

- London Business School.
- Hoggarth, Glenn, Ricardo Reis, and Victoria Saporta (2002), "Costs of Banking System Instability: Some Empirical Evidence," *Journal of Banking and Finance* 26, 825-855.
  - Kaminsky, Graciela, and Carmen Reinhart, 1999. "The Twin Crises: The Causes of Banking and Balance-of-payments Problems," *American Economic Review* 89, 473-500.
  - Kirby, William, 1995. "China Unincorporated: Company Law and Business Enterprise in Twentieth-Century China," *Journal of Asian Studies* 54, 43-63.
  - Kortum, Samuel, and Josh Lerner, 2000. "Assessing the Contribution of Venture Capital on Innovation," *RAND Journal of Economics* 31, 674-692.
  - Li, Kai, Heng Yue and Longkai Zhao, 2007. "Ownership, Institutions, and Capital Structure: Evidence from Non-listed Chinese Firms," working paper, University of British Columbia.
  - [http://www.tristar.com.ua/2/news/rynok\\_ukrainskih\\_bankov\\_.html](http://www.tristar.com.ua/2/news/rynok_ukrainskih_bankov_.html)
  - <http://www.rbcdaily.ru/2007/08/27/world/289238>).

Харсун Л.Г.

## ХАРАКТЕР ВЗАЄМОДІЇ УЧАСНИКІВ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ КРАЇНИ

**Вступ.** Проблеми транспортного забезпечення зовнішньої торгівлі на сьогодні є актуальними для кожної країни в силу поглиблення процесів міжнародного поділу праці та кооперації виробництва, результатом чого є постійне зростання обсягів міжнародних товаропотоків. Сучасна наукова думка зосереджена здебільшого на дослідженні умов досягнення ефективності міжнародних вантажних перевезень, що і відображено у численних працях вітчизняних та зарубіжних авторів.

**Постановка проблеми.** Нажаль ефективність транспортного забезпечення експорту та імпорту представляється сьогодні в основному через аналіз діяльності самих перевізників та відправників вантажів у міжнародному сполученні, і практично не враховується комплексний характер взаємодії всіх учасників національного ринку транспортних послуг, задіяних у реалізації трансграничного переміщення товарів. Тому аналіз транспортного забезпечення зовнішньоторговельної діяльності, зокрема з точки зору його ефективності, повинен здійснюватись через призму діалектичної взаємозалежності діяльності всіх сторін та синергетичний характер їх цілей у здійсненні операцій з доставки вантажів.

**Мета статті** полягає у визначенні особливостей взаємодії всіх суб'єктів національного ринку транспортних послуг та їх впливу на ефективність транспортного забезпечення зовнішньоторговельних операцій країни.

**Результати.** Транспортне обслуговування експорту та імпорту країни відзначається великою кількістю учасників. Відповідно численними є і їх інтереси на ринку транспортних послуг, які до того ж часто суперечать один одному. На нашу думку, ефективність транспортного забезпечення зовнішньоторговельної діяльності можлива лише за таких умов: 1) інтереси всіх учасників повинні бути максимально реалізованими (тобто виконується умова досягнення показників ефективності діяльності кожного з них); 2) діяльність кожного учасника не повинна суперечити інтересам інших сторін.

Об'єднаємо суб'єктів транспортного забезпечення зовнішньоторговельної діяльності у три групи: 1) держава; 2) оператори ринку транспортних послуг; 3) експортери та імпортери. Перша група представляється державою, яка виступає гарантом дотримання національних інтересів у транспортній та зовнішньоторговельних сферах. До другої групи віднесено всіх учасників національного ринку транспортних послуг: перевізників та виконавців операцій з транспортного обслуговування. Важливо відмітити, що серед суб'єктів даної групи знаходяться і державні підприємства та установи, які також надають послуги з транспортування експортних та імпортних вантажів. І третя група об'єднує представників попиту на послуги доставки вантажів у міжнародному сполученні: експортерів та імпортерів.

З точки зору держави ефективність транспортного забезпечення її зовнішньоторговельних зв'язків характеризується: збільшенням бюджетних надходжень від транспортної діяльності з доставки експортних та імпортних товарів; досягненням соціальних ефектів (підвищенні рівня доходів зайнятих у транспортній галузі); збереженням та розвитком транспортної інфраструктури; підтриманням високого статусу країни на світовому ринку транспортних послуг; зменшенням негативного впливу транспорту на навколишнє середовище; економією трудових, матеріальних та енергетичних ресурсів; формуванням позитивного іміджу національних експортерів та імпортерів.

Реалізація таких інтересів держави можлива за умови здійснення відповідних регуляторних та контролюючих функцій, спрямованих на: 1) створення та розвиток оптимального співвідношення участі різних видів транспорту у міжнародних вантажних перевезеннях згідно світових та внутрідержавних тенденцій у зовнішній торгівлі та транспортній сфері; 2) підтримку національних перевізників та підвищення міри їх залучення до процесів доставки товарів – об'єктів зовнішньоторговельних угод вітчизняних експортерів та імпортерів; 3) створення правових умов інвестиційної діяльності у транспортному секторі та визначенні пріоритетних напрямків інвестування фінансових ресурсів. Зокрема це стосується стимулювання впровадження досягнень НТП, енергозберігаючих технологій, розвитку інфраструктури транспортної системи країни, тощо; 4) активізацію міжнародної співпраці з країнами-партнерами та міжнародними транспортними організаціями з проблем здійснення вантажних перевезень у міжнародному сполученні.

Основний інтерес всіх операторів ринку транспортних послуг країни, задіяних у перевезенні зовнішньоторговельних вантажів лежить у площині максимізації прибутків від такого виду діяльності. Це означає, що другорядні, або ті, що спрямовані на досягнення основної мети, цілі перевізників та цілі перевізників та суб'єктів транспортного обслуговування слід розглядати у розрізі джерел їх доходів та витрат. Традиційно досягти максимального економічного ефекту від будь-якого виду господарської діяльності можна за рахунок збільшення надходжень та зменшення витрат. Для підприємства, що надає транспортні послуги з перевезення вантажів у міжнародному сполученні, шляхами реалізації таких завдань є: 1) підвищення тарифів та фрахтів на транспортні операції, що часто обмежується конкурентною боротьбою на ринку; 2) залучення більших обсягів вантажів до перевезення, наприклад здійснюючи комплексне транспортне обслуговування, підвищуючи його якість та за рахунок інших конкурентних переваг; 3) зменшення експлуатаційних витрат внаслідок використання енергозберігаючих транспортних засобів та технологій перевезення, впровадження досягнень НТП, якісного планування маршрутів та термінів доставки вантажів; 4) досягнення економії на масштабі шляхом використання транспортно-експедиційних послуг, що може проявлятися, наприклад, у консолідації вантажів різних відправників; 5) зменшення фонду заробітної плати працівників; 6) зниження обсягів вкладання інвестиційних ресурсів у оновлення рухомого складу та інших технічних засобів.

Остання група учасників транспортного забезпечення зовнішньоторговельної діяльності, експортерів та імпортерів, оцінює його ефективність з позицій, які кардинально відрізняються від бачення цього явища попередніх двох груп. Це зумовлено насамперед тією обставиною, що ці суб'єкти є споживачами транспортних послуг, основна зацікавленість яких також стосується максимізації прибутків, але вже від реалізації конкретних зовнішньоторговельних угод. І оскільки, оплата послуг з доставки їх вантажів є накладними витратами, що виражаються у розмірі транспортної складової у ціні товарів, що експортуються чи імпортуються, зрозумілими є їх прагнення зменшити рівень транспортних витрат. Це можливо у випадках: 1) застосування базисних умов поставки, які передбачають перекладення транспортних витрат на контрагента; 2) вибору оптимального виду транспорту та маршруту перевезення; 3) використання послуг експедиторів та інших посередників, що, як і у випадку з транспортними підприємствами дасть можливість зекономити на згрупуванні вантажів в одному відправленні та отриманні знижок від посередників.

Для суб'єктів зовнішньоторговельних операцій окрім вартісних параметрів, надзвичайно важливими є якісні показники транспортних послуг з доставки їх продукції з-за / за кордон. Зокрема це стосується швидкості перевезення і умов зберігання товарів в процесі транспортування. Дотримання цих вимог дозволяє експортерам та імпортерам підвищувати показники оборотності капіталу, зменшувати витрати на складування, забезпечувати схоронність вантажів, підтримувати репутацію перед контрагентами.

Розглянувши різні погляди на ефективність транспортного забезпечення зовнішньої торгівлі основних його суб'єктів, далі проаналізуємо попарно основні моменти суперечливості їх інтересів. Так, якщо розглядати умови взаємодії та суперечливості інтересів у площині транспортного забезпечення зовнішньоторговельної діяльності держави з одного боку, та операторів ринку транспортних послуг з іншого, то можна виділити основні сфери, де вони переплітаються. (Рис 1.) Зокрема держава відстоюючи соціальні аспекти в організації діяльності з надання транспортних послуг (збільшення рівня зайнятості та доходів працюючих), зустрічає протистояння з боку транспортних підприємств, які, навпаки, прагнуть зменшити свої витрати, в тому числі шляхом скорочення кількості найманих робітників та фонду оплати праці.

Подібний суперечливий характер взаємовідносин між державою та виробниками послуг транспорту проявляється і у випадку встановлення вимог першою щодо екологічності транспортних засобів. Це, в свою чергу, зумовлює необхідність для перевізників робити додаткові капіталовкладення у придбання новіших та екологічніших одиниць рухомого складу, що також суперечить принципу мінімізації витрат. Іншим проявом такого протистояння може бути політика держави щодо підтримки окремих видів транспорту (водного та залізничного), які в більшій мірі відповідають вимогам екологічної безпеки. Тоді, зачіпаються інтереси інших перевізників, конкурентні переваги яких значно погіршуються.

Ознаки протистояння між державою та виконавцями вантажних перевезень і їх транспортного обслуговування можуть мати місце і у контексті тарифної політики. Прикладом такої ситуації є, наприклад, природне прагнення транспортних підприємств до більш високого рівня транспортних тарифів, але держава може встановлювати обмеження щодо розміру транспортної складової в ціні окремих груп товарів, вбачаючи в них пріоритетні напрямки експорту та імпорту. Однак, найчастіше незадоволення викликає у операторів ринку транспортних послуг тарифна політика держави щодо користування об'єктами інфраструктури, які знаходяться у державній власності, та у транспортних секторах, що відносяться до державної монополії. У першому випадку, плата за різноманітні послуги з користування інфраструктурою відноситься до додаткових витрат перевізників або ж до транспортної складової у ціні експортної чи імпоротної продукції, в результаті чого зменшується потенціал росту транспортних тарифів в силу обмеженості попиту на транспортні послуги. У другому випадку, цінова політика на монополізованих видах транспорту може носити дискримінаційний характер по відношенню до інших видів транспорту, які, наприклад, є доповнюючими (у змішаних перевезеннях).



**Рис 1.** Інтереси держави та операторів ринку транспортних послуг у транспортному забезпеченні зовнішньоторговельної діяльності.

Ще однією сферою зіткнення інтересів держави та транспортних підприємств, що здійснюють доставку зовнішньоторговельних вантажів, є інфраструктурна. Так, перевізники зацікавлені у високоякісних шляхах сполучення (автомобільні дороги, залізничні колії, глибина водних каналів та оснащеність портів, аеропортів) завдяки чому могли б відповідати вимогам стосовно швидкості до ставки, збереження вантажу та взагалі задоволення попиту на перевезення. Для держави ж виконання робіт з підтримання та розвитку транспортної інфраструктури означає додаткові вкладання інвестиційних коштів, що може суперечити бюджетній політиці країни. Часто не виконуються сподівання перевізників і щодо приєднання держави до міжнародних транспортних організацій та інших положень міжнародного права у сфері транспорту, що, як правило, покращує умови діяльності національних транспортних компаній на міжнародних ринках. Держава ж не завжди має достатній дипломатичний та політичний потенціал для відстоювання інтересів операторів вітчизняного ринку транспортних послуг на міжнародній арені.

Наступними сторонами транспортного забезпечення зовнішньоторговельної діяльності, відносини між якими носять суперечливий характер, є експортери та імпортери, з одного боку, та оператори ринку транспортних послуг з іншого. (Рис 2.) Протиріччя їх інтересів обумовлені традиційним протистоянням покупців та продавців певних благ (в даному випадку транспортних послуг). Так, основна увага тут приділяється вартості послуг перевезення: перевізники прагнуть її підвищити, а вантажовідправники – зменшити, оскільки транспортні витрати враховуються у вартості експортної чи імпортної продукції і у такий спосіб зменшують рівень можливого прибутку.

Зіткнення інтересів власників вантажів та транспортними компаніями, які здійснюють їх доставку проявляється і у площині якісних характеристик послуг. Наприклад, для вантажовідправника важливим є комплексне транспортне обслуговування, а перевізник, не маючи можливостей надавати широкий спектр послуг, не зацікавлений залучати експедиторські підприємства, щоб не ділити таким чином виручку від реалізації транспортних операцій. Також, у випадку відправки невеликої партії вантажу для експортера чи імпортера вигідніше було б скористатися послугами з консолідації (об'єднання) товарів різних відправників у одну, однак перевізник зацікавлений більше у перевезенні легкого товару за повний фрахт, особливо коли має місце оренда транспортного засобу на певний час.

Важливим моментом взаємодії між учасниками зовнішньоторговельних операцій та перевізниками є визначення того, хто несе відповідальність за ризики перевезення вантажу і у якому розмірі. Звичайно кожна із сторін зацікавлена перекласти ці ризики на іншу сторону. Шляхи вирішення такого роду протиріч закладаються у страхових умовах перевезення.

І останньою парою суб'єктів транспортного забезпечення зовнішньої торгівлі є держава та експортери й імпортери. (Рис 3.) Суперечливий характер взаємовідносин між ними можна прослідкувати на прикладі таких ситуацій. По-перше, інтереси держави, яка прагне підтримати національного перевізника, можуть суперечити прагненню вантажовідправника знизити рівень транспортних витрат і наданні ним переваги іноземному перевізнику. По-друге, сподівання держави щодо збільшення відрахувань від доходів різних видів діяльності, в тому числі з надання послуг, насамперед у випадках їх експорту, часто не виправдовуються.

Наприклад, експортер мінімізує транспортну складову шляхом використання умов EXW, тобто перекладає транспортні зобов'язання на імпортера. У цьому випадку великою є ймовірність того, імпортер скористається послугами перевезення своїх національних транспортних компаній і для країни експортера вивезення товарів означатиме і одночасний імпорт транспортних послуг. По-третє, тарифна політика держави, зокрема у напрямку підвищення транспортних тарифів, завжди суперечить інтересам експортерів та імпортерів, які є споживачами таких транспортних послуг. По-четверте, експортери та імпортери, надаючи перевагу окремим видам транспорту при здійсненні доставки їх вантажів, можуть не відповідати баченню оптимального співвідношення різних видів транспорту в системі транспортного забезпечення зовнішньої торгівлі країни.



**Рис 2.** Інтереси експортерів та імпортерів і операторів ринку транспортних послуг у транспортному забезпеченні зовнішньоторговельної діяльності.



**Рис 3.** Інтереси держави та експортерів й імпортерів у транспортному забезпеченні зовнішньоторговельної діяльності.

**Висновки.** Таким чином, прагнення суб'єктів транспортного забезпечення максимально підвищити ефективність своєї діяльності часто обмежується такими ж прагненнями інших суб'єктів. Тоді ефективність транспортного забезпечення зовнішньої торгівлі країни стає реальною лише за умови досягнення компромісу між інтересами його учасників та проявляється через максимально можливі в умовах взаємодії та взаємозалежності показники ефективності кожного з них.

#### Джерела та література

1. Волканова Н.Д. „Економічна природа транспортного процесу і транспортного продукту в сучасних умовах”. / Тези доповідей другої науково-практичної конференції „Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління”. – Ч. II.- Економіка і управління. – К.: КУЕТТ, 2004., 180 с.
2. Зверев А.В., Ревякин В.М., Михайлик В.М. Взаиморасчеты при международных перевозках. – М.: Транспорт, 1998. – 222с.
3. Назаренко В.М., Назаренко К.С. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности. – М.: Центр экономики и маркетинга, 2000. – 508 с.
4. Николаев Д.С. Транспорт в международных экономических отношениях: проблемы экономики и организации товародвижения в мирохозяйственных связях. – М.: Международные отношения., 1984. - 208 с.
5. Экономика и организация внешнеторговых перевозок: Учебник / Под ред. Холопова К.В. – М.: Юрист, 2000. – 684с.

#### Хмара М.П.

### РОЗВИТОК ВИСОКОТЕХНОЛОГІЧНИХ КЛАСТЕРІВ, ЯК ЗАКОНОМІРНІСТЬ СВІТОВОГО ГОСПОДАРСТВА

**Постановка проблеми.** Науково-технічна революція ХХ-ХХІ століття здійснила зміни в продуктивних силах, джерелах і ресурсах економічного зростання країни, прискорила процес інтернаціоналізації та регіоналізації світового господарства, збільшила масштаби конкуренції. На сучасному етапі економічного розвитку формування та ефективне використання певних конкурентних переваг країни сприяє прискореному розвитку продуктивних сил, науково-технічному прогресу, зростанню інтенсивності у взаємовідносинах між економіками країн світу.

Наприкінці 80-х років минулого століття дослідники виявили, що в різних країнах існують групи конкурентоспроможних підприємств у рамках окремих галузей, які, незважаючи на малий територіальний розмір, займають лідируючу позицію по усьому світу.

Охоплення сфер діяльності кластерними мережевими структурами особливо збільшилось в 90-і роки відповідно до збільшення масштабів глобалізації, розвитку конкурентної боротьби та ускладнення ситуації на світових ринках. Із збільшенням обсягів інформації та відомостей про ризики в глобальній економіці значно змінилася роль кластерів у розвитку конкуренції.

Протягом 90-х років більшість регіонів і держав, сотні провінцій, тисячі міст і величезна кількість громад й інших територіальних утворень ініціювали розробку й реалізацію планів розвитку економіки на основі створення кластерів.

Наприклад, в ЄС в 1968 році було створено Генеральний директорат з регіональної політики з метою пошуків активізації розвитку регіонів. В 1975 році почалась діяльність Європейського фонду регіонального розвитку, а в 1988 році Європарламентом була прийнята Хартія регіоналізму та створена Рада регіональних і місцевих співтовариств. Важливими кроками в цьому ж напрямі було виконання 7 Рамкових Програм урядами європейських країн, дякуючи яким було здійснено багато перетворень в розвитку кластерних структур, як на національному, міжрегіональному та загальноєвропейському рівнях, досягнуто значного прогресу в підвищенні конкурентоспроможності регіонів Європи.

Термін «кластер» набув особливої популярності серед західних економістів починаючи з кінця 80-х років ХХ сторіччя.

Вперше на цей феномен світової економіки звернув увагу Альфред Маршалл у своїй книзі "Принципи економічної теорії", яка вперше побачила світ у 1980 р.. Він помітив тенденцію до концентрації спеціалізованих компаній в «промислових регіонах». Відомий вчений Йозеф Шумпетер в своїй роботі про роль підприємців та «креативні сили руйнування» в економічній діяльності, зазначив факт інноваційної діяльності кластерів[4].

Окремі аспекти локального (регіонального) розвитку економіки знайшли своє відображення ще в класичній економічній теорії (теорія абсолютних переваг А.Сміта та порівняльних переваг Д.Рікардо), агломераційній економіці (теорії індустріальних дистриктів А.Маршалла, полюсів зростання Ф.Перру, промислових штандортів А.Вебера тощо), теорії внутрішнього економічного зростання (кластерна теорія М.Портера), теорії інноваційного розвитку Йозефа Шумпетера.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Засновником кластерного підходу до підвищення регіональної конкурентоспроможності є професор Гарвардської школи бізнесу Майкл Портер. Визначення “Кластер” Майкл Портер приводить у розділі «Конкурентоспроможність регіонів» у введеному до своєї знаменитої книги «Конкуренція», що вказує на центральну роль регіонального фактора в процесах кластероутворення[7]. Теоретичні аспекти формування кластерів та їх регіонального розвитку були сформувані Майклом Портером у книзі „Конкурентні переваги країни”.