

транспортної безпеки окремих структур, з другою. Єдиним кардинальним проектом рішення світової проблеми парето-ефективності обслуговування грузопотоків міжнародної торгівлі заключається в оптимізації розподілу провозної спроможності по всіх учасниках економічних відносин. Однак проблема її рішення обмежується доступністю інвестиційних ресурсів, що і ускладнює процес поляризації дедалі по конкурентним і субстандартним групам флоту.

Визначаючу роль грає ефект масштабу. Саме він формує диференціацію судноплавних компаній по зонах позиціонування. Тому і посилюється спеціалізація флоту провідних морських держав. Це, в кінцевому рахунку, веде до того, що по рівню технологічного розвитку, наявного капіталу і вимог до людського капіталу структура дедалі флоту основних морських держав стає ідентичною.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Харилло К. Х. Стратегічна логіка: Логічна основа рішення стратегічних проблем

Анотація. Розглядаються основні принципи вибору морської транспортної політики. Представлена структура проблем і переваг формування активної морської транспортної стратегії. Сформульована закономірність ефективного позиціонування національного морського транспортного потенціалу.

Ключові слова: судноплавна компанія, стратегія, ринок морської торгівлі, транспортна політика.

Summary. The basic principles of choice maritime transport policy. The structure of the problems and benefits of forming an active maritime transport strategy. Formulated pattern effective positioning of national maritime transport potential.

Keywords: shipping company, the strategy, the market of maritime trade and transport policy.

Рецензент д.е.н., професор ОНМА Винников В.В.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрГАЗТ Якименко Н.В.

УДК 338.49:656.2

ОСОБЛИВОСТІ Й ІНТЕГРАЛЬНА ЄДНІСТЬ ПОТОЧНОГО, ПЕРСПЕКТИВНОГО ТА СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

Садловська І.П., к.е.н., доцент (ДЕТУТ)

У статті розглянуто проблеми планування діяльності транспортної інфраструктури в межах інтегрального комплексу планово-розрахункових обґрунтувань досягнення встановлених на екстраполяційній основі орієнтирів економічних, соціальних і фінансових результатів, ефективності використання всіх видів ресурсів.

Ключові слова: планування розвитку, транспортна інфраструктура, ефективність.

Постановка проблеми. В економічній й інтегральності планово-розрахункових літературі існують різні думки щодо індивідуальності обґрунтувань розвитку транспортної інфраструктури,

бізнесу / К. Х. Харилло; пер. с англ. – Дніпропетровськ: Баланс Бизнес Букс, 2005. – 304 с.

2. Хулей Г. Маркетингова стратегія і конкурентне позиціонування / Г. Хулей, Д. Сондерс, Н. Перси; пер. с англ. – Дніпропетровськ: Баланс Бизнес Букс, 2005. – 800 с.

3. Боняр С. М. Судноплавство река-море: проблеми розвитку судовласницьких компаній. /С. М. Боняр. – Одеса: ИПРиЭЭИ 2009. – 288 с.

4. Жихарева В. В. Теорія і практика інвестиційної діяльності судноплавних компаній / В. В. Жихарева. – Одеса: ИПРиЭЭИ, 2010. – 480 с.

5. Чекаловец В. Транспорт як галузь матеріального виробництва /В. Чекаловец // Судноплавство. – 2007. – №3. – С. 16 – 20.

6. Впровадження збалансованої системи показників / [пер. с нем. В. Толкача, С. Данишевич]. – М.: Альпіна Бизнес Букс, 2006. – 478 с.

7. Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD – New York and Geneva: UN, 2010. – 187 p

8. Ламбен Ж. Ж. Менеджмент, орієнтований на ринок / Ж. Ж. Ламбен; пер. с англ. под ред. В. Б. Колчанова. – СПб.: Питер, 2006. – 800 с.

9. Кругман П. Р. Міжнародна економіка / П. Р. Кругман, М. Обстфельд; пер. с англ.. В. Кузіна і др. – СПб.: Питер, 2003. – 832 с.

за умов сучасного розвитку ринкових відносин учасників транзитивної економіки, вони поєднані на індикативній (рекомендаційній) основі поточне й перспективне планування, відповідно, діяльності й розвитку транспортної інфраструктури. При цьому поточне планування діяльності транспортної інфраструктури є складовою, що деталізує частину даного інтегрального комплексу планово-розрахункових обґрунтувань досягнення встановлених на екстраполяційній основі орієнтирів економічних, соціальних і фінансових результатів, ефективності використання всіх видів ресурсів.

Інші науковці поділ та індивідуалізацію поточного й перспективного (середньо- та довгострокового) планування пояснюють тільки різними функціональними призначенням даних видів планово-розрахункових обґрунтувань. Так, поточному плануванню функціонально відводиться роль так званого об'єктивізатора в планово-розрахунковій обґрунтованості, що визначає найбільшу ймовірність досягнення кількісних ідентифікаторів прибутку, обсягу реалізованої продукції, послуг і окремих показників ефективності використання ресурсів, рівня якості продукції, наданих послуг.

Утім основна спрямованість поточного планування розвитку національного господарства, його інфраструктурного комплексу, галузей і суб'єктів господарювання характеризується концентрацією трудових, інформаційних, природних ресурсів, основних і оборотних фондів на вирішенні конкретних проблем, інтенсифікацією їх використання з метою одержання такого обсягу прибутку, який стосовно до здійснених витрат на споживання всіх видів ресурсів свідчив би про рівень зростання ефективності поточної діяльності транспортної інфраструктури порівняно з аналогічним ретроспективним періодом.

Аналіз публікацій. В економічній літературі існує погляд, який полягає в тому, що недоцільно використовувати перспективне планування для підвищення рівня об'єктивності досягнення бажаних економічних і соціальних результатів і окремих рівнів ефективності ресурсоспоживання з тієї причини, що перспективне планування розвитку національного господарства, його структурних складових, галузей і основних суб'єктів господарювання в період посткризового стану економіки, значного скорочення масового виробництва не може бути за своїми розрахунково-загальноювальними орієнтирами результативності адекватним фактичним умовам впливу макро- і мікросередовищ на досягнення результативних характеристик і рівня ефективності розвитку транспортної інфраструктури [1;2;3].

Основні аргументи авторів, що вважають низьким рівень об'єктивності перспективного планування розвитку національного господарства, його комплексів, включаючи й транспортну

інфраструктуру національної економіки, полягають в екстраполяційному встановленні на середньо- і довгостроковий періоди величин економічних ідентифікаторів результатів, витрат і в цілому узагальнювального рівня ефективності виробництва продукції, надання послуг. У цьому зв'язку маємо зазначити, що перенесення тенденцій розвитку транспортної інфраструктури з минулого в майбутнє (на перспективний період) на екстраполяційній основі функціонально в системі управління вважається прогнозуванням економічних, соціальних результатів, здійснених витрат, ефективності використаних ресурсів [4;5;6;7].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Однак прогнозування й перспективне планування не можуть бути ідентифікованими поняттями, оскільки оцінки прогнозу економічних результатів і витрат, здійснюваних у процесі виробництва, надання послуг, характеризують тільки їх найбільш імовірні майбутні величини без урахування істотного впливу факторів зовнішнього й внутрішнього середовищ, а також змін у комплексі заходів, спрямованих на досягнення прогнозних ідентифікаторів діяльності транспортної інфраструктури. Тому прогнозування економічного розвитку національного господарства, його транспортної інфраструктури ґрунтується на середніх значеннях показників, одержаних економіко-математичними або експертними методами [8]. При цьому наявність представницької вибірки чисельних ідентифікаторів ретроспективного функціонування транспортної інфраструктури суттєво підвищує міру усередненості й на цій основі адекватності прогнозованих економічних і соціальних показників.

Метою даної роботи є визначення орієнтирів планування розвитку діяльності транспортної інфраструктури України.

Виклад основного матеріалу. Практична значущість створюваної прогностичної моделі в цьому разі буде досить висока, тому що за тривалий період ретроспективного функціонування національного господарства, його транспортної інфраструктури динаміка змін прогнозованих економічних показників була безпосередньо пов'язана з комплексом заходів різного характеру для забезпечення економічного й соціального зростання за умов істотних змін зовнішнього і внутрішнього середовищ [9].

Отже, кожний з видів планово-розрахункових обґрунтувань розвитку національного господарства, його структурних складових має свою функціональну спрямованість і призначення. При цьому поточне (річне) планування діяльності транспортної інфраструктури свою цільову орієнтацію на одержання прибутку й забезпечення прийняттого темпу економічного зростання реалізує за допомогою зменшення обсягів витрат на споживання ресурсів і підвищення економічних

результатів і ефективності виробництва завдяки інтенсифікації використання праці, основних і оборотних фондів, природних ресурсів.

Зберігаючи своє функціональне призначення й індивідуальність, перспективне планування розвитку національного господарства, його транспортної інфраструктури у своїй цільовій спрямованості на одержання максимально можливого обсягу прибутку має використовувати принцип оптимального споживання всіх видів ресурсів, що дозволяє поєднувати кількісні межі мінімізації витрат на ресурсоспоживання в рамках оптимального плану національного господарства, функціонування транспортної інфраструктури, її складових частин виробничої й соціальної сфер зі стратегічним плануванням підвищення темпів зростання результатів, зниження витрат і в цілому підвищення ефективності використання ресурсів [10;11].

Тож збереження індивідуальності й інтегральної єдності поточного й перспективного планування соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури національного господарства, на наш погляд, є важливою умовою в реалізації процедур і послідовності підвищення об'єктивності планово-розрахункових обґрунтувань досягнення бажаних економічних результатів і витрат, що відповідають не тільки наявним тенденціям соціально-економічного розвитку, але й ресурсному забезпеченню комплексу заходів економічного, фінансового, структурно-

організаційного, інноваційного, маркетингового характеру для досягнення перспективних цільових орієнтирів результативності.

Водночас вважаємо, що рівень об'єктивності, практичної значущості планування розвитку транспортної інфраструктури національного господарства може бути підвищений у системному поєднанні ретроспективної інформації про функціонування національного господарства, його виробничого й соціального інфраструктурних комплексів, їх окремих складових з поточним, перспективним і стратегічним плануванням (рис. 1).

Системна єдність і індивідуальність поточного, перспективного та стратегічного планування соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури національного господарства додержується за деякої відмінності зазначених видів планування щодо цільової орієнтації й способів досягнення ідентифікаторів, що характеризують економічні результати й ефективність використання ресурсів. Так, скажімо, планування та функціонування об'єктів транспортної інфраструктури національного господарства може використовувати такий спосіб досягнення цільових орієнтирів економічних і соціальних результатів, як застосування комплексу ресурсоощадних заходів з метою зменшення витрат на споживання, насамперед, матеріальних елементів оборотних коштів, основних фондів, а також природних, інформаційних і трудових ресурсів (рис. 1).

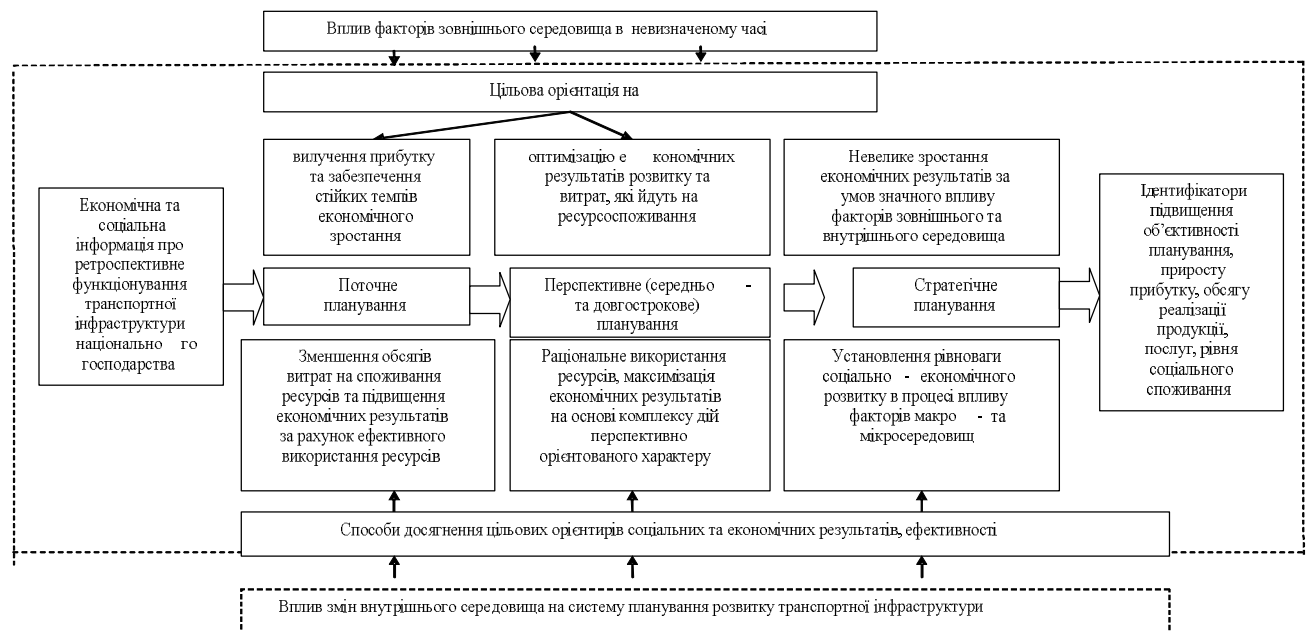


Рис. 1. Взаємодія елементів складових поточного, перспективного, стратегічного планування в системі планово-розрахункових обґрунтувань соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури національного господарства (авторська розробка)

Індивідуальність і своєрідність функціональної спрямованості й призначення перспективного планування [середньострокове (3–5

років), довгострокове (5–15 років)], на відміну від інших видів планування, полягає в тому, що основною ознакою цільової орієнтації розвитку

транспортної інфраструктури є оптимізація економічних результатів і витрат на ресурсоспоживання (рис. 1). При цьому оптимізація економічних результатів і витрат у перспективному плануванні являє собою не тільки прагнення об'єкта перспективних планово-розрахункових обґрунтувань досягати максимальних економічних результатів (прибутку, обсягу реалізації виробничої продукції, наданих транспортних послуг, виконаних робіт) і мінімальних витрат, що йдуть на споживання всіх видів ресурсів, кількісно встановлених економіко-математичними методами, але й досягнення найбільших економічних результатів за зниження темпів зростання витрат у процесі розвитку транспортної інфраструктури національного господарства в організаційно-економічних умовах посткризового періоду, реалізації заходів різного характеру з метою виконання перспективного плану в його укрупнених економічних і соціальних показниках, визначених на основі екстраполяції ідентифікаторів економічного й соціального розвитку транспортної інфраструктури [12].

Досягти цільових орієнтирів соціальних і економічних результатів, ефективності споживаних ресурсів об'єктами транспортної інфраструктури, на нашу думку, можна за допомогою раціонального використання всіх видів ресурсів, максимізації економічних результатів на основі здійснення комплексу заходів перспективно-орієнтованого характеру (рис. 1).

У цілому ж неідентифікованість цільових напрямків і способів досягнення бажаних орієнтирів економічних і соціальних результатів, ефективності споживання ресурсів у рамках перспективного планування стосовно до поточного свідчить про доцільність його використання в практиці планово-розрахункових обґрунтувань соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури національного господарства, його виробничої й соціальної складових.

Логічним продовженням поточного й перспективного планування соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури національного господарства, на думку автора, є стратегічне планування, що завершує системну взаємодію елементних складових екстраполяційних видів планування (рис. 1). При цьому стратегічне планово-розрахункове обґрунтування досягнення необхідних (бажаних) орієнтирів ефективності, соціальних і економічних результатів повністю як вид планування індивідуалізоване і, на відміну від здійснюваних поточного й перспективного планів, не має екстраполяційної основи формування.

Стратегічне планування соціально-економічного розвитку об'єктів транспортної інфраструктури у своїй цільовій орієнтації спрямоване на досягнення найбільшого зростання економічних і соціальних результатів в умовах можливих і при цьому значних змін макро- і

мікросередовищ у невизначеному часі. Разом з тим основним способом досягнення цільових орієнтирів економічних і соціальних результатів є встановлення рівноваги соціально-економічного розвитку в процесі істотного впливу факторів зовнішнього й внутрішнього середовища за допомогою створення та реалізації загальної й окремих (функціональних) стратегій розвитку транспортної інфраструктури національного господарства (рис. 1).

Отже, аналізовані види планово-розрахункових обґрунтувань є самостійними видами планування, що мають свої особливості як за функціональною спрямованістю, призначенням, так і за цільовою орієнтацією й способами досягнення необхідних (бажаних) ідентифікаторів економічного й соціального розвитку об'єктів транспортної інфраструктури.

Водночас кожний з аналізованих видів планування (рис. 1), на нашу думку, тісно залежить один від одного і відіграє як етапну, так і завершальну роль у здійсненні свого функціонального призначення й у загальному підсумку планових обґрунтувань досягнення високої (необхідної) ефективності використання ресурсів, економічних і соціальних результатів розвитку транспортної інфраструктури національного господарства, збереження або посідання пріоритетного (лідерського) місця на ринках товарів і послуг суб'єктів господарювання в рамках транспортної інфраструктури.

У зв'язку з тим, що на даний час у науковому аспекті не розв'язано низку проблем щодо доцільності спільного або окремого використання поточного, перспективного і стратегічного видів планування, вважаємо за потрібне відстоювати позицію щодо спільного й одночасного їх застосування за умов посткризової економіки, високої міри ймовірності несподіваної дії факторів зовнішнього й внутрішнього середовищ на соціально-економічний розвиток об'єктів і складових транспортної інфраструктури. Такого роду доцільність взаємодії поточного, перспективного й стратегічного планування диктується тим, що кожний з даних видів планово-розрахункових обґрунтувань покликаний виконувати своє функціональне призначення, а отже, підвищувати рівень об'єктивності й значущості досягнення соціальних і економічних результатів функціонування об'єктів транспортної інфраструктури національного господарства на ресурсозабезпечувальній основі.

Тому усунення із системної взаємодії виду планування, що враховує перенесення тенденцій розвитку транспортної інфраструктури з минулого в майбутнє (середньо- і довгостроковий період часу), як нам здається, значною мірою знизить рівень об'єктивності загального (інтегрального) планування. Адже зникає необхідна послідовність здійснення технологічних процедур планування, що

закладається в екстраполяційних видах планування, досягнення соціальних і економічних результатів, що узагальнюють окремі рівні ефективності, які є базою для аналізу можливих станів об'єктів транспортної інфраструктури національного господарства в разі значного впливу факторів макро- і мікросередовищ на розвиток інфраструктурного комплексу в стратегічному періоді часу.

Крім того, установлення тривалості в часі сформованого перспективного плану також є однією з базових умов успішного здійснення загальної й окремих (функціональних) стратегій у єдиному за тривалістю періоді часу. У цьому зв'язку слід зазначити, що реалізація перспективного й стратегічного планів має в процесі елементно-системної взаємодії відображатись у поточному бізнес-плануванні, що враховує необхідні заходи, методи і способи планово-розрахункових обґрунтувань у рамках перспективного й стратегічного розвитку транспортної інфраструктури.

Отже, слід визнати, що поточне планування є своєрідним річним періодом реалізації перспективного і стратегічного планів. Так, наприклад, перспективне планування соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури, що виражається узагальнювальними економічними показниками, кількісні значення яких установлюються виходячи з можливого рівня ресурсозабезпеченості, прогнозних оцінок і комплексу заходів, що вживаються для їх досягнення в середньо- і довгостроковому періодах часу, може бути послідовно реалізоване в рамках поточного (річного) планування, що втілює на планово-розрахунковій основі досягнення протягом кожного року встановлюваних суб'єктом управління економічних і соціальних результатів, витрат — укрупнених ідентифікаторів перспективного розвитку транспортної інфраструктури національного господарства.

Комплекс заходів щодо досягнення накреслених орієнтирів економічних, соціальних результатів і ефективності використання ресурсів у процесі стратегічного планування також має здійснюватись у поточному й перспективному періодах часу у взаємозв'язку із заходами річного й перспективного плану функціонування транспортної інфраструктури, окремих її складових (наприклад, такої, як авіаційний інфраструктурний комплекс).

Водночас особливості стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури надають даному виду планово-розрахункових обґрунтувань характер критеріально-цільового орієнтування на досягнення такої величини економічного результату, яка відповідала б тенденціям економічного розвитку, вимогам суб'єкта планування про посідання пріоритетного або лідерського місця на ринку товарів, послуг, вироблених об'єктами транспортної інфраструктури.

Істотна відмінність стратегічного

планування соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури національного господарства, її окремих складових від поточного й перспективного планування полягає не тільки в тому, що даний вид планово-розрахункових обґрунтувань не вимагає неодмінного одержання прогнозних оцінок результатів ефективності розвитку транспортної інфраструктури для підвищення рівня своєї об'єктивності й значущості для практичного застосування, але й у тому, що воно складається й здійснюється на основі врахування впливу факторів макро- і мікросередовищ і реалізації конкретних заходів у рамках стратегій.

Крім того, стратегічне планування розвитку транспортної інфраструктури до свого складу етапів і технологічних процедур формування плану і його реалізації вміщує, поряд з формулюванням висококваліфікованими менеджерами стратегічного бачення й призначення, встановлення стратегічної мети, що орієнтує транспортну інфраструктуру, її окремі об'єкти на досягнення необхідних ідентифікаторів результативного й ефективного розвитку, аналіз впливу зовнішнього й внутрішнього середовищ на зміну економічних і соціальних результатів розвитку, формування й реалізацію загальної й окремих (функціональних) стратегій, коригування або заміну стратегій, зміну напрямків стратегічного орієнтування транспортної інфраструктури на досягнення високих результатів у стратегічному періоді часу.

Відмінність стратегічного планування від планово-розрахункових обґрунтувань розвитку транспортної інфраструктури, що базується на перенесенні ретроспективних змін у її діяльності в середньо- і довгостроковий період часу, полягає й у тому, що ознаки, що характеризують функціональну спрямованість стратегічного й перспективного планування, такі як економічна значущість цільової орієнтованості транспортної інфраструктури, оцінка ролі персоналу об'єкта планування, ставлять наявні види планування в різне становище щодо досягнення необхідних результатів за умов істотних впливів на об'єкти транспортної інфраструктури факторів зовнішнього середовища в невизначеному часі. Так, наприклад, якщо перспективне планування у своїй економічній значущості цільової орієнтації передбачає зростання прибутку й зниження витрат, що йдуть на ресурсоспоживання (рис. 1), то стратегічне планування — оптимізація економічних результатів і ефективності використання ресурсів на базі прогнозування істотних змін у макросередовищі, оперативної реакції на них і адаптації до наслідків впливу факторів зовнішнього середовища.

Разом з тим у видах планування розвитку транспортної інфраструктури, заснованих на екстраполяції тенденцій, персонал є одним з видів використаних ресурсів (трудоий ресурс), тимчасом як у стратегічному плануванні персонал суб'єкта господарювання транспортної інфраструктури є

домінантною складовою ресурсного потенціалу. У цьому зв'язку треба відзначити особливість планово-розрахункових обґрунтувань розвитку транспортної інфраструктури в часі, яка істотною мірою підвищує рівень індивідуалізації перспективного й стратегічного планування. Для перспективного (середньо- і довгострокового) планування, як правило, тривалість у часі регламентується певною кількістю років, що незначно змінюється для транспортної інфраструктури національного господарства.

Стратегічне планування, на нашу думку, не може мати конкретно встановленого часового періоду. Це пов'язано з тим, що успішне здійснення загальної й окремих стратегій в умовах істотного впливу факторів зовнішнього і внутрішнього середовищ залежить від досягнутих результатів економічного й соціального характеру, що узагальнює рівень ефективності ресурсоспоживання в часі, яку важко передбачити через складність перебігу економічних і соціальних явищ, процесів, інноваційності змін у зовнішньому середовищі.

Проте тривалість якого-небудь циклу стратегічного планування соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури, її окремих складових може бути в досить суб'єктивній формі встановлена у зв'язку з передбачуваними змінами в економічних і соціальних результатах розвитку на основі реалізації загальної (базової) і окремих стратегій економічної, соціальної, структурно-організаційної, науково-інноваційної, маркетингової спрямованості, здійснення комплексу заходів у рамках інституціональних перетворень, державних, регіональних і місцевих цільових програм розвитку соціальної й виробничої інфраструктур. Такими строками окремих циклів стратегічного планування розвитку тих чи інших соціально-економічних систем у нормативно-правових актах різнорівневих органів виконавчої й законодавчої влади нерідко називають 2015, 2020 і 2025 роки.

Однак для кожної зі складових або окремих об'єктів транспортної інфраструктури стратегічний період часу досягнення необхідних економічних і соціальних результатів має, на наш погляд, як мінімум дорівнювати перспективному періоду, дещо перевищувати його або відповідати тому періоду часу, протягом якого стійке економічне зростання, а також загальний рівень ефективності використання всіх видів ресурсів будуть забезпечені комплексом заходів у рамках реалізованих стратегій, що дозволяють відповідним рівнем конкурентоспроможності не тільки посідати своє традиційне місце на суспільному ринку, але й виходити на лідерські, пріоритетні місця на конкретних сегментах товарних ринків і ринків послуг.

Спільні планово-розрахункові обґрунтування досягнення транспортною інфраструктурою необхідних орієнтирів

ефективності виробництва, надання послуг, економічних і соціальних результатів у стратегічному періоді часу, на нашу думку, мають особливість інтегральної взаємодії, що дає можливість одержувати синергетичний ефект. При цьому даний ефект посилюється результатами аналізу ретроспективного функціонування об'єктів і елементних складових транспортної інфраструктури. Економічний аналіз результатів функціонування й ефективності використання природних, інформаційних і трудових ресурсів, основних і оборотних фондів дозволяє суб'єктові управління транспортної інфраструктури не тільки встановлювати в кількісній формі відхилення фактичних економічних результатів діяльності від планово-розрахункових, але й вживати відповідних заходів для усунення впливу негативних факторів, що знижують розміри показників, досягнення яких у перспективному й стратегічному періодах часу є основною характеристикою об'єктивності й адекватності впливу макро- і мікросередовищ даних видів планування.

Утім наявність економічної й соціальної інформації (звітної, статистичної) про ретроспективне функціонування транспортної інфраструктури національного господарства (рис. 1), її галузевих складових, окремих суб'єктів господарювання надає можливості для проведення не тільки економічного аналізу відповідності фактичних результатів діяльності транспортної інфраструктури плановим результативним ідентифікаторам, але й аналізу ресурсного забезпечення, прибутку й окремих рівнів ефективності виробництва продукції, надання послуг, аналізу комплексних статей собівартості продукції, використання нормованих оборотних коштів, їх джерел, обсягів інвестування коштів у основний капітал, у нововведення.

Наявність інформаційних відомостей про витрати на споживання всіх видів і кожного з використаних ресурсів у процесі ретроспективного функціонування транспортної інфраструктури національного господарства, її галузевих складових, окремих суб'єктів господарювання є необхідною базою для визначення ефективності функціонування системи планово-розрахункових обґрунтувань соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури. Величини витрат на споживання кожного з ресурсів об'єктами й галузевими складовими транспортної інфраструктури в даній системі планово-розрахункових обґрунтувань можуть служити в різних комбінаціях економічними параметрами розрахунків ефективності в тому разі, якщо вихідні результативні показники системи відповідають у кількісній і якісній формах впливу системи інтегрального планування розвитку транспортної інфраструктури на його економічне і соціальне зростання, на підвищення рівня об'єктивності планування й реальності досягнення орієнтирів установленої або необхідної ефективності

виробництва продукції, надання транспортних послуг.

Відношення тих або інших економічних результатів на виході системи інтегрального планування розвитку транспортної інфраструктури до індивідуальних або загальних витрат на ресурсоспоживання є в рамках даної системи рівнем ефективності загального й окремого характеру. При цьому рівень загальної ефективності функціонування системи планово-розрахункових обґрунтувань соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури національного господарства може бути розрахований як відношення річного обсягу реалізованої продукції, транспортних послуг суб'єктами господарювання транспортної інфраструктури або балансового прибутку до загальних витрат на споживання ресурсів об'єктами транспортної інфраструктури національного господарства. Даний узагальнювальний показник ефективності функціонування системи інтегрального планування всебічно характеризує рівень використання ресурсів у загальній їх сукупності.

Також підкреслимо, що визначення узагальнювального показника системи планово-розрахункових обґрунтувань розвитку транспортної інфраструктури має найбільшою мірою відповідати результативності взаємодії всіх елементних складових даної системи. А оскільки вихідними результатами системи інтегрального планування розвитку транспортної інфраструктури (рис. 1) є показники приросту прибутку, обсягу реалізації продукції, послуг, розмірів соціального споживання, ті, що більш точно відображають внесок даної системи в підвищення ефективності ресурсоспоживання, можуть виступати параметри приросту економічних і соціальних результатів.

Окремі ідентифікатори ефективності функціонування системи інтегрального планування діяльності транспортної інфраструктури національного господарства (наприклад, відношення приросту балансовому прибутку до витрат на споживання матеріальних елементів оборотних коштів, основних виробничих фондів, праці персоналу) у розглянутій системі є характеристиками тільки одностороннього встановлення ефективності функціонування системи, що й деталізують загальний рівень ефективності. При цьому зміна динаміки узагальнювального показника функціонування системи інтегрального планування результатів і ефективності транспортної інфраструктури істотно залежить від розрахункових величин кожного з окремих ідентифікаторів ефективності використаних ресурсів.

Статистичні й звітні дані про ретроспективну діяльність об'єктів транспортної інфраструктури, на наш погляд, розширюють рамки не тільки економічного аналізу функціонування транспортної інфраструктури національного господарства, визначення рівнів ефективності даної

системи інтегрального планування, але й порівняльного аналізу соціально-економічного розвитку галузевих складових транспортної інфраструктури.

Висновки. Отже, економічна, соціальна й інша інформація про минулу діяльність і стан об'єктів, галузевих складових транспортної інфраструктури національного господарства дає змогу суб'єктові їх поточного, перспективного й стратегічного розвитку порівняти різні результати функціонування окремих галузевих комплексів транспортної інфраструктури з економічними, соціальними, технічними й іншими показниками промислово розвинених країн з метою встановлення реального ресурсозабезпеченого досягнення встановлених або необхідних орієнтирів ефективності ресурсоспоживання, а також економічних, технічних і соціальних результатів розвитку.

Перспективи подальших досліджень. За прогнозними розрахунками на реальних результатах діяльності можливо створити та обрахувати стратегічну програму дій транспортної інфраструктури України.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Портер М. Стратегія конкуренції: методика аналізу галузей і діяльності конкурентів / М. Портер ; пер. с англ. А. Олійник, Р. Скільський. — К. : Основа, 1998. — 390 с.
2. Молярчук В. С. Основные методические положения прогнозирования технического прогресса на транспорте / В. С. Молярчук // Тр. ИКТП. — 1972. — Вып. 32. — С. 6—32.
3. Громов Н. Н. Управление на транспорте / Н. Н. Громов, В. А. Персианов. — М., 1990. — 336 с.
4. Бакаев А. А. Экономико-математические модели планирования и проектирования транспортных систем / А. А. Бакаев. — К. : Наук. думка, 1973. — 254 с.
5. Юн Г. Н. Экономико-математическое моделирование авиационных работ и перевозок / Г. Н. Юн. — К. : НАУ, 1992.
6. Ложачевська О. М. Управління функціонуванням та розвитком транспортного комплексу регіону / О. М. Ложачевська. — К. : НАУ, 2002. — 248 с.
7. Садловська І. П. Інвестиційні механізми стратегії інноваційного розвитку підприємств транспортно-дорожнього комплексу та галузі зв'язку України / І. П. Садловська, Г. В. Жаворонкова // Залізничний транспорт України. — 2009. Вип. 1. — С. 24—27.
8. Волков О. А. Изменения в транспортной системе Западной Европы и транспортная политика ЕС / О. А. Волков // География в школе. — 2000. — № 5 — С. 40—47.

9. Стренбрик П. А. Оптимизация транспортных сетей / Петер А. Стренбрик. — М. : Транспорт, 1981. — 320 с.

10. Рихтер К. Ю. Транспортная эконометрия / К. Ю. Рихтер : пер. с нем. ; под. ред. Э. И. Позамантира. — М. : Транспорт, 1983. — 433 с.

11. Department for Transport. Cycle Infrastructure Design: Local Transport Note 2/08. Stationery Office; November 30, 2008. - 88 p.

12. Stephen J. Shaw. Transport. John Wiley & Sons; June 30, 1993. - 288 p.

Аннотация. В статье рассмотрены проблемы планирования деятельности транспортной инфраструктуры в пределах интегрального комплекса плано-расчетных обоснований достижения установленных на экстраполяционных основе ориентиров экономических, социальных и финансовых результатов, эффективности использования всех видов ресурсов.

Ключевые слова: планирование развития, транспортная инфраструктура, эффективность.

Summary. The article deals with planning of transport infrastructure within complex integrated planning and settlement studies achieve the set targets based on extrapolation of economic, social and financial performance, efficient use of all resources.

Keywords: development planning, transport infrastructure, efficiency.

Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Уткіна Ю.М.

УДК 656.61.003:338.48(04)

УСЛОВИЯ ФОРМИРОВАНИЯ КУМУЛЯТИВНОГО ЭФФЕКТА ТОРГОВОГО СУДОХОДСТВА

Сенько Е.В., к.э.н., доцент (ОНМА)

Систематизовано умови формування кумулятивного ефекту розвитку національного торговельного флоту. Встановлено напрямки стійкого виходу національних судновласників в систему світового фрахтового ринку. Розглянуто джерела адекватної реакції морської транспортної системи на параметри глобального ринку морської торгівлі.

Ключові слова: кумулятивний ефект, фрахтовий ринок, торговий флот, національна транспортна система.

Постановка проблемы исследования. В основе различия судоходных компаний и деятельности государственных специализированных институтов, формирующих особенности национальной морской транспортной политики, выделяются: особенности приращения общий дефайт флота, структура провозной способности по судам конкретных операторов, уровень сложности и конкурентоспособности технологий. Выделяется дифференциация подходов к выбору и реализации социальной политики. При этом судоходные компании и международные институты с течением времени трансформируются. Именно этот процесс занимает важнейшее значение в обосновании параметров следующего этапа развития.

В качестве стратегической задачи и практической деятельности следует считать проведение активной политики использования действующего потенциала и оптимизация состояния морской транспортной индустрии по двум векторам достижения системных преимуществ: транспортная безопасность национальных внешнеэкономических ориентиров и участия в международной конкуренции на глобальном рынке морской торговли. При этом

необходимо учитывать характер реакции зарубежных транспортных подсистем на новые условия развития международных экономических отношений.

Усиление роли регуляторных подходов в системе ограничений развития по критериям экологической безопасности и воспринимаемой ценности морских транспортных предприятий предполагает необходимость учета составляющих внутранспортного результата. Среди основных элементов этих результатов необходимо обращать внимание на рациональность отношения к природе и на эффект синергии с позиции потребителей (грузовладельцев).

Анализ проблемы и публикаций.

Игнорирование практической значимости морского транспортного потенциала Украины в течении всего периода новейшей истории в определенной мере отрицательно отразилось на интенсивности разработки нового научного инструментария, который бы обеспечивал управление процессами достижения адекватности основных параметров морехозяйственного комплекса внешним условиям. Среди работ, посвященных стратегии развития морского транспортного комплекса, можно выделить