

Харсун Л.Г.

УДК 333.9+338.47

**ТРАНСПОРТНА СКЛАДОВА МІЖНАРОДНОГО ЕКОНОМІЧНОГО ІМІДЖУ КРАЇНИ**

*Анотація.* Стаття присвячена дослідженню складу та встановленні характеру впливу транспортних чинників на формування міжнародного економічного іміджу країни. В статті також оцінено вплив ряду ознак транспортної системи України на її імідж у сфері зовнішньоекономічних зв'язків.

**Ключові слова:** міжнародний економічний імідж країни, транспортна система, перевезення, доставка.

*Аннотация.* Статья посвящена исследованию состава и определению характера влияния транспортных факторов на формирование международного экономического имиджа страны. В статье также оценено влияние ряда характеристик транспортной системы Украины на её имидж в сфере внешнеэкономических связей.

**Ключевые слова:** международный экономический имидж страны, транспортная система, перевозка, доставка.

*Summary.* The article is dedicated to the research of composition and establishment of transport factors influence character on forming of international economic image of country.

*It is selected two levels of international imaginary transport parameters analysis: macroeconomic and microeconomic. In the first case the international economic image of the country is determined as its transport potential and level and terms of its use. The direct impression about national transport system is formed on the basis of the already purchased experience of realization of foreign economic operations. In this context basic international imaginary transport indexes are quality, reliability and speed of transportation, first of all export-import commodities.*

*The basic purposes of transport parameters of the international economic image of country estimation are determined too, in particular for the bringing in of foreign investments in a national transport system, stimulation of foreign companies activity in quality the operators of transport services market and increase of international economic collaboration efficiency due to optimization of transport operations.*

*In the article the influence of some features of the national transport system on Ukraine's image in the field of external economic connections is appraised too.*

**Keywords:** international economic image of country, transport system, transportation, delivery.

**Вступ.** В умовах інтенсифікації процесів глобалізації світового господарства для кожної країни часто першочерговим є розвиток зовнішньоекономічних зв'язків, що, в свою чергу, значною мірою залежить від попереднього досвіду співпраці з іноземними партнерами. Адже саме враження зарубіжних контрагентів від раніш реалізованих угод є основою формування міжнародного економічного іміджу держави, в системі параметрів якого чільне місце посідають транспортні умови реалізації зовнішньоекономічних операцій.

Сучасна економічна думка характеризується великою кількістю досліджень умов ефективної зовнішньоекономічної діяльності. Численні вітчизняні і зарубіжні автори, зокрема такі як С. Анхольт, І. Арженовський, А. Блінов, М. Бочаров, Е. Галумов, Т. Грінберг, Д. Замятін, Т. Калюжнова, А. Панкрухін, П. Слуцький, Т. Орлова, А. Чуміков, у своїх публікаціях трактують поняття міжнародного економічного іміджу країни та визначають його складові. Значна увага серед науковців та практиків приділяється і аналізу різних аспектів реалізації зовнішньоекономічних операцій, в тому числі умов транспортування вантажів у міжнародному сполученні. Це насамперед праці В. Афанас'єва, М. Безуглової, Д. Бенсона, Д. Буерсокса, М. Гольцберга, А. Горєва, Г. Гуревича, І. Могилевкіна, Н. Нікіфорової, Д. Ніколаєва, К. Плужнікова, Дж. Уайтхеда, К. Хаксєвера, К. Холопова та ін.

В той же час слід звернути увагу на той факт, що ці сфери дослідження досі не переплітались, в результаті чого не обгрунтованими залишаються питання взаємозв'язку між параметрами транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності та міжнародного економічного іміджу країни. Саме тому аналіз впливу чинників, що визначають транспортні умови зовнішньоекономічних зв'язків, на формування міжнародного економічного іміджу країни є актуальним і необхідним.

**Постановка задачі.** Метою даної статті є визначити систему транспортних умов зовнішньоекономічної діяльності та встановити напрями їх впливу на параметри міжнародного економічного іміджу країни.

**Результати.** Транспортна складова міжнародного економічного іміджу країни являє собою комплекс уявлень представників зовнішнього світу про стан та потенціал розвитку її транспортної системи. Аналізувати міжнародні іміджеві транспортні параметри можна перш за все у загальному макроекономічному аспекті. У цьому випадку в якості транспортних складових міжнародного економічного іміджу країни варто виділити її наявний транспортний потенціал, рівень розвитку кожного виду транспорту та їх взаємодії, нормативно-правові засади функціонування національного ринку транспортних послуг, економічні і юридичні умови діяльності його суб'єктів, інтенсивність та напрями міжнародної співпраці країни у сфері транспорту.

З цих позицій загальне уявлення про транспортну систему України нерезидентів може бути досить позитивним, адже сьогодні транспортні операції в нашій країні здійснюються всіма видами транспорту. Наявні сухопутні кордони з 8 країнами визначають потенціал розвитку залізничних та автомобільних перевезень, а понад 2700 км. берегової лінії у незамерзаючих Чорному й Азовському морях, наявність судноплавних річок виводять водні види транспорту у ряд стратегічно значимих. До прикладу, на сьогоднішній день Україна займає 4-те місце в Європі після Німеччини, Франції та Польщі за потенціалом залізничного транспорту, адже експлуатаційна довжина її залізничних колій загального користування

складає 21,62 тис. км, з них понад 47% електрифікованих [7]. Про значні транспортні потужності України у сегменті перевезень водним транспортом свідчить і функціонування 20 морських та 10 річкових торговельних портів, протяжність річкових судноплавних шляхів (2,13 тис. км.). Досить розвинутою є і наземна інфраструктура повітряного транспорту, яка включає 42 аеропорти та аеродроми. До того ж статус міжнародних мають 16 аеропортів України.

Позитивному міжнародному економічному іміджу України сприяє і міжнародне співробітництво в галузі транспорту, яке базується на двосторонніх та багатосторонніх угодах. Так, починаючи з 1992 року підписано двосторонніх угод: про загальні принципи співробітництва в галузі транспорту із 9 країнами, в галузі залізничного транспорту – 23, автомобільного – 43, авіаційного – 61, морського – 26, внутрішнього водного – 4, дорожнього господарства – з 4 країнами. Багатостороннє співробітництво у сфері транспорту проводиться також у рамках транспортних форумів, які організуються в рамках регіональних міждержавних організацій. Це, наприклад, зустрічі міністрів транспорту держав, членів ГУУАМ, ЦСІ, ЧЕС.

Обов'язковою умовою формування міжнародної іміджевої транспортної складової є участь країни в діяльності міжнародних транспортних організацій, в рамках яких проводиться розробка умов міжнародних перевезень, вдосконалення порядку розрахунків, узгодження транспортної політики, встановлення технічних стандартів і рекомендацій, тощо. Україна є членом ряду міжнародних транспортних організацій, серед яких: загальнотранспортні ([Комітет внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН \(КВТСЕК/ООН\)](#), [Європейська конференція міністрів транспорту \(СКМТ\)](#), Координаційна транспортна нарада міністрів транспорту держав-учасниць СНД (КТН СНД)); залізничні ([Організація співробітництва залізниць \(ОСЗ\)](#), [Міжнародна організація залізничних перевезень \(ОПФ\)](#), Рада із залізничного транспорту держав-учасниць Співдружності); водного транспорту ([Міжнародна морська організація \(ІМО\)](#), [Дунайська комісія \(ДК\)](#), Міжнародна гідрографічна організація (МГО), Рада державних адміністрацій морського транспорту країн СНД); автодорожні ([Світова асоціація автомобільних магістралей \(ШАРК\)](#)); авіаційні ([Міжнародна організація цивільної авіації \(ІКАО\)](#), [Об'єднані авіаційні влади \(Джей Ей Ей\)](#), [Європейська Конференція Цивільної Авіації \(ЕКЦА\)](#), [Європейська організація з безпеки аеронавігації \(Євроконтроль\)](#)).

Про залучення України до міжнародних транспортних проектів свідчить і система міжнародних транспортних коридорів, які вже функціонують і пролягають територією нашої країни (Пан'європейські (Критські) МТК № 3, 5, 7, 9), а також співробітництво з іншими країнами по розвитку таких МТК, як Гданськ-Одеса (Балтійське море—Чорне море) та Європа – Кавказ – Азія (TRASECA). Окрім того, у зв'язку з розширенням ЄС інтенсифікувалась міжнародна співпраця України в рамках нового широкомасштабного Плану розбудови Транс'європейської транспортної системи до 2020 року, згідно якого Єврокомісією визначено та затверджено 5 основних, пріоритетних напрямки європейських транспортних осей, центральна з яких, що охоплює 3 залізничні і 4 автодорожні маршрути, проходить українською територією [5].

Іншою важливою стороною аналізу транспортної складової міжнародного економічного іміджу країни є розгляд тих умов функціонування її транспортної системи, які безпосередньо впливають на ефективність реалізації зовнішньоекономічних операцій. Так, іноземні партнери формують уявлення про країну на основі досвіду попередніх угод, зокрема наскільки результативними вони були завдяки виконанню транспортних операцій. У даному контексті основними міжнародними іміджевими транспортними показниками є якість, надійність і швидкість перевезення насамперед експортно-імпортних товарів.

Не зважаючи на можливості України здійснювати перевезення товарів зовнішньої торгівлі всіма видами транспорту, існує ряд проблем, які створюють негативний її міжнародний економічний імідж і спричиняють низьку якість вантажоперевезень. Узагальнено ці проблеми можна об'єднати у п'ять груп: інфраструктурні, техніко-технологічні, економічні, організаційні, нормативно-правові.

Так, інфраструктурні характеристики вітчизняної транспортної системи, зокрема якість існуючих шляхів сполучення для різних видів транспорту та темпи їх розбудови і модернізації, діяльність інфраструктурних підприємств та установ, які обслуговують транспортний процес, здійснюють будівництво і ремонт транспортних засобів та об'єктів транспортної інфраструктури, часто є причиною невчасної і неякісної доставки товару у сполученні з іноземним контрагентом.

Неможливість отримання позитивних вражень від організації транспортування товарів у залізничному сполученні значною мірою обумовлено загрозливою тенденцією до скорочення довжини залізничних колій загального користування майже на 6% за період з 1991 по 2013 рік, низьким рівнем технічного стану верхньої будови колії, земляного полотна і споруд, що часто призводить до встановлення обмеження швидкості поїздів до 40-60 км/год., а в окремих випадках – до 15-20 км/год [4;26]. До недоліків залізничної інфраструктури в Україні слід віднести і дефіцит пропускної спроможності деяких залізничних станцій. Певні незручності інфраструктурного характеру приносять у процес реалізації залізничних вантажопотоків, особливо у напрямку європейських країн, різна ширина колій (1520 та 1435 мм), в результаті чого необхідно перевантажувати товар на рухомий склад з іншими характеристиками колісних пар.

Ряд проблем, які не дозволяють вчасно і надійно доставити товар автомобільним транспортом в рамках міжнародних зовнішньоторговельних угод, стосуються насамперед незадовільного технічного стану автомобільних доріг, що входять до складу міжнародних транспортних коридорів, а також більшої частини доріг державного значення, які не відповідають європейським стандартам [7].

Основними проблемами морської транспортної інфраструктури в Україні, з нашої точки зору, є мілководність торговельних портів, їх вузька спеціалізація та низький рівень технічної оснащеності (знос основних фондів українських МТП сягає 80%), нерозвиненість припортової інфраструктури, зокрема під'їзних шляхів, мала площа площадок для відстоювання великовантажного автотранспорту, недостатня кількість об'єктів складської інфраструктури, сучасних транспортно-експедиційних комплексів. Все це

впливає на якість транспортного обслуговування експорту та імпорту щодо швидкості доставки, збереження вантажів, призводить до простоїв на кордоні.

Група техніко-технологічних проблем механізму транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності в Україні охоплює комплекс вад у технічних характеристиках транспортних засобів та іншої техніки, задіяної у процесі транспортування експортно-імпортних вантажів, а також у технологіях вантажних перевезень. Так, наприклад, коефіцієнт зносу українських вагонів, за різними оцінками, становить в середньому 75-85%, а заміни потребує близько 50-55 тис. вагонів [1;93]. Неefективною є і структура вагонного парку Укрзалізниці: при надлишку вагонів універсального призначення відчувається нестача піввагонів, цистерн і, особливо, окатишевозів. До того ж наявним вагонним парком покривається лише 60-70% потреб вантажовідправників.

Негативні враження про співпрацю з українськими суб'єктами господарювання часто виникають у їх іноземних контрагентів через неможливість доставки товару автомобільними транспортними засобами з огляду на їх невідповідність міжнародним стандартам, насамперед екологічним у країнах ЄС. У випадках потреби у транспортуванні вантажів морем негативний досвід партнери по експортно-імпортних угодах можуть отримати через застарілість морських суден, неоптимальну їх структуру за типами (відчувається гостра нестача контейнеровозів, балкерів та танкерів, попит на які постійно зростає), недосконалість технічної бази вітчизняних портів, в результаті чого відмічається низький рівень портового обслуговування, незадовільний технічний стан обладнання складських приміщень, що не забезпечує належних умов зберігання вантажів, недостатню кількість та застарілість навантажувально-розвантажувальної техніки, тощо.

Шкодить міжнародному економічному іміджу України і низький рівень впровадження прогресивних технологій перевезення, інтермодальних та мультимодальних. Хоча слід відзначити і таке досягнення у вдосконаленні організації міжнародних перевезень, як запровадження технології перевезень міжнародних вантажів залізничним транспортом без переоформлення товаро-транспортних документів із застосуванням уніфікованої накладної - єдиного перевізного документа для транспортного права ЦІМ і СМГС. Узгоджені умови для здійснення таких перевезень з Німеччиною, Польщею, Чехією, Словаччиною, що створило необхідні передумови для розширення географії міжнародних перевезень за такою технологією. Прикладом позитивних зрушень у даному напрямку є і продовження ініційованої Укрзалізницею роботи по організації контейнерних перевезень поїздом «Новий шовковий шлях» залізницями Китаю-Казахстану-Російської Федерації-України до Польщі (Славкув), з подальшим розподілом вантажів у напрямку Німеччини, Угорщини, Словаччини, Чехії і інших країн Євросоюзу.

Параметри транспортної складової міжнародного економічного іміджу країни необхідно аналізувати і з точки зору формування уявлень нерезидентів, які є не просто однією із сторін зовнішньоекономічного договору, а мають намір здійснювати діяльність в якості операторів ринку транспортних послуг цієї країни. У цьому сенсі особливого значення набуває аналіз економічних умов діяльності транспортних підприємств, які визначають її рентабельність. Економічні фактори транспортної діяльності лежать у площині тарифної, інвестиційної та податкової політики у сфері транспорту.

В Україні недосконалою є перш за все система оподаткування діяльності з надання транспортних послуг, яка характеризується високим рівнем податкового тиску на підприємства транспортної галузі. Неefективним слід вважати і механізм оподаткування імпорту транспортних засобів, що часто унеможливує оновлення парку транспортних засобів перевізників. Для багатьох видів транспорту в Україні характерним є також або занадто високий рівень тарифів на перевезення, або ж із структурою, яка підтримує стимули до оновлення рухомого складу та підвищення якості транспортного обслуговування. Наприклад, зниження конкурентоспроможності морських перевезень через порти України зумовлює висока вартість послуг, що в них пропонуються. Спеціалісти з контейнерних перевезень відмічають надвисокий рівень вартості навантажувально-розвантажувальних послуг у вітчизняних портах. Наприклад, якщо навантаження одного контейнера на борт судна у порту Китаю коштує близько 60 дол. США, то його розвантаження в Україні обходиться у 260 дол. США [3;76]. Всі ці чинники знижують рівень конкурентоспроможності послуг перевезення, а відтак і рентабельності самих транспортних компаній.

Не додають бажання нерезидентам організувати бізнесову діяльність на ринку транспортних послуг України і організаційні проблеми, пов'язані із системою допусків перевізників до міжнародних транспортних операцій, документальним забезпеченням перевезень у міжнародному сполученні (складна процедура ліцензування такого виду діяльності та сертифікації транспортних засобів), митним оформленням зовнішньоторговельних вантажів, правилами організації перевізного процесу, умовами взаємодії різних видів транспорту та ін. Найбільш яскравим прикладом документальних перешкод у здійсненні міжнародних вантажоперевезень є система дозволів на здійснення міжнародних автомобільних перевезень, що передбачає необхідність отримання документів (дозволів) на транспортний засіб, який здійснює комерційне перевезення вантажів територією будь-якої іноземної держави. До такого роду проблем слід віднести і труднощі у забезпеченні візами водіїв.

Призводить до зниження показників якості транспортного обслуговування, зокрема щодо швидкості, і рівень розвитку в країні транспортно-експедиційних послуг. Адже в Україні лише декілька компаній можуть запропонувати повний комплекс такого роду послуг.

**Висновки.** Таким чином, на формування міжнародного економічного іміджу країни значний вплив справляють характеристики її транспортної системи та умови функціонування національного ринку транспортних послуг. Такий вплив проявляється у комплексі уявлень іноземних суб'єктів, по-перше, про стан, ефективність розвитку та міжнародну інтегрованість транспортної галузі країни загалом; по-друге,

про умови реалізації транспортних операцій, передбачених зовнішньоекономічними угодами або необхідними для встановлення ділових контактів з партнерами цієї країни і, по-третє, про умови діяльності на ринку транспортних послуг в якості його оператора.

Відповідно визначення міжнародних іміджевих транспортних параметрів країни є вкрай необхідним для розширення зовнішньоекономічної співпраці національних суб'єктів господарювання з зарубіжними. Так, наприклад, з огляду на очевидну потребу у залученні та освоєнні інвестицій у транспортній галузі України потрібно особливу увагу приділяти формуванню позитивного іміджу нашої країни у потенційних зарубіжних інвесторів, які прагнуть діяти на вітчизняному ринку транспортних послуг.

#### Джерела та література:

1. Андрущенко О. Подвижной состав / О. Андрущенко. // Бизнес. – 2007. – №35. – С. 92-94.
2. Гранкина Т. К. Экономический имидж страны и его составляющие / Т. К. Гранкина. – М., РАГС. – 2003. – с.
3. Каткевич Г. Морские контейнерные перевозки: взгляд из Украины / Г. Каткевич. // Транспорт. – 2007. – №26-27 (454-455). – С. 74-76.
4. Макаренко М. Економічна доцільність державного регулювання на транспорті / Михайло Макаренко. // Економіст. – 2006. – №10. – С. 25-27.
5. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України. [Електронний ресурс] / Міністерство інфраструктури України. – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua/uk/show/transport.html>.
6. Самойленко В. Америка входит в украинские воды / Виктор Самойленко. // Комментарии. – 2012. – № 41. – с. 16.
7. Транспорт: шляхи сполучення. [Електронний ресурс] / Держ. ком. статистики України; ред. О.Г. Осауленко. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>
8. Agarwal S. Country image: consumer evaluation of product category extensions / S. Agarwal, S. Sikri. // International Marketing Review. – 1996. - Volume 13, №4. – pp. 23-29.

Сімонова В.С.

УДК 339.37.003.13:334.735

## ЗАСТОСУВАННІ КОМПЛЕКСНОГО ТА СИСТЕМНОГО ПІДХОДІВ ДО УПРАВЛІНСЬКОГО ВПЛИВУ НА РІВЕНЬ ЯКОСТІ ТОРГОВОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ РОЗДРІБНОЇ ТОРГІВЛІ СПОЖИВКООПЕРАЦІЇ

*Анотація.* Статтю присвячено дослідженню та удосконаленню комплексного підходу до оцінювання розвитку діяльності підприємств роздрібною торгівлі споживкооперації на засадах концепції управлінського впливу на рівень якості торгового обслуговування.

*Ключові слова:* комплексне оцінювання, критерії оцінювання, ієрархічна структура, експертне вирішення.

*Аннотация.* Статья посвящена исследованию и усовершенствованию комплексного подхода к оценке развития деятельности предприятий розничной торговли потребкооперации на принципах концепции управленческого влияния на уровень качества торгового обслуживания.

*Ключевые слова:* комплексное оценивания, критерии оценивания, иерархическая структура, экспертное решение.

*Summary.* The article is devoted to the study and improvement integrated approach to assessing the development of the activities of retail trade enterprises of the consumer cooperation in the principles of the concept of the administrative influence on the level of quality of trade service.

*Keywords:* integrated assessment, evaluation criteria, hierarchical structure, expert solution.

**Вступ.** Суспільна користь підвищення рівня ефективності торгівлі роздрібними товарами споживкооперації не обмежується прямим економічним ефектом. Соціальна місія цієї сфери економіки постійно зростає та полягає у створенні умов для повної зайнятості працездатного населення, забезпечення дозвілля пайовиків, працівників, споживачів, задоволення потреб населення, збільшення продуктивності праці, підвищення рівня ефективності виробництва. При застосуванні комплексного та системного підходів до управлінського впливу на рівень якості торгового обслуговування варто враховувати всі основні цілі розвитку торгівлі роздрібними товарами споживкооперації, тому варто розглянути та обґрунтувати завдання формування програми розвитку з урахуванням усіх критеріїв.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідження теорії і практики формування конкурентного потенціалу підприємств торговельного обслуговування висвітлені у працях таких вітчизняних та зарубіжних вчених, як: Г. Азоева, І. Ансоффа, А. Градова, Г. Багієва, Я. Базилук, Л. Балабанової, М. Білопольського, Б. Буркинського, Ф. Вірсема, А. Воронкової, В. Дикань, Н. Дробітько, С. Єрохіна, В. Перебийноса, П. Зав'ялова, Ю. Іванова, Ф. Котлера, Є. Лапіна, І. Отенко, М. Портера, О. Тридіда, А. Томпсон, Р. Фатхутдінова, Х. Фасхієва, О. Челенкова, В. Шинкаренко, А. Юданова та ін.

Теоретичні та прикладні засади формування вітчизняного механізму функціонування організацій і підприємств споживчої кооперації висвітлені у працях таких вітчизняних та зарубіжних вчених, як: М. Аліман, В. Апопій, С. Бабенко, П. Балабан, Г. Башнянін, В. Гончаренко, В. Зіновчук, О. Березін, А. Куценко, І. Маркіна, М. Барна, Л. Молдаван, А. Шевченко, Ф. Хміль та ін.