

стимулювання кадрового потенціалу. Для подолання існуючих проблем необхідно впровадити системи мотивацій та заохочення працівників.

Висновки з проведеного дослідження. Комплекс заходів щодо удосконалення оплати праці на підприємствах повинен забезпечити: матеріальну мотивацію ефективної роботи працівників, залежно від кількості і якості витраченої праці кожного працівника; додаткові надходження до Державного бюджету за розрахунок утримань із заробітної плати; вчасне виявлення ресурсів для подальшого збільшення рівня продуктивності праці; додаткові надходження у Пенсійний фонд України та на соціальне страхування. Удосконалення системи оплати праці підвищує мотивацію працівників, продуктивність та впливає на кінцеві результати роботи.

УДК 656.611:338.47-27.236

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Ващенко К.О., Ковбасюк Ю.В. Державна кадрова політика в Україні: стан, проблеми, та перспективи розвитку. НАДУ, 2012. 72 с.
2. Дериховська В.І. Стратегія управління персоналом: її види та особливості. Науковий вісник: зб. наук. пр. О.: ОНЕУ, 2013. № 10(189). С. 37–50.
3. Державна служба статистики України. 2017. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 15.04.2017). – Назва з екрана.
4. Закон України «Про прожитковий мінімум» ст.1 із змінами, внесеними згідно із Законом N 5462-VI (5462-17) від 16.10.2012, ВВР, 2014, N 6-7, ст.80 // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1999, N 38, ст. 348.
5. Світовий банк. 2017. URL: <http://www.worldbank.org/>
6. Стратегія державної кадрової політики 2012-2020 роки. Указ президента України від 1 лютого 2012 р. № 45/2012 – поточна редакція від 01.02.2012.

Яворская А.Ф.

старший преподаватель

Национального университета «Одесская морская академия»

НАПРАВЛЕННОСТЬ ЭКОНОМИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ В СИСТЕМЕ ЭФФЕКТИВНОГО РАЗВИТИЯ НАЦИОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

Рассматриваются системные требования к стратегии становления страны в статусе стандартной морской державы. Морская транспортная индустрия страны должна отвечать системным требованиям обеспечения фрахтовой независимости международных экономических отношений, регуляторным принципам Международной морской организации и предпринимательской эффективности судовладельческих структур. Эти требования и предопределили современную асимметрию развития национального морского транспортного комплекса в системе глобального рынка морской торговли. Тем не менее, опыт новых морских держав подтверждает возможность вхождения в приоритетные сегменты морской транспортной индустрии. Главным становится экономическая целесообразность и четкая позиция государственных структур. В условиях трансформационных процессов надобно учитывать необходимость совершенствования механизма обоснования экономических решений, в частности, в позиционировании в структуре международных транспортных коридоров.

Ключевые слова: морской транспортный комплекс, эффективность развития, система ограничений, активная морская транспортная политика.

Яворська А.Ф. СПРЯМОВАНІСТЬ ЕКОНОМІЧНИХ РІШЕНЬ В СИСТЕМІ ЕФЕКТИВНОГО РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ

Розглядаються системні вимоги до стратегії становлення країни в статусі стандартної морської держави. Морська транспортна індустрія країни повинна відповідати системним вимогам забезпечення фрахтової незалежності міжнародних економічних відносин, регуляторним принципам Міжнародної морської організації і підприємницької ефективності судовласницьких структур. Ці вимоги і зумовили сучасну асиметрію розвитку національного морського транспортного комплексу в системі глобального ринку морської торгівлі. Проте, досвід нових морських держав підтверджує можливість входження в пріоритетні сегменти морської транспортної індустрії. Головною стає економічна доцільність і чітка позиція державних структур. В умовах трансформаційних процесів потрібно враховувати необхідність вдосконалення механізму обґрунтування економічних рішень, зокрема, в позиціонуванні в структурі міжнародних транспортних коридорів.

Ключові слова: морський транспортний комплекс, ефективність розвитку, система обмежень, активна морська транспортна політика.

Yavorska A.F. DIRECTION OF ECONOMIC SOLUTIONS IN THE SYSTEM OF EFFECTIVE DEVELOPMENT OF THE NATIONAL TRANSPORT COMPLEX

There are considered the system requirements for the strategy of choosing the parameters of an effective maritime power in the article. The maritime transport industry of the country must meet the tasks to ensure the freight independence of international economic relations, the regulatory principles of the International Maritime Organization and the entrepreneurial effectiveness of shipowner structures. These requirements predetermined the modern asymmetry of the development of the national sea transport complex in the structure of the global maritime trade market. Nevertheless, the experience of the new maritime powers confirms the possibility of entering the priority segments of the global transport industry. The economic expediency and the clear position of state structures become the main. In conditions of transformation processes, the need to improve the mechanism for justifying economic decisions on criteria for positioning in the structure of international transport corridors should be taken into account.

Keywords: sea transport complex, efficiency of development, system of restrictions, fleet development parameters.

Постановка проблеми. Теорія прийняття економічних рішень в системі морського транспорту в умовах глобалізації ринку морської торгівлі

должна отражать особенности современного подхода к достижению параметров устойчивого развития [1]. При этом экономичность решения актуальных

хозяйственных задач ограничивается усилением требований к безопасности морской транспортной индустрии. Поэтому достижение системной безопасности участия в международных экономических отношениях требует жесткого обоснования инвестиционных потоков. В этом аспекте рассматривается конкурентоспособность позиционирования флота в приоритетном сегменте внешней торговли резидентов страны. Для Украины в ближайшей перспективе – это экспорт зерновых. К сожалению, этот сегмент основан на 90 процентном фрахтовании иностранного тоннажа и полностью зависит от ценообразования на международном рынке морской торговли.

Поэтому первоочередной становится реализация стратегии развития торгового флота по критериям экономичности и транспортной безопасности [2]. К сожалению, она не предусматривает использование мировой практики государственной поддержки национальных судовладельческих структур. Поэтому в системе морского торгового флота Украины не сформировалась высококонкурентная подсистема морехозяйственного комплекса. В тоже время особенности решения таких задач на новых этапах глобализации обеспечивают устойчивость выбранных направлений развития. Важен учет не только важнейших положений теории, но и рациональность управленческих подходов. При нарушении этих стандартных позиций мировой практики формируются негативные результаты и неконкурентоспособность локальной транспортной системы [5].

Так процесс консолидации позиций государственного управления и предпринимательских структур для проведения активной транзитной политики в Украине оказался неуправляемым. Транзитные грузопотоки предопределяются наряду с внешними факторами транспортной политикой стран и справедливостью тарифной политики транспортных ведомств. При этом необходимо обратить внимание на положение: «Степень финансовых рисков определяется соотношением собственного и привлеченного капитала и таким понятием, как непостоянство» [3, с. 25]. Одновременно проблемой несбалансированности рынка морской торговли является динамичность изменения деветая относительно объема грузопотоков, что и усложняет становление новых морских государств.

Поэтому принципиальным становится систематизации проблем перспективной нормализации состояния морского транспортного комплекса страны и научно-методическое обеспечение этого процесса с учетом постоянных трансформационных процессов в системе рынка морской торговли.

Анализ последних исследований и публикаций. Формируя стратегию эффективного развития национального морского транспорта, следует согласиться с положением, что «... любая национальная политика рассчитана на защиту внутренних интересов» [4, с. 20]. Именно с этих позиций морскими державами выбираются параметры позиционирования флота и портов в системе внешнеэкономических отношений страны. Эти же проблемы активно исследуются, что и формирует необходимость последующих уточнений.

Следует отметить полноту анализа и контроля ситуации ведущими аналитико-консалтинговыми структурами [5; 6]. Кроме того в статье обращается внимание на особенности подхода отечественных и зарубежных исследователей [7; 8]. Соглашаясь в целом с их позициями, следует отметить недостаточно раскрытые проблемы развития флота субстандартных государств.

Выделение нерешенных ранее частей общей проблемы. Несмотря на первостепенную значимость морской транспортной индустрии для сбаланси-

рованности развития национальной экономики и достижения транспортной независимости резидентов международной торговли в Украине не решен вопрос устойчивого функционирования национальной морской транспортной индустрии в соответствии с мировым опытом. Кроме того не раскрыты в полной мере принципы нормализованного развития основных подсистем морехозяйственного комплекса. Страна с дефицитным счетом текущих платежей имеет отрицательное фрахтовое сальдо, потому что более 90 % морской торговли Украины обеспечивают иностранные судоходные компании.

Цель статьи заключается в систематизации текущих проблем эффективного развития морского транспортного комплекса страны и обосновании отдельных подходов к решению первостепенных задач развития национального торгового флота.

Изложение основного материала. Морская транспортная индустрия мира относится к прогрессивно развивающейся системе. К сожалению, Украина потеряла статус полномасштабной морской державы. Существует множество факторов, которые препятствуют увеличению объемов перевозки и нормальному развитию транспортного комплекса, а именно:

- отсутствие четкой, современной нормативно-правовой базы, соответствующей мировой практике и принципам Европейского Союза;
- недостаточно активное развитие специализированных терминалов, морских портов в сегменте транзитных грузопотоков;
- отсутствие устойчивой инвестиционной программы развития современного флота;
- недостаточное финансирование инфраструктуры внутренних водных путей.

Современное состояние производственной инфраструктуры транспортного комплекса характеризуется определенной асимметрией провозной способности флота и наземных видов транспорта, а также пропускной способностью терминальных устройств. Если в мировой экономике торговый флот обеспечивает более 80% грузопотока, то в условиях Украины на национальный флот приходится менее 10 % грузов. Этим и предопределяется проблема транспортной безопасности участия предприятий Украины в международном разделении труда.

При использовании инновационных технологий и НТП при неравномерности развития фрахтового рынка расширяется необходимость применения методов прогнозирования перспективной ситуации. При этом следует рассматривать два варианта развития. Нижняя граница показателей должна отражать требования минимального уровня устойчивости подсистем морской транспортной индустрии. Главным становится обеспечение рациональности использования потенциала и ресурсов. Верхняя граница показателей должна отражать возможности наращивания потенциала при активности развития секторов рынка транспортных услуг, которые приняты для развития.

Важнейшей задачей управления развитием морской транспортной индустрии является выбор оптимальных параметров развития и жесткая последовательность реализации проектов. В качестве критерия такого развития рассматривается достижение максимального эффекта относительно необходимых ресурсов [9]. Именно ограниченность ресурсов в системе наращивания потенциала относительно грузопотоков или повышения его технико-экономического уровня относительно параметров конкурентоспособности предопределяет вариантность экономических решений. Вариантность решения проблемы в условиях

ограниченности ресурсов предполагает использование методов оценки экономической и эмерджентной эффективности. В системе морехозяйственного комплекса при альтернативном подходе к реализации приоритетных проектов важно учитывать:

- увеличение пропускной способности грузовых терминалов в соответствии с принципами изменения характеристик транспортного флота;
- совершенствования технологии транспортного обслуживания экспортно-импортных операций;
- развития интеграционных процессов и взаимодействия разноминистерственных транспортных предприятий;
- создание совместных объектов и мультимодальных транспортных технологий;
- строительство новых объектов по критериям приоритетного позиционирования с использованием стратегии экономики масштаба.

Однако необходимо согласиться с утверждением: «...не можем ожидать математической точности в сферах, касающихся поведения людей» [9, с. 2]. При этом следует помнить, что поддержание расчетных темпов роста необходимо для каждой подсистемы морской транспортной индустрии. Поэтому в систему антикризисного управления в торговом судоходстве должны входить:

- поддержание судов в состоянии, отвечающем международным стандартам;
- адекватная подготовка экипажей судов в соответствии с принципами компетентности несения вахты;
- четкое отражение заработной платы и условиями обитания на судне параметров отдачи физической и психической энергии на обеспечение коммерческих требований и требований безопасности;
- регистрация флота только под флагами, страны которых обеспечивают соблюдение международных требований и поддерживают адекватность флота основным требованиям.

Транспортная отрасль в силу своей глобальной значимости должна относиться к приоритетным подразделениям народного хозяйства. Ее развитие должно основываться как на предпринимательской инициативе, так и на перспективной стратегии управления экономической устойчивостью на основе государственной поддержки.

Для обеспечения стандартов безопасных, экономических и качественных транспортных услуг необходима современная инфраструктура и транспортные средства. Поэтому к первоочередным целям стратегического инновационного развития транспортного комплекса следует отнести:

- достижение сбалансированности транспортной инфраструктуры (формирование единого транспортного пространства государства в сегменте глобального морского рынка);
- повышение качества транспортной инфраструктуры (обеспечение объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев);
- доступность транспортной инфраструктуры (удовлетворение потребностей в перевозках);
- интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны;
- безопасность и экологичность (обеспечение безопасности и экологичности перевозок);
- экономичность (снижение доли транспортной составляющей в цене готовой продукции);

Достичь поставленных целей возможно только при условии активного применения инновационных технологических, экономических и правовых

решений. И так, первоочередная задача стратегического инновационного развития транспортного комплекса – это повышение качества и доступности транспортного обслуживания

В целях повышения доступности транспортных услуг, необходимо совершенствование системы государственного регулирования тарифов на морском транспорте и повышение комфортности и уровня сервиса.

Вторая и основная задача – создание сбалансированной транспортной инфраструктуры, путем строительства и реконструкции терминалов (в первую очередь контейнерных) в морских портах; создания сети логистических центров; повышение пропускной способности основных железнодорожных линий, транспортных узлов, железнодорожных и автомобильных подъездов к морским портам. Этот подход должен быть сконцентрирован в государственной транспортной политике, в соответствии с которой реализуется поддержка подсистем производственной инфраструктуры.

Третья задача – оптимизация времени доставки грузов и перевозки пассажиров, применение новых технологий в управлении транспортно-логистическим комплексом, развитие мультимодальности на основе использования систем навигации. Сюда включается создание интеллектуальных транспортных систем, переход к современным информационным технологиям управления и внедрение электронных услуг на транспорте (в том числе: электронное оформление разрешительных документов, система «одного окна», электронные билеты и регистрация).

Очевидно, что внедрение системы окажет значительный экономический эффект, позволит сократить потери времени и послужит стимулом для развития отраслей.

Помимо приоритетных задач необходимо также учесть:

- повышение эффективности функционирования транспортной отрасли;
- рост валового национального дохода от транзита;
- государственные долгосрочные закупки инновационной продукции.

Для улучшения инвестиционного климата необходимы экономико-правовые гарантии финансирования объектов, обеспечивающих реализацию инфраструктурных проектов Украины. Для снижения асимметрии состояния украинского транспортного комплекса относительно возрастания роли интеграционных процессов, кроме инвестиционной привлекательности необходимо сформировать инвентарный механизм управления устойчивостью позиционирования в сегменте специализации.

Важнейшим источником финансирования инвестиционных программ по развитию провозной способности флота национальных судовладельческих подсистем остается выручка от операторской деятельности на фрахтовом рынке. Для реализации этой программы необходимы механизмы макроэкономической поддержки судовладельцев, обеспечивающих системность развития. В связи с тем, что последующее увеличение провозной способности обеспечивает расширение валютных поступлений и экономии средств на фрахтовании иностранного тоннажа на начальном этапе следует использовать метод налогового кредитования. То есть на сумму инвестиций в приобретение флота на иностранных рынках не взимать пошлины и налог на добавленную стоимость, а также на прибыль в течение определенной части жизненного цикла. Такие приобретения формируют дополнительные денежные потоки и высокоэффективные рабочие места.

Показатели, отражающие параметры развития, имеют ясный принцип учета динамики, поэтому относятся к группе предельных. Они характеризуют сдвиги как в результатах, так и в затратах или ресурсах относительно базы отсчета. Поэтому использование их при анализе и прогнозировании позволяет установить границы целесообразного развития предприятий морского транспорта и эффективность инвестиционных процессов.

Нормализованный уровень развития подсистем морского транспорта относительно параметров рынка транспортных услуг и конкурентной устойчивости должен основываться на проектах оптимизации ресурсоемкости:

- наличия производственного потенциала в пределах целесообразного освоения грузопотоков;
- прогрессивности технологических процессов по критериям минимальной трудоемкости и общих средних затрат;
- инвестиционных потоков, обеспечивающих как приток потенциала, так и его поддержание в функциональном соответствии.

Организация и развитие конкурентной среды использования инноваций в транспортной деятельности основывается на модернизации и развитии транспортной инфраструктуры [6; 7]. В целом состояние конкурентной среды характеризуется несоответствием темпов развития и качества инфраструктуры, возрастающим потребностям бизнеса; наличием административных барьеров; необходимостью отраслевой диверсификации и структурной оптимизации экономики глобального транспортного рынка; дефицитом производственных мощностей, и как следствие, снижение их конкурентоспособности; потребностью использования инновационных и энергосберегающих технологий в транспортных процессах.

В торговом судоходстве определенные риски эффективности инвестиционной деятельности предопределяются отдельными положениями «теории перманентного дохода» [10, с. 120]. Поэтому и поддержание качества судов торгового флота, обеспечивающих приоритетность позиционирования в высокодоходных секторах рынка морской торговли, требует жесткого контроля уровня затрат относительно сбалансированных или равновесных тарифов.

Проблемы экономического развития предприятий морского транспорта вытекают из параметров реального состояния системы и задач, обусловленных новыми тенденциями в развитии грузопотоков. В основе анализа базисного состояния следует рассмотреть уровень и направления изменения важнейших ресурсных и результирующих показателей:

- структурные сдвиги в транспортных и грузовых потоках;
- динамика и уровень тарифных ставок;
- капиталоемкость развития и фондоемкость функционирования;
- предельная себестоимость транспортной работы;
- производительность экономических ресурсов;

Выводы из проведенного исследования. Для достижения устойчивого соответствия флота и портов международным стандартам требуется разработка важнейших положений организационно-экономического механизма оценки и управления результатами, которые бы нацеливали на конкурентоспособность подразделений по критериям интенсивности обслуживания транспортных и грузовых потоков. В этом аспекте необходимо учитывать ряд принципиальных положений, одно из которых декларирует: «Под стратегией мы понимаем целенаправленно создаваемый

образ действий компании и ее структурных подразделений, позволяющей ей отличаться от конкурентов и достигать долгосрочных целей» [11, с. 58]. В этом аспекте недопустимы просчеты в сроках и стоимости реализации конкретных проектов.

Судоходные компании в течение жизненного цикла проходят через три этапа. Первый можно отнести к периоду благоприятного развития событий относительно использования созданного производственного потенциала. Второй основан на относительной стабильности операторской деятельности и финансового положения с учетом особенностей фрахтового рынка. Важнейшим становится управление и контроль эффективности функциональной деятельности и возврата инвестиционных ресурсов.

Третье состояние судоходной компании обусловлено жестким ограничением инвестиционных ресурсов и потерей конкурентоспособности и устойчивости на фрахтовом рынке. Поэтому следует различать задачи и стратегию развития и позиционирования на рынке транспортных услуг.

Эти обстоятельства и предопределяют группировку отдельных судоходных компаний. Одну группу образуют конкурентоспособные судоходные компании на основе высокого технико-экономического уровня. Они отличаются высокой самокупаемостью развития. В другую группу входят судоходные компании, которые сталкиваются с проблемами инвестирования и ограниченности доступа к конкурентной грузовой базе.

При включении транспортной системы Украины в стратегии «Один пояс – один путь» необходимо в первую очередь воспользоваться методами приращенной производственного потенциала морского транспорта, реализованными Азербайджаном, Туркменистаном, Грузией и Турцией.

В сферу административно-хозяйственной деятельности следует отнести предложение относительно тарифной политики в костерном судоходстве, стимулирования финансовой результативности флота и портов, оценка эффективности управления государственной собственностью.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Программный план (программа) действий ООН. Повестка дня на XXI век – Рио-де-Жанейро : ООН, 1993. 300 с. URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/agenda21.shtml
2. Про затвердження стратегічного плану розвитку річкового транспорту на період до 2020 року. Наказ Міністерства інфраструктури України № 543 від 18.12.2015. URL: <https://mtu.gov.ua/projects/39/>
3. Фрост Стивен М. Настольная книга банковского аналитика: пер. с англ. Днепропетровск : Баланс Бизнес Букс, 2006. 672 с.
4. Пугель Т. А., Линдерт П. Х. Международная экономика. М.: Дело и Сервис, 2000. 800 с.
5. Review of Maritime Transport, 2017 Report by the UNCTAD secretariat // United Nations New York and Geneva. 114 p.
6. Barry Rogliano Salles – Annual Review – Paris; BRS, 2016. 124 p.
7. Примачев Н. Т., Примачев А. Н. Принципы интеграции в торговом судоходстве: монография. Одеса: Фенікс; М.: Транслит, 2006. 360 с.
8. The Handbook of Maritime Economics and Business (The Grammenos Library) Hardcover / it is edited by prof. Kostas Grammenos. – city University class biasness school, London: loads of London press, 2002. 930 p.
9. Харилло Х. Карлос Стратегическая логика: пер. с англ. Днепропетровск : Баланс Бизнес Букс, 2006. 304 с.
10. Сакс ДЖ. Д. Макроэкономика. Глобальный подход / ДЖ. Д. Сакс, Б. Ф. Ларрен. – М.: «Дело», 1996. 847 с.
11. Внедрение сбалансированной системы показателей / Horvath & Partners; Пер. с нем. – 2-е изд. М.: Альпина Бизнес Бук, 2006. 478 с.