

виды продукции. При этом следует отметить, что важен внутренний спрос, так как прорыв наукоемкой продукции на внешние рынки возможен лишь при наличии достаточно емкого внутреннего рынка. Здесь возникают два обстоятельства: во-первых, отсутствие у потенциальных реципиентов инноваций денежных средств – как собственных, так и предлагаемых по доступной цене финансовыми посредниками; во-вторых, давление готовых инновационных продуктов зарубежного происхождения – дорогих, но гарантированных с точки зрения качественных характеристик и технической поддержки эксплуатации и обслуживания. В-третьих, оптимизация структуры металлургии за счет снижения неэффективных производств и соответствующего роста наукоемких, внедрение в производство новых видов сталей, новых конструкционных материалов и др.

Реализация направления структурной политики должна происходить в соответствии с программой развития производства, которая нацелена на снижение издержек производства, повышение качества продукции, увеличение внутреннего платежеспособного спроса, повышения конкурентоспособности продукции.

Литература

1. Статистичний щорічник України за 2008 р. – К. : Консультант, 2008. – 571 с.
2. Моисеев Н. Н. Сочинения : в 3 кн. / Н. Н. Моисеев // Междунар. независимый эколого-политол. ун-т. – М. : Изд-во МНЭПУ, 1997. – Кн. 3 : Время определять национальные цели. – 1997. – 258 с.
3. Буркинський Б. Інноваційний рівень виробництва і конкурентоспроможність чорної металургії України / Б. Буркинський, С. Савчук // Економіка України. – 2006. – № 4. – С. 4–15.
4. Стратегія формування інвестиційної привлекателіності металургічних підприємств України / Ю. Г. Лысенко, А. П. Белый, В. В. Гнатушенко. – Донецьк : Юго-Восток, 2005. – 382 с.
5. Чайка В. В. Тенденції розвитку чорної металургії України як об'єкта інвестицій / В. В. Чайка // Економіка і управління національним господарством. – № 1(67). – 2007. – С. 13–25.
6. Юзов О. В. Реструктуризація світової чорної металургії / О. В. Юзов, А. М. Седых, С. З. Афонин // Чорна металургія. – 2003. – № 3. – С. 13–22.
7. Сидорова А. В. Методический підхід к оцінці потенціала металургічного комплексу / А. В. Сидорова, Я. В. Кулишова // Економіст. – № 8, 2008. – С. 62–65.
8. Стратегія розвитку горно-металургічного комплексу Донецького регіону до 2020 року. – www.rada.gov.ua.
9. [http : // www.donetskstat.gov.ua](http://www.donetskstat.gov.ua).

УДК 656.61:330.101.541

Л. В. МЕЗИНА

Одесская национальная морская академия

МОРСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ В СИСТЕМЕ ФОРМИРОВАНИЯ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИХ РЕЗУЛЬТАТОВ

Відбиті основні чинники зміни макроекономічних показників України. Обґрунтовується роль морських транспортних підприємств в забезпеченні ефективного позиціонування України в міжнародному розподілі праці. Представлена модель формування макроекономічного результату нормалізованого розвитку морських транспортних підприємств по показнику доданої вартості.

Reflected the main factors of change of macroeconomic indicators for Ukraine. Substantiated the role of maritime transport companies in ensuring the effective positioning of Ukraine in international division of labour. The model of formation of macroeconomic result of normalized development of sea transport enterprises in value added indicator is proposed.

Постановка проблеми. Функциональная деятельность флота и портов в системе глобального рынка морской торговли достаточно эффективна, однако требует значительных усилий для достижения конкурентной адекватности относительно основных условий. При разработке стратегии эффективного позиционирования морских транспортных предприятий необходимо учитывать сложную совокупность факторов и ограничений оптимизации их потенциала:

- неопределенность функционирования рынка транспортных услуг и поведения других участников перевозочного процесса;
- расширение институционального регулирования торгового судоходства при одновременном усилении олигопольных секторов фрахтового рынка;
- жесткая взаимосвязь менеджмента функциональной деятельности и инновационного развития предприятий морского транспорта по критериям мультимодальных технологий и логистических товаропроводящих систем.

Существует множество подходов к группировке транспортных предприятий, формирующих среду мирового рынка морской торговли [1–3]. Тем не менее, важно учесть такие характеристики, которые отражают степень самостоятельности принятия и реализации технических и коммерческих решений: контролируемые; степень подверженности влиянию общего состояния подсистемы; обладающие неоспоримым имиджем при реализации стандартной стратегии поведения на любой стадии фрахтового цикла.

Особое место занимают закономерности формирования и конкурентного позиционирования предприятий морского транспорта [4; 5]. Прежде всего, следует учесть масштабы их проявления: глобального порядка; регионального плана; предпринимательского уровня. Именно это наряду с высокой капиталоемкостью судостроения предопределяет необходимость тщательного технико-экономического обоснования. Оно должно в условиях глобального рынка морской торговли строиться на оценке параметров спроса на конкретные транспортные работы. В соответствии с этим судостроительная программа зависит от темпов международной торговли, фазы экономического цикла и морской транспортной политики страны. Это подтверждается, в частности, характером заказов на танкерные суда в нормальных условиях состояния рынка транспортных услуг [6].

Для сохранения положения на мировом рынке торгового флота транспортные предприятия повышая технико-экономический уровень, вынуждены проводить структурные преобразования. Для достижения функциональной устойчивости и ее сохранения судоходные компании создают консорциумы путем объединения или поглощения. Создание объединений позволяет в определенной мере сберечь индивидуальные и национальные особенности в пределах совместной операторской деятельности. К сожалению, на первом этапе самостоятельной деятельности украинские судовладельцы вместо поиска оптимальных вариантов взаимодействия выбрали передачу флота в иностранный менеджмент без четкого экономико-правового обеспечения рационального использования основного капитала [7], что, в частности, в условиях жесткой конкуренции обусловлено потерей устойчивости.

Анализ достижений и публикаций. Объемы работы предприятий транспорта и их инвестиционную активность традиционно обосновывают относительно ВВП [5, 6]. Однако последующее развитие торгового судоходства концентрирует внимание в основном на предпринимательских приоритетах, что и приводит к несбалансированности дефайта и объема грузопотоков. На рис. 1 представлена динамика реального ВВП, который формируя международные товарные потоки, обуславливает потребности развития потенциала морских транспортных предприятий и соответствующие инвестиционные проекты [8].

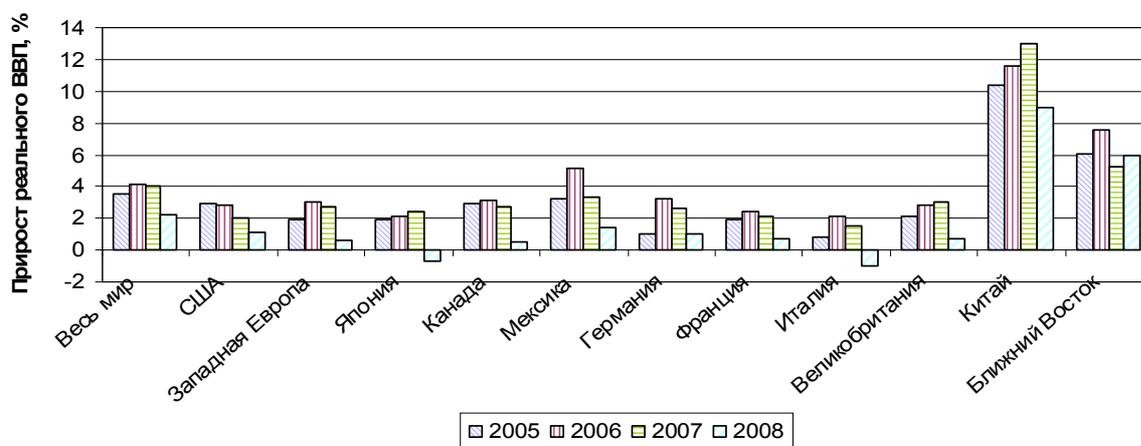


Рис. 1. Прирост реального ВВП в мире за 2005–2008 годы

Как видно из сопоставления темпов изменения мирового и регионального ВВП и динамики дефайта мирового флота особенностью глобального экономического развития является, во-первых, существующая дифференциация темпов экономического роста по отдельным национальным экономикам и их союзам; во-вторых, изменяются неравномерно темпы ежегодного экономического роста; в третьих, формируется региональная специализация, обуславливающая характер внешнеэкономических отношений. Все это в свою очередь существенно влияет на объемы мирового товарообмена (табл. 1) и динамику роста провозной способности флота (табл. 2).

Таблица 1

Динамика развития перевозок грузов морем, млн т (по состоянию на начало года)

Год	Сырая нефть	Навалочные	Другие сухие грузы	Всего
2006	2648	1888	3009	7545
2007	2705	2013	3164	7882
2008	2749	2097	3322	8168

Динамика развития мирового торгового флота по основным группам тоннажа, млн т

Тип судна	2006 р.	2007 р.	2008 р.	2009 р.
Контейнеровозы	111	128	145	162
Универсальные	96	101	105	109
Балкеры	346	368	391	418
Танкеры	354	383	408	418

Мировой морской торговый флот в начале 2009 года достиг 1,19 млрд т (6,7 % к 2008 году). Этот рост обусловлен активным портфелем заказов до экономического и финансового кризиса, когда промышленность предполагала достижение высокого развития на основе сложившихся темпов спроса, однако этот прогноз не оправдался. Хотя вместимость мирового торгового флота даже в течении экономического спада продолжала расти, 2009 год характеризовался всплеском избытка предложения тоннажа и падением фрахтовых ставок.

К сожалению, развитие национального торгового флота Украины существенно отставало от сложившегося роста украинской экономики. Изменение ВВП в Украине представлено на рис. 2.

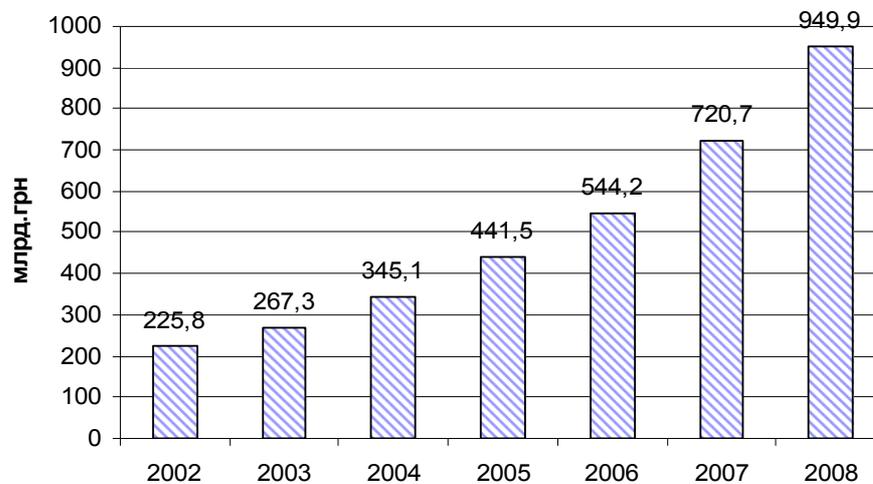


Рис. 2. Динамика изменения ВВП Украины за 2002–2008 годы

На 1 января 2008 года суда торгового флота Украины (суда 5000 и более регистровых тонн) с возрастом 30 и более лет составили 40 % от общей численности флота этой группы. Это один из факторов потери статуса морской державы.

В научных исследованиях особое внимание уделяется проблемам конкурентного позиционирования транспортных предприятий на рынке транспортных услуг, их роли в системе глобализации и интеграции. Не исследованы остаются вопросы развития транспортных предприятий в системе формирования макроэкономических результатов.

Постановка задачи. Целью статьи является систематизация условий эффективного развития национальных морских транспортных предприятий по критериям формирования макроэкономических результатов.

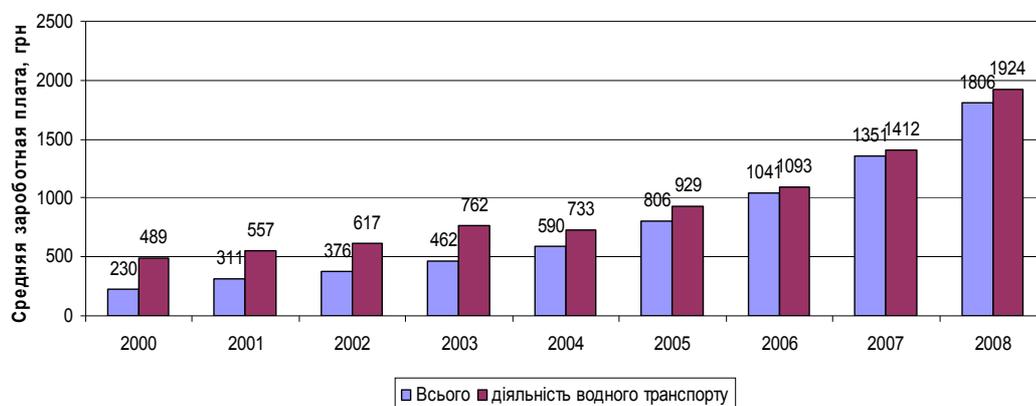


Рис. 3. Динамика среднемесячной заработной платы в Украине по видам экономической деятельности

Результаты. Функционирование транспортных предприятий и их эффективное позиционирование на рынке транспортных услуг базируется на достижении адекватности технико-экономического уровня требованиям внешней системы, что в свою очередь обуславливается эффективностью инвестиционных проектов.

Одним из факторов развития транспортного комплекса является прирост доходов населения. Среднемесячная заработная плата в Украине в 2008 году составила 1806 грн (процент роста к 2007 году номинальная – 33,7 %, реальная – 6,3 %), а на водном транспорте достигла 1924 грн [9] (см. рис. 3).

Приведенная динамика четко отражает зависимость оплаты труда от масштабов работы и роль морского транспорта в обеспечении устойчивого позиционирования страны в международном разделении труда.

Развитие морских транспортных предприятий в основе своей имеет внешнеэкономические связи страны. Однако характер развития транспортных предприятий обуславливается особенностями и структурой распределения внешнеторгового оборота по странам. Среди основных внешнеторговых партнеров Украины выделяются Германия, Россия, Польша, Турция, Китай, Казахстан, Беларусь, Италия, США (рис. 4) [9].

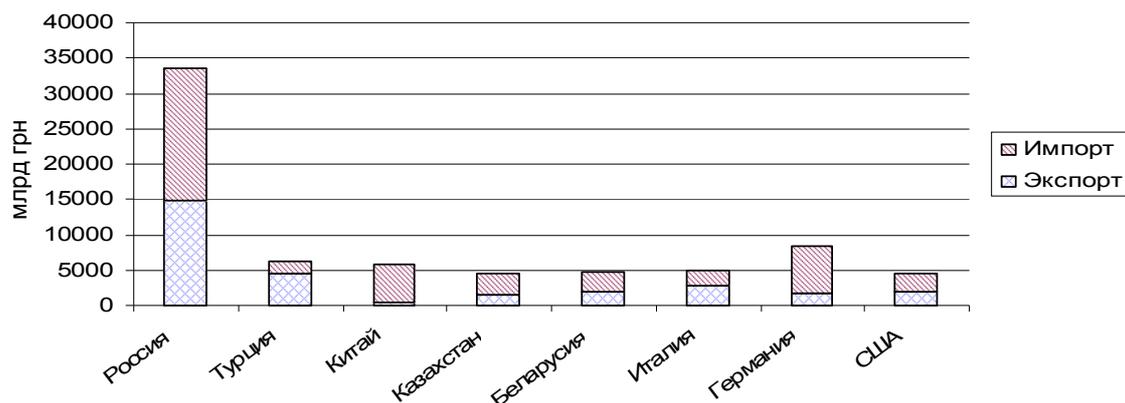


Рис. 4. Внешнеторговые операции Украины в 2008 году

Однако предприятия морского транспорта играют и самостоятельную роль в экспорте транспортных услуг. Именно эта составляющая платежного баланса страны должна рассматриваться в качестве критерия реализации различных форм наращивания транспортного потенциала.

Учитывая значительную долю внешней торговли Украины с Россией возникает необходимость уточнения пропорциональности развития морского транспортного потенциала страны.

Экономическая и финансовая устойчивость морских транспортных предприятий и системы в целом зависит от среды хозяйственной деятельности и адекватного состояния факторов производства. Реализация инвестиционных проектов зависят от степени однородности задач по направлениям развития. Однородность задач влияет на степень концентрации финансовых средств. Поэтому селективный отбор последовательности инвестирования должен учитывать уровень концентрации производственного потенциала и грузопотоков.

Макроэкономический результат нормализованного развития предприятий транспорта по показателю добавленной стоимости отражает расширение транзитного пространства, повышение роли использования национального торгового флота в обслуживании внешнеэкономических перевозках.

Здесь же учитывается более высокая производительность труда и его оплата, а также устойчивость нормы накоплений.

$$\Delta A_{\text{vad}} = \sum_{i=1}^T \left(\Delta Q_i \frac{1}{\rho} w_z + e K_p \right) \alpha_{ti} - K_p - \sum_{j=1}^T \Delta L_j c_{sj} \alpha_{tj} \rightarrow \max,$$

где T – принятый расчетный жизненный цикл проекта развития; ΔQ_i – объем дополнительного освоения транспортной работы; ρ – норма выработки на одного работника морского транспорта; w_z – средневзвешенная тарифная ставка работы на морском транспорте; ден. един/чел.-час; e – норматив эффективности капиталовложений; K_p – объем капиталовложений, обеспечивающий расширения позиции национальных транспортных предприятий в экспорте транспортных услуг; α_{ti} – коэффициент дисконтирования денежных потоков; ΔL_j – численность работников, обусловленная факторами инновационного развития морского транспортного предприятия; c_{sj} – затраты, связанные с подготовкой и обеспечением функциональной деятельности специалистов; α_{tj} – коэффициент компаундинга (нарастание стоимости), учитывающий капитализацию средств.

Экономический механизм управления адекватностью развития предприятий морехозяйственного комплекса страны представляет собой совокупность форм и методов реализации экономических принципов для достижения в данном случае эффективного позиционирования в системе обслуживания внешнеторговых грузопотоков. Такой механизм должен предусматривать организационную структуру, методы принятия решений, формы инвестиционного обеспечения и контроль рациональности использования производственного потенциала флота и портов.

С позиции социально-экономического содержания хозяйственный механизм должен соответствовать условиям функционирования национального производственного комплекса в системе ограничений, обусловленных процессами глобализации и интернационализации международных и экономических отношений.

Структура организационно-экономического механизма включает весь комплекс взаимоотношений участников мультимодальных транспортных технологий, согласование интересов и стимулирование оптимальности совокупных результатов. Для поддержания действенности механизма управления результатами важен учет характера взаимодействия отдельных элементов совокупного производственного потенциала.

Выводы. При построении организационно-экономической системы, отражающей задачи количественного и качественного развития флота и портов, должна соблюдаться заинтересованность в расширении участия транспортных предприятий в обслуживании грузопотоков отечественных операторов внешнего и внутреннего рынка.

Важнейшим принципом принятия экономических и инвестиционных решений является выбор уровня тарифов, обеспечивающих достижение основной стратегической цели предприятия. В системе функционирования тарифные ставки рынка транспортных услуг колеблются в определенных пределах в соответствии с характером сбалансированности грузопотоков, то есть их величины и провозной способности флота или пропускной способности портов. В инвестиционном процессе в качестве цены выступает стоимость капитала, устойчивость которой регулируется активностью реализации инновационных технологий.

Однако в плане теоретического обоснования параметров инвестиционной программы следует учитывать незавершенность исследований относительно роли и места процентной ставки, норматива эффективности и коэффициента дисконтирования.

Не обращается внимание, что себестоимость образуется в хозяйственной деятельности, а процентная ставка в системе кредитования. Если ставка процента не отвечает условиям эффективного использования капитальных активов, которые в конечном счете образуют сбережения необходимые для инвестиционной деятельности, то становится сомнительной концепция устойчивости банковской системы.

Учитывая высокую капиталоемкость наращивания провозной или пропускной способности флота или портов особое внимание необходимо обратить на параметры ввода в эксплуатацию судов и технических средств грузовых терминалов. В качестве основного правила начала этапа развития следует считать достижение нормализованной загрузки транспортных средств, при которой обеспечиваются минимальные средние затраты.

Жесткая ограниченность инвестиций для финансирования программы адекватного формирования морского транспортного комплекса Украины предопределяет целесообразность решения проблемы итеративно, то есть постепенным наращиваем потенциала. Вследствие чего крупные капитальные вложения переносятся на отдаленное будущее. Реализуются объекты с минимальными инвестициями, но высокой нормой эффективности. Однако эта стратегия ограничивает конкурентоспособность портов Украины и, как следствие пассивное участие в формировании платежного баланса страны.

Отсутствие комплексных взаимозависимых показателей контроля общих результатов в интегрированных транспортных системах приводит к концентрации внимания на локальных показателях. Последствием такого подхода является слабость координации производственных результатов с ресурсами и потенциалом.

Литература

1. Кендалл Л. К. Экономика и организация работы флота / Л. К. Кендалл. – М. : Транспорт, 1978. – 263 с.
2. Левиков Г. А. Международные смешанные перевозки грузов / Г. А. Левиков, А. Т. Шермухамедов. – М. : Транспорт, 1993. – 64 с.
3. Милославская С. В. Мультимодальные и интермодальные перевозки / С. В. Милославская, К. И. Плужников. – М. : РисКонсульт, 2001. – 368 с.
4. Винников В. В. Проблемы комплексного развития морского транспорта / В. В. Винников. – Одесса : Феникс, 2005. – 300 с.
5. Структура и параметры развития рынка транспортных услуг / Под общей ред. Н. Т. Примачева. – Одесса : ИздатИнформ, 2008. – 268 с.
6. Review of maritime transport, 2009.
7. Чумаченко Н. Г. Самоуправление и самофинансирование регионов : теория и практика / Н. Г. Чумаченко, Б. М. Биренберг, Л. Г. Чернов. – К. : Наукова думка, 1994. – 209 с.
8. Шевченко М. Когда увидим свет в конце тоннеля? / М. Шевченко // Порты Украины. – 2009. – № 6(88). – С. 49–50.
9. www.ukrstat.gov.ua.