезення, зовнішньоекономічна діяльність, управління міжнародними перевезеннями, правове регулювання міжнародних перевезень, інвестиційна привабливість діяльності.

© Костюченко Л.В., Самохін В.М., 2015

Лєся Костюченко, к.э.н. (доцент кафедры менеджмента, Государственный экономико-технологический университет транспорта)

Владислав Самохин (магистр факультета экономики и менеджмента, Государственный экономико-технологический университет транспорта)

УПРАВЛЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ В НЕСТАБИЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ

В статье освещены теоретические подходы к решению проблем, связанных с управлением международными перевозками в нестабильных условиях. Актуальность выбранной тематики усиливает общеполитическое и экономическое состояние Украины. Поэтому целью статьи определено исследование распространенных проблем в области управления международными перевозками, с которыми сталкиваются отечественные предприятия, вызванных отрицательным влиянием нестабильной экономико-политической ситуации в стране.

Международные перевозки в Украине занимают значительную часть в организации и управлении внешнеэкономической деятельностью. Управление международными перевозками на предприятии много в чем зависит от того, какие условия будут созданы в стране, резидентом которой оно является, для дальнейшего развития деятельности такого предприятия во внешней сфере. Государство играет важнейшую роль в регулировании и поддержке развития внешнеэкономической деятельности на национальном уровне. В частности – это регулирование цен и структуры внешнеторгового оборота, а также образование правового фона. Таким образом, предлагается первоочередное решение проблем в сфере организации управления международными перевозками. Вследствие этого ожидается снижение рисков для предприятий – международных перевозчиков и, как следствие, образование положительного влияния на общую экономическую ситуацию в стране.

Ключевые слова: международные перевозки, внешнеэкономическая деятельность, управление международными перевозками, правовое регулирование международных перевозок, инвестиционная привлекательность деятельности.

*Lesia Kostiuchenko, candidate of Economics
(Associate Professor, Department of Management, State economy and technology university of transport)*

*Samokhin Vladislav
(master of the faculty of Economics and management, State economy and technology university of transport)*

MANAGEMENT OF INTERNATIONAL TRANSPORT IN UNSTABLE CONDITIONS

The article deals with theoretical approaches to solving problems that relate to the management of international transport in unstable conditions. Relevance of the selected theme enhances General overall political and economic situation in Ukraine. Therefore, the aim of the article identified the study of common problems in the management of international transport faced by domestic enterprises, resulting from the negative impact of unstable economic and political situation in the state.

International transportations in Ukraine are a significant part in the organization and management of foreign economic activity. Management of international transportation the company depends largely on what the conditions for further development of activities in the external field will be created in the country, the resident of which it is. The government plays a crucial role in regulating and supporting the development of foreign economic activity at the national level. In particular is the regulation of prices and the structure of foreign trade turnover and the establishment of a legal background. Therefore, it is recommended that high priority solution of the main problems in the sphere of management of international transport. The consequence of this is expected to reduce risk for enterprises and international carriers, as a result, create a positive impact on the overall economic situation in the country.

Keywords: international transportation, foreign economic activity, management of international transport, legal regulation of international transportation, investment attraction activities.

Постановка проблеми. Зовнішньоекономічна діяльність кожної країни є важливою умовою її економічного зростання. Особливо це актуально за сучасних умов, коли, з одного боку, набувають інтенсивного розвитку процеси міжнародної економічної інтеграції, транснаціоналізації, міжнародного поділу праці, глобалізації світового господарства. А з іншого боку – наразі наша країна перебуває у стані економічної та політичної нестабільності, наслідком якої є зміни географії зовнішньоторговельних зв'язків. Такі фактори зовнішнього впливу на організацію управління транспортними компаніями є переважно негативними. Тому постає проблема термінового пошуку шляхів уникнення, або пом'якшення негативного впливу змін та розробки альтернативних моделей і механізмів управління даною сферою діяльності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Достовірність наукових положень, висновків і практичних рекомендацій ґрунтується на теоретичних і методологічних положеннях, сформульованих у дослідженнях вітчизняних і зарубіжних фахівців у галузі здійснення міжнародних перевезень, на аналізі статистичної та фактичної інформації. Проблематиці управління міжнародними перевезеннями присвячено роботи таких науковців, як М. Дмитриченко, В. Чорний, О. Ігнатенко, О. Павленко, Ю. Лушай, О. Мельник, Л. Марценюк, Т. Мукмінова, Т. Войченко, В. Мірошко, І. Покотілов та ін.

Не вирішена раніше частина загальної проблеми. Дослідження наукових джерел показали, що поза увагою науковців залишилось питання розробки концепції та побудови альтернативних механізмів для міжнародних транспортних компаній щодо їх діяльності у нестабільних економічних та політичних умовах.

Метою статті є дослідження проблем у галузі управління міжнародними перевезеннями, з якими стикаються вітчизняні підприємства, спричинених негативним впливом нестабільної економіко-політичної ситуації у державі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Зовнішньоекономічна діяльність, відповідно до Закону України [1] – діяльність суб'єктів господарської діяльності України та іноземних суб'єктів господарської діяльності, побудована на взаємовідносинах між ними, що має місце як на території України, так і за її межами (п. 8 ст. 1). Точніше, видається, визначення цієї діяльності, що міститься в Господарському кодексі України. Зовнішньоекономічною діяльністю суб'єктів господарювання, за Кодексом, є господарська діяльність, яка в процесі її здійснення потребує перетинання митного кордону України майном та (або) робочою силою (ст. 377) [2].

Вихід підприємства на зовнішні ринки для більшості суб'єктів господарювання має цілком прагматичні цілі (обсяг продажів, прибутку, загальний рівень рентабельності бізнесу, диверсифікація ризиків тощо), для досягнення яких слід забезпечити якомога вищу ефективність зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД). Своєю чергою, ефективність ЗЕД залежить від низки факторів, вагоме місце серед яких займає відповідність сукупного потенціалу підприємства вимогам ринку, а також ефективність державного регулювання даної сфери бізнесу.

У свою чергу, державне регулювання ЗЕД здійснюється методом розробки і реалізації державної зовнішньоекономічної політики. В сучасних умовах зовнішньоекономічна політика – це система заходів, спрямованих на найбільш сприятливий розвиток економічних, науково-технічних, виробничих зв'язків із зарубіжними країнами, поглиблення і розширення участі в МРТ з метою вирішення стратегічних завдань соціально-економічного розвитку країни [4].

Україна має досить потужну транспортну систему, що може виконувати значний обсяг міжнародних перевезень вантажів та пасажирів. Особливо важливим для України є її спроможність виконувати транзитні перевезення, що зумовлено її географічним положенням. Відтак через її територію проходять важливі МТК, що пов'язують Європу та Азію [10]. Проте наразі є багато чинників, що негативно впливають на транспортну систему України, наслідком чого стає поступове зменшення обсягів міжнародних перевезень через Україну. Серед цих чинників є застарілий рухомий склад практично усіх видів транспорту, неефективна транспортна технологія, особливо в галузі інтермодальних перевезень, недоліки в управлінні процесом перевезень, неефективна система державного регулювання транспорту тощо. Отже, транспортна система України потребує негайного та всеохоплюючого

реформування на засадах ринкової економіки та науково-технічного прогресу. Перспективи удосконалення управління міжнародними перевезеннями в усіх основних галузях транспортної системи України полягають, передусім, у широкому впровадженні логістичного підходу та принципів глобальної логістики в управління перевезеннями. Важливими напрямками реформування є також реструктуризація підприємств, зміна форм власності, широке впровадження наукових методів управління, розвиток інформаційних систем, докорінне реформування управління інвестиційними процесами, посилення координації та взаємодії різних видів транспорту, удосконалення нормативно-правової бази, що регулює процес міжнародних перевезень [10].

Зрозуміти правову сутність поняття зовнішньоекономічної діяльності дає змогу аналіз ст. 4 Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність», де закріплено перелік видів зовнішньоекономічної діяльності. Під видом зовнішньоекономічної діяльності слід розуміти діяльність, при здійсненні якої виникають зовнішньоекономічні відносини, що перебувають в одному правовому режимі і тому регулюються одними й тими самими правовими нормами [3]. Так, до основних видів зовнішньоекономічної діяльності, які здійснюються в Україні суб'єкти підприємництва незалежно від форми власності та їхньої організаційно-правової форми належать:

- експорт та імпорт товарів, капіталів та робочої сили;
- надання суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності України послуг іноземним суб'єктам господарської діяльності, в тому числі: виробничих, транспортно-експедиційних, страхових, консультаційних, маркетингових, експортних, посередницьких, брокерських, агентських, консигнаційних, управлінських, облікових, аудиторських, юридичних, туристських та інших, що прямо і виключно не заборонені законами України; надання вищезазначених послуг іноземними суб'єктами господарської діяльності суб'єктам зовнішньоекономічної діяльності України;
- спільна підприємницька діяльність між суб'єктами господарської діяльності та іноземними суб'єктами господарської діяльності, що включає створення спільних підприємств різних видів і форм, проведення спільних господарських операцій та спільне володіння майном як на території України, так і за її межами;
- підприємницька діяльність на території України, пов'язана з наданням ліцензій, патентів, ноу-хау, торговельних марок та інших нематеріальних об'єктів власності з боку іноземних суб'єктів господарської діяльності; аналогічна діяльність суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності за межами України;
- товарообмінні (бартерні) операції та інша діяльність, побудована на формах зустрічної торгівлі між суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності.

Отже, здійснення зовнішньоекономічної діяльності неможливе без встановлення між відповідними державами регулярних транспортних зв'язків, за допомогою яких здійснюються транскордонні переміщення пасажирів, вантажу та багажу. Крім того, прогрес у міжнародному обміні людьми, капіталами, товарами та послугами перебуває у тісній залежності від розвитку міжнародних перевезень. Також, відповідно до закону [1], посередницькі операції, при здійсненні яких право власності на товар не переходить до посередника (на підставі комісійних, агентських договорів, договорів доручення та інших), здійснюються без обмежень.

Зовнішньоекономічна діяльність вітчизняних та іноземних суб'єктів господарювання не обмежується їхніми економічними (господарськими) взаємовідносинами, або, як їх ще називають, зовнішньоекономічними відносинами. Для реалізації

останніх вони зобов'язані отримати ліцензії, виконувати валютні операції, проходити митні процедури, сплачувати податки тощо, тобто вступати у відносини з державними органами управління та контролю за здійсненням зовнішньоекономічної діяльності. Ці внутрішньодержавні відносини регулюються нормами валютного, митного та іншого законодавства і є необхідним елементом зовнішньоекономічної діяльності. Учасниками зазначених відносин є державні органи управління й контролю.

Грунтуючись на наведеному вище, можемо стверджувати, що міжнародні перевезення займають значну частину в організації й управлінні ЗЕД в Україні. Під міжнародним перевезенням розуміється перевезення вантажів і пасажирів між двома і більше державами, що виконується на умовах, які встановлені укладеними цими державами міжнародних угод.

Перевезення вантажів і пасажирів здійснюються залізничним, автомобільним, повітряним та морським транспортом. Характерною особливістю правового регулювання у цій сфері є те, що основні питання перевезень вирішуються в міжнародних угодах (транспортних конвенціях), що містять уніфіковані норми, однаково визначають умови міжнародних перевезень вантажів і пасажирів. Зазвичай такі угоди містять вимоги до перевізної документації, визначають порядок прийому вантажу до перевезення і видачу його в пункті призначення, умови відповідальності перевізника, процедуру пред'явлення до перевізника претензій та позовів. При відсутності однакових матеріально-правових норм звертаються до норм національного права згідно з колізійними нормами транспортних конвенцій або національного законодавства. Особливість договору міжнародного перевезення полягає в тому, що в ході його виконання відповідні матеріально-правові норми застосовуються на підставі різних колізійних принципів.

Як показують дослідження, у даній сфері наразі залишається багато невирішених проблем. Зокрема постійне зростання собівартості перевезень [5], структура зовнішньоторгового обігу як і раніше має переважно сировинний характер, все ще нерациональним являється імпорт, недостатньо ефективно функціонують спільні підприємства з іноземним капіталом (рис. 1).

Великої уваги вимагають і такі питання, як створення стабільної правової бази, сприятливого інвестиційного клімату, ефективної системи управління ЗЕД на рівні підприємства, підвищення якості експортної продукції і багато інших. Особливої уваги вимагає підготовка спеціалістів для сфери ЗЕД. Менеджмент ЗЕД як наукова і навчальна дисципліна в Україні тільки формується. Тим більше вивчення вітчизняного і закордонного досвіду в умовах глобалізації економіки для майбутніх спеціалістів сфери ЗЕД стає надзвичайно важливим [7].

Управління міжнародними перевезеннями на підприємстві багато в чому залежить від того, які умови будуть створені в країні, резидентом якої вона є, для розвитку його діяльності в зовнішній сфері, від ролі держави у регулюванні і підтримці розвитку ЗЕД на національному рівні. Тому вивченню менеджменту ЗЕД на рівні підприємств передуює аналіз регулювання ЗЕД на рівні держави. У всіх країнах без винятку, а особливо в державах з перехідною економікою, де економічні відносини нестабільні, державне втручання в розвиток ЗЕД являється об'єктивною необхідністю. Це пов'язано головним чином з метою захисту національних інтересів при здійсненні ЗЕД, більш повного використання ЗЕД як фактора економічного росту.

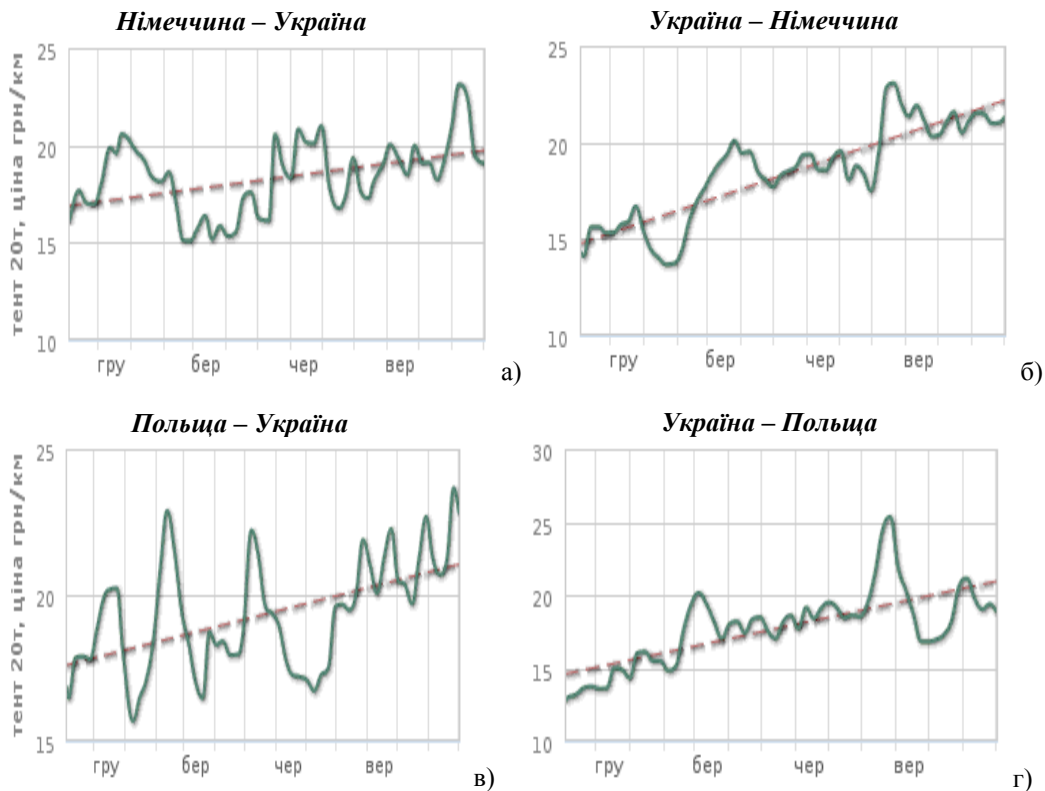


Рис. 1. Динаміка цін на перевезення вантажів:
а) з Німеччини в Україну; б) з України в Німеччину;
в) з Польщі в Україну, г) з України до Польщі
 Джерело: [5]

В умовах ринкових відносин (переходу до них) характер впливу держави на економіку країни, в т.ч. ЗЕД, докорінно змінюється. Цей вплив набуває форми державного регулювання, що означає створення відповідних умов, сприятливих ефективного розвитку економіки країни в цілому і її складових частин.[7]. Отже, питання міжнародних транспортних перевезень є одними із найскладніших у міжнародному комерційному праві. Адже перевізники завжди прагнуть максимально обмежити свою відповідальність, а вантажовідправники мають договірні зобов'язання перед своїми покупцями і теж прагнуть зменшити ризик втрати або псування перевезених товарів. Таким чином, державне регулювання ЗЕД підприємства в умовах переходу до ринкової економіки повинно полягати в створенні умов і сприянні розвитку його зв'язків із зарубіжними партнерами. Перехід до ринку вимагає розробки наукових основ ефективного господарювання на засадах підприємства, конкуренції.

Важливими проблемами регулювання ЗЕД є досягнення збалансованості зв'язків, досягнення додатного сальдо експорту–імпорту товарів і послуг, динаміка яких останніми роками є негативною (рис. 1) [9].

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

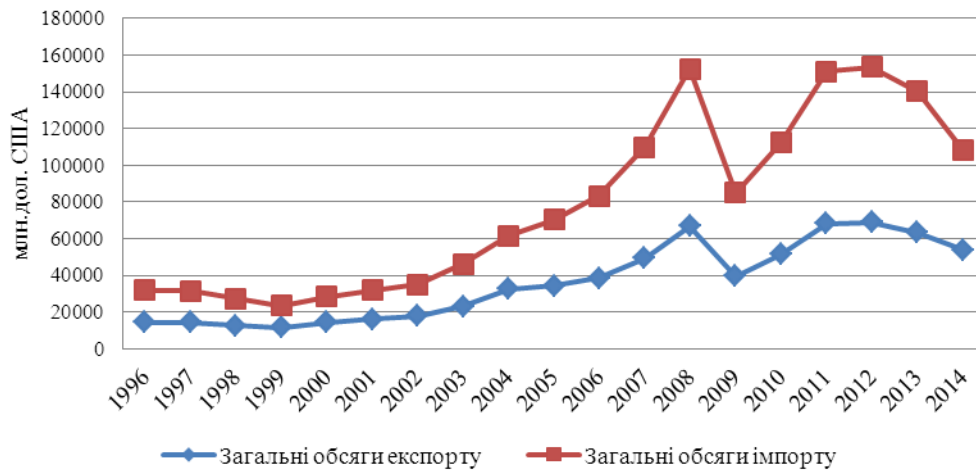


Рис. 1. Динаміка обсягу експорту–імпорту товарів і послуг в Україні
Джерело: розроблено автором на основі [9]

На особливу увагу заслуговує регулювання імпорту з орієнтацією на інвестування виробництва і стабілізацію економіки, на модернізацію основних виробничих фондів, впровадження сучасних технологій, економію матеріально-технічних ресурсів. Щоб досягти рівноважного стану у цій сфері, необхідно наростити виробництво й обмежити ввезення продуктів харчування та інших товарів [6].

Загальна динаміка імпорتنих та експортних потоків України за географічною ознакою наведені у табл.1, табл.2 [9].

Таблиця 1

Географічна структура експорту товарів

Джерело: [9]

| Рік | Загальні обсяги експорту | Країни СНД | Інші країни світу | Європа | Країни ЄС (28) | Азія | Африка | Америка | Австралія і Океанія |
|------|--------------------------|------------|-------------------|---------|----------------|---------|--------|---------|---------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 1996 | 14400,8 | 7222 | 7178,8 | 3456,9 | 3321,2 | 2894,2 | 209,3 | 598,3 | 20,1 |
| 1997 | 14231,9 | 5536,3 | 8695,6 | 3675,3 | 3491 | 3878,6 | 472,4 | 652,5 | 16,8 |
| 1998 | 12637,4 | 4170,8 | 8438,6 | 3993 | 3873 | 3028,5 | 562 | 865,4 | 17,4 |
| 1999 | 11581,6 | 3210,1 | 8371,5 | 3790,2 | 3663,7 | 3225,9 | 617,1 | 692,4 | 45,1 |
| 2000 | 14572,5 | 4459,7 | 10112,8 | 4680,2 | 4576,3 | 3475,7 | 731,5 | 1217,5 | 7 |
| 2001 | 16264,7 | 4639 | 11625,7 | 5720,9 | 5536,1 | 4006,6 | 877 | 1011,9 | 7,4 |
| 2002 | 17957,1 | 4320,1 | 13637 | 6515,8 | 6384 | 5125 | 1055,2 | 936,9 | 4,1 |
| 2003 | 23066,8 | 5942 | 17124,8 | 9147,4 | 8705,9 | 5503,1 | 1250,3 | 1219,2 | 4,8 |
| 2004 | 32666,1 | 8409,4 | 24256,7 | 11764,3 | 11061,6 | 8178,3 | 1758 | 2544,2 | 11,7 |
| 2005 | 34228,4 | 10531,1 | 23697,3 | 10881,4 | 10293,3 | 8576,9 | 2393,9 | 1831,2 | 13,7 |
| 2006 | 38368 | 12351,1 | 26016,9 | 12625,5 | 12166,3 | 8446,2 | 2373,7 | 2550,9 | 17,9 |
| 2007 | 49296,1 | 18087 | 31209,1 | 14773,8 | 14021,3 | 10881,6 | 2792 | 2686,3 | 15,7 |
| 2008 | 66967,3 | 23166,3 | 43801 | 19732,8 | 18265,7 | 15887 | 3902,4 | 4144 | 64 |
| 2009 | 39695,7 | 13472,9 | 26222,8 | 10264,5 | 9514,3 | 12131,7 | 2627,8 | 1124,2 | 21,6 |
| 2010 | 51405,2 | 18740,6 | 32664,6 | 13829,6 | 13085,3 | 13715,4 | 3018,7 | 2000 | 28,4 |
| 2011 | 68394,2 | 26177 | 42217,2 | 18442,4 | 18021,5 | 17737,8 | 3344,2 | 2552,3 | 29,8 |
| 2012 | 68830,4 | 25318,6 | 43511,8 | 17424 | 17123,7 | 17681,1 | 5638,2 | 2607,7 | 50,9 |
| 2013 | 63320,7 | 22077,3 | 41243,4 | 17064,2 | 16758,6 | 16813 | 5094,7 | 2163,6 | 40,1 |
| 2014 | 53901,7 | 14882,3 | 39019,4 | 17122,1 | 17002,9 | 15350,9 | 5098,2 | 1372,2 | 23,5 |

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

Як видно з табл.1, негативна динаміка експорту з України спостерігається практично на всіх напрямках, за винятком Європейського та країн ЄС. Що ж стосується імпорту, спад вхідних вантажопотоків також присутній, окрім Австралійського напрямку та Океанії (табл. 2).

Таблиця 2

Географічна структура імпорту товарів

Джерело: [9]

| Рік | Загальні обсяги експорту | Країни СНД | Інші країни світу | Європа | Країни ЄС (28) | Азія | Африка | Америка | Австралія і Океанія |
|------|--------------------------|------------|-------------------|---------|----------------|---------|--------|---------|---------------------|
| 1996 | 17603,4 | 11172,1 | 6431,3 | 4655,6 | 4500,9 | 672,6 | 141,5 | 931 | 24,3 |
| 1997 | 17128 | 9871,7 | 7256,3 | 5451,6 | 5261,7 | 844,9 | 136,8 | 797,9 | 22 |
| 1998 | 14675,6 | 7889,2 | 6786,4 | 4998,5 | 4843 | 886,9 | 118,7 | 755,5 | 20,9 |
| 1999 | 11846,1 | 6737,2 | 5108,9 | 3547,4 | 3460,8 | 762,7 | 157,8 | 588,4 | 27,2 |
| 2000 | 13956 | 8029,6 | 5926,4 | 4311,5 | 4047,7 | 842,3 | 136,4 | 581,4 | 54,7 |
| 2001 | 15775,1 | 8821 | 6954,1 | 4981,7 | 4755 | 982 | 198,5 | 740,9 | 51 |
| 2002 | 16976,8 | 8952,4 | 8024,4 | 5751,1 | 5516,8 | 1187,4 | 177,3 | 856,7 | 51,5 |
| 2003 | 23020,1 | 11468,4 | 11551,7 | 8165,6 | 7883,2 | 2011,3 | 248,8 | 1072,2 | 53,4 |
| 2004 | 28996,8 | 15189,2 | 13807,6 | 9887,2 | 9564,8 | 2592,8 | 279,7 | 966,1 | 81,5 |
| 2005 | 36136,3 | 16988,3 | 19148 | 12666,4 | 12211,3 | 4685,5 | 426,2 | 1265,5 | 103,9 |
| 2006 | 45038,6 | 20112,3 | 24926,3 | 16804,2 | 16232,2 | 6143,7 | 413 | 1465,3 | 99,5 |
| 2007 | 60618 | 25469,3 | 35148,7 | 23048,9 | 22274,5 | 9042,2 | 673,1 | 2255,4 | 128,4 |
| 2008 | 85535,3 | 33377,8 | 52157,5 | 30477 | 28928,6 | 15497,7 | 1559,1 | 4190,6 | 431,7 |
| 2009 | 45433,1 | 19692,6 | 25740,5 | 16233,8 | 15438,5 | 6538,6 | 617,6 | 2197,9 | 149,4 |
| 2010 | 60742,2 | 26697,4 | 34044,8 | 20004,5 | 19151,4 | 10023,3 | 874,4 | 2879,4 | 261,4 |
| 2011 | 82608,2 | 37212,4 | 45395,8 | 27065,9 | 25805,8 | 13279,9 | 940,6 | 3913,9 | 194 |
| 2012 | 84717,6 | 34497,2 | 50220,4 | 27569,6 | 26237,2 | 17140,5 | 851,3 | 4446,7 | 195,7 |
| 2013 | 76986,8 | 27941,6 | 49045,2 | 28566,2 | 27046,5 | 15237,3 | 749,8 | 4339,9 | 93,7 |
| 2014 | 54428,7 | 17276,8 | 37151,9 | 22383 | 21069,1 | 10848,3 | 679,9 | 3021,5 | 182,2 |

Як показує аналіз динаміки обсягів зовнішньої торгівлі України послугами з країнами ЄС за 2014 р.(табл. 3), негативне сальдо (тобто перевищення обсягу імпортих потоків) спостерігається у шести напрямках (рис. 2), що складає 21,4 % від товарообігу з країнами ЄС (або 1 528,05 млн дол. США). На нашу думку, така статистика є загалом позитивною.

Для вирішення великої кількості проблем, які виникають у процесі управління підприємствами міжнародними перевезеннями у сучасних нестабільних умовах не варто уникати вимог та умов прийняття управлінських рішень щодо вибору основної стратегії антикризового менеджменту промислового підприємства, то найбільш доцільною представляється «стратегія диференціації» [11].

У кризовому стані транспортне підприємство має велику кількість надлишкових фондів та кадрів, що не дозволяє йому у короткі терміни досягти низької собівартості основної продукції і стати лідером за витратами. Комбінування ж обох вищезазначених стратегій («лідерство за витратами» і «диференціація») в антикризовому менеджменті не тільки не подвоїть ефект, але навіть може призвести до взаємного погашення приростів. Тому потрібно обирати одну із стратегій, в нашому випадку – «стратегію диференціації».

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

Таблиця 3

Зовнішня торгівля України послугами* з країнами ЄС за 2014 рік,
(млн дол. США) Джерело: [9]

| № | Країна | Експорт | Імпорт | Сальдо |
|----------|-----------------------------|---------------|---------------|--------------|
| 1 | Разом за країнами ЄС | 3991,6 | 3148,8 | 842,8 |
| 2 | Австрія | 198,0 | 148,0 | 50,0 |
| 3 | Бельгія | 75,8 | 56,6 | 19,2 |
| 4 | Болгарія | 39,3 | 21,8 | 17,5 |
| 5 | Велика Британія | 660,1 | 705,8 | -45,7 |
| 6 | Греція | 57,2 | 43,0 | 14,2 |
| 7 | Данія | 149,3 | 36,3 | 113,0 |
| 8 | Естонія | 101,4 | 33,4 | 68,0 |
| 9 | Ірландія | 49,2 | 28,5 | 20,7 |
| 10 | Іспанія | 37,1 | 27,2 | 9,9 |
| 11 | Італія | 144,8 | 46,0 | 98,8 |
| 12 | Кіпр | 461,1 | 512,5 | -51,4 |
| 13 | Латвія | 152,6 | 85,9 | 66,7 |
| 14 | Литва | 46,0 | 27,1 | 18,9 |
| 15 | Люксембург | 6,6 | 8,9 | -2,3 |
| 16 | Мальта | 109,4 | 88,7 | 20,7 |
| 17 | Нідерланди | 284,3 | 129,2 | 155,1 |
| 18 | Німеччина | 672,8 | 591,3 | 81,5 |
| 19 | Польща | 202,8 | 148,4 | 54,4 |
| 20 | Португалія | 7,0 | 11,6 | -4,6 |
| 21 | Румунія | 50,6 | 18,5 | 32,1 |
| 22 | Словаччина | 41,4 | 46,0 | -4,6 |
| 23 | Словенія | 28,7 | 5,2 | 23,5 |
| 24 | Угорщина | 98,8 | 65,4 | 33,4 |
| 25 | Фінляндія | 37,0 | 28,3 | 8,7 |
| 26 | Франція | 127,9 | 119,6 | 8,3 |
| 27 | Хорватія | 3,1 | 3,8 | -0,7 |
| 28 | Чехія | 77,0 | 45,8 | 31,2 |
| 29 | Швеція | 72,5 | 66,0 | 6,5 |

¹ Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим та м. Севастополя

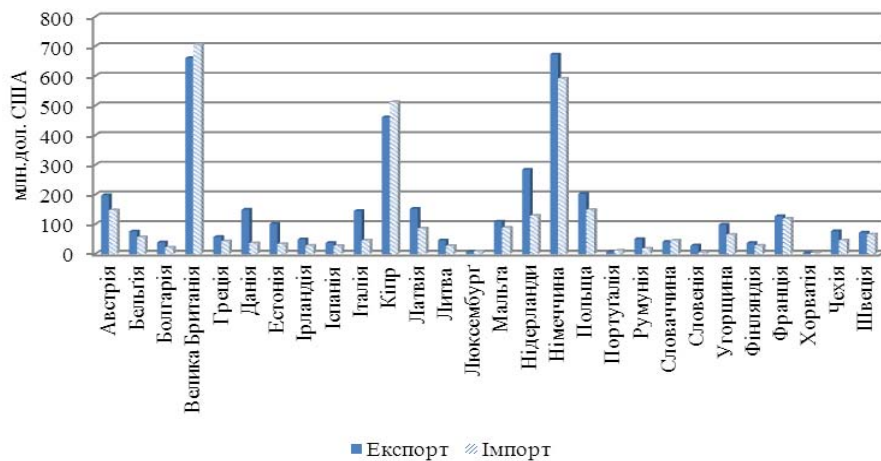


Рис. 2. Динаміка обсягів зовнішньої торгівлі України послугами з країнами ЄС за 2014 р.

Джерело: розроблено автором на основі [9]

Вирішення загальних завдань зовнішньоекономічної політики, як складової внутрішньої економічної політики держави, у кожній країні має свої специфічні особливості, зокрема в Україні виділяють такі [6]:

- зовнішньоторгова політика;
- інвестиційна політика;
- політика науково-технічного співробітництва;
- валютно-фінансова політика;
- політика міграції робочої сили тощо.

Крім того, розрізняють два типи зовнішньоторгової політики держави: вільна торгівля та протекціонізм [1]:

- політика вільної торгівлі являє собою мінімальне втручання держави у зовнішньоекономічну діяльність, необмежений доступ на вітчизняні ринки іноземних товарів;
- політика протекціонізму передбачає втручання держави у зовнішньоекономічну діяльність, введення різних обмежень по відношенню до зарубіжних товарів з метою підтримки національного виробника.

Висновки і пропозиції. Можемо передбачити, що вирішення головних проблем у сфері управління міжнародними перевезеннями за запропонованими напрямками створить позитивний вплив на загальну економічну ситуацію в країні.

Зокрема, відповідно до закону, державне регулювання повинно забезпечити:

- захист економічних інтересів України і законних інтересів суб'єктів ЗЕД;
- створення рівних можливостей для суб'єктів ЗЕД з метою розвитку всіх видів підприємницької діяльності, незалежно від форм власності;
- розвиток конкуренції і ліквідацію монополії.

Кожен із зазначених напрямів зовнішньоекономічної політики вирішує проблеми з урахуванням етапу розвитку країни і сучасних тенденцій розвитку світового господарства. В Україні регулювання ЗЕД здійснюється з урахуванням наступної мети:

- забезпечення збалансованості економіки і рівноваги внутрішнього ринку країни;
- стимулювання прогресивних ринкових структурних змін в економіці;
- створення сприятливих умов для входження економіки України в систему міжнародного розподілу праці.

Загалом, як показує статистика вітчизняної економіки, конкурентоспроможність України, як і будь-якої іншої держави, забезпечується інвестиційною привабливістю, та навпаки, інвестиційно приваблива країна завжди буде конкурентоспроможною, оскільки матиме можливість поповнювати свої фінансові ресурси, за необхідності, за допомогою вкладень інвесторів в його діяльність. Оскільки вітчизняні міжнародні перевізники мають можливість не лише зберегти але і підвищити власний потенціал внаслідок позитивної політики держави, їхня інвестиційна привабливість також помітно зросте. Це дозволить замінити втрачені ринки та реалізувати транспортне забезпечення нової географії міжнародної торгівлі в Україні.

ЛІТЕРАТУРА

1. Закон України про зовнішньоекономічну діяльність, Верховна Рада УРСР; Закон від 16.04.1991 № 959-XII. Редакція від 07.08.2011. – [Електронний ресурс.] Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua>
2. Господарський кодекс України, Верховна Рада України; Кодекс України, Закон, Кодекс від 16.01.2003 № 436-IV. Редакція від 19.01.2012.
3. Господарське право України. За ред. В. М. Гайворонського, В. П. Жушмана. Харків, Право. 2005 р. – 453 с.
4. Багорова І.В. Зовнішньоекономічна діяльність підприємств: Підручник [Багорова І.В., Редіна Н.І., Власюк В.С., Гетьман О.О.]. – К.: Центр навчальної літератури, 2004. – 580 с.
5. Динаміка цін на перевезення вантажів – міжнародні перевезення вантажів. Електронний ресурс. Режим доступу: <http://della.com.ua/price/international/>
6. Дідківський М. І. Зовнішньоекономічна діяльність підприємства : навч. посіб. / М. І. Дідківський. – К. : Знання, 2006. – 462 с.
7. Климик Г.В. Адаптація зовнішньоекономічної діяльності підприємств АПК до умов зовнішнього ринку // web:<http://intkonf.org/>
8. Короткова О. В. Інвестиційна привабливість підприємства та методики її оцінювання [Електронний ресурс.]. Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2132>
9. Офіційний сайт Мінстатистики України [Електронний ресурс.]. Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
10. Підвищення ефективності управління міжнародними перевезеннями / Віталій Охота // Галицький економічний вісник. – Тернопіль : ТНТУ, 2014. – Том 44. – № 1. – С. 35-41. – (Економіка та управління національним господарством).
11. Шеремет А. Д. Финансы предприятий /А.Д. Шеремет. – М.: Финансы и статистика, 2007. – 389с.

REFERENCES

1. Zakon Ukrainy` pro zovnishn`oekonomichnu diyal`nist` Verhovna Rada URSR; Zakon vid 16.04.1991 # 959-XII. Redakciya vid 07.08.2011. – [Elektronny`j resurs.] Rezhym`m dostupu: <http://zakon1.rada.gov.ua>
2. Gospodars`ky`j kodeks Ukrainy` Verhovna Rada Ukrainy`; Kodeks Ukrainy`, Zakon, Kodeks vid 16.01.2003 # 436-IV. Redakciya vid 19.01.2012.
3. Gospodars`ke pravo Ukrainy`. Za red. V. M. Gajvorons`kogo, V. P. Zhushmana. Xarkiv, Pravo. 2005 r. – 453 s.
4. Bagrova I.V. Zovnishn`oekonomichna diyal`nist` pidpry`yemstv: Pidruchny`k. [Bagrova I.V., Ryedina N.I., Vlasyuk V.Ye., Get`man O.O.] – K.: Centr navchal`noyi literatury`, 2004. – 580 s.
5. Dy`namika cin na perevezennya vantazhiv – mizhnarodni perevezennya vantazhiv. Elektronny`j resurs. Rezhym`m dostupu: <http://della.com.ua/price/international/>
6. Didkivs`ky`j M. I. Zovnishn`oekonomichna diyal`nist` pidpry`yemstva : navch.posib. / M. I. Didkivs`ky`j. – K. : Znannya, 2006. – 462 s.
7. Kly`my`k G.V. Adaptaciya zovnishn`oekonomichnoyi diyal`nosti pidpry`yemstv APK do umov zovnishn`ogo ry`nku. // web:<http://intkonf.org/>
8. O. V. Korotkova Investy`cijna pry`vably`vi+st` pidpry`yemstva ta metody`ky` yi`yi ocinyuvannya. [Elektronny`j resurs.] Rezhym`m dostupu: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2132>
9. Oficijny`j sajt` Minstaty`sty`ky` Ukrainy`. [Elektronny`j resurs.] Rezhym`m dostupu: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
10. Pidvy`shhennya efekty`vnosti upravlinnya mizhnarodny`my` perevezennyamy` / Vitalij Oxota // Galy`cz`ky`j ekonomichny`j visny`k – Ternopil` : TNTU, 2014. – Tom 44. – # 1. – S. 35-41. – (Ekonomika ta upravlinnya nacional`ny`m gospodarstvom).
11. Sheremet A. D. Fy`nansy` predpry`yaty`j /A.D. Sheremet. – M.: Fy`nansy` y` staty`sty`ka, 2007. – 389s.