

3. Варнавский В.Г. Государственно-частное партнерство. Теория и практика: учебное пособие / В.Г. Варнавский, А.В. Клименко, В.А. Королев. - М.: Высшая школа экономики, 2010. - 228с.
4. Кабашкин В.А. Государственно-частное партнерство в регионах Российской Федерации: учебное пособие / В.А. Кабашкин. - М.: Дело, 2011. - 120с.
5. Иванов И.Л. Государственно-частные партнерства в России: проблемные аспекты законодательства и опыт юридического структурирования проектов / Под общ. ред. А.А. Зверева. // Государственно-частное партнерство. Пути совершенствования законодательной базы. - М., 2009. - 234 с.
6. Єфименко Т. І. Формування конкурентоспроможної податкової системи як чинник розбудови державно-приватного партнерства в Україні // Науковий вісник. — Ірпінь, 2009. — №1 (44): Економіка, право. — С.18–23.
7. Степанова О.В. Інституційні механізми розвитку державно-приватного партнерства в Україні / О.В. Степанова //Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка", 2012.
8. Авксентьев М. Ю. Державно-приватне партнерство як сучасний механізм залучення інвестицій в інфраструктурні галузі України: автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.03 / Авксентьев Максим Юрійович; Науково-дослід. екон. ін-т. — К., 2010. — 20 с.
9. Головатенко О. С. Ризики та напрями їх подолання при розвитку державно-приватного партнерства у житлово-комунальному господарстві / О.С.Головатенко // Науковий вісник. — К., 2008. — Вип. 2 (4): Державне та муніципальне управління. — С. 264–270.
10. Бондарь Т. Вынужденное партнерство / Т. Бондарь // Политический журнал. - 2005. - № 9. - С.13 - 16.
11. Про державно – приватне партнерство: закон України [Електронний ресурс]. – Режим доступу ://zakon4.rada.gov.ua
12. Про затвердження Методики виявлення ризиків, пов'язаних з державно-приватним партнерством, їх оцінки та визначення форми управління ними [Електронний ресурс]. – Режим доступу://zakon4.rada.gov.ua

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Дейнека О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.*

УДК 656.615:338.47:005.332

УПРАВЛЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЯМИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА МОРСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

*Примачев Н. Т., д.э.н., профессор,
Дмитриенко А. Ф., ассистент (ОНМА)*

Диверсифікація розвитку морської транспортної індустрії по критеріям ефективності окремих підприємств і міжнародної безпеки формує систему управління економічним потенціалом судноходних компаній і портів. Исследуются особенности достижения равновесия в экономической деятельности за внесистемными ограничениями. Учитывается сложная совокупность факторов, предопределяющих характер изменения в морской транспортной индустрии. Стабилизация ситуации основывается на постоянной корректировке решений относительно экономического потенциала. Главным оказывается выбор стратегии операторской деятельности в соответствии с критериями адекватности новым условиям.

Ключевые слова: морской транспортный рынок, судноходная компания, порт, капитальные активы.

УПРАВЛІННЯ ЗМІНАМИ ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ

*Примачов М. Т., д.е.н., профессор,
Дмитрієнко А. Ф., асистент (ОНМА)*

Диверсифікація розвитку морської транспортної індустрії за критеріями ефективності окремих підприємств і міжнародної безпеки формує систему управління економічним потенціалом судноплавних компаній і портів. Досліджуються особливості досягнення рівноваги в економічній діяльності за позасистемними обмеженнями. Враховується складна сукупність чинників, що зумовлюють характер зміни до морської

транспортної індустрії. Стабілізація ситуації ґрунтується на постійному коригуванні рішень щодо економічного потенціалу. Головним виявляється вибір стратегії операторської діяльності відповідно до критеріїв адекватності нових умов.

Ключові слова: морський транспортний ринок, судноплавна компанія, порт, капітальні активи.

CHANGE MANAGEMENT ECONOMIC POTENTIAL OF MARITIME TRANSPORT SECTOR

*Primachev N. T., Doctor of Economic Sciences, professor,
Dmytrienko A. F., assistant (ONMA)*

The diversification of the marine transport industry development on the performance criteria of individual enterprises and international security forms a system to manage the economic potential of the shipping companies and ports. The features of equilibrium in economic activity for the non-system constraints are examined. A complex set of factors associated with the nature of changes in the marine transportation industry are considered. Situation stabilization is based on the constant decisions adjustment regarding the economic potential. The choice of the strategy of operator activity in accordance with an adequacy of new conditions criteria is the main point.

The maritime trade global market is an essential for the global economy stability. Thus, the main focus is on the basic aspects of its operation. Firstly, it is a strengthening of the methods of regulation and standardization from the International maritime organizations. Secondly, the system must ensure the validity of effective operator activity. The problem for many shipping companies in the change management strategy is the limited investment resources. Under these conditions the attention should be focused on the choice of mechanism and tools for decision-making.

Keywords: maritime transport market, shipping company, port and capital assets.

Постановка проблеми. Динамічність, масштабність функціонального розвитку глобального морського транспортного ринку, **усложнение мирохозяйственных и транспортно-экономических** зв'язей підвищує роль інтенсифікації обробки транспортних і грузових потоків. В цих умовах раціональність кінцевих результатів і востребованність національної транспортної підсистеми визначається масштабом реалізації інтермодальних повідомлень, а також створенням і функціонуванням нових маршрутів міжнародних транспортних коридорів.

В процесі досягнення максимуму кінцевих результатів визначаюче значення набуває проблема збалансованості розвитку всіх підрозділів морської транспортної індустрії на основі технічного перевооруження флоту і портів. В зв'язі з цим розглядаються теоретичні аспекти управління змінами техніко-економічного рівня основних підрозділів виробничо-транспортного комплексу. При вдосконаленні системи управління результатами з метою зміцнення конкурентоспособності судноплавних компаній і портів приймається во увагу їх економічна обособленість по відношенню до інших транспортних підсистем.

Постійне змінення розміщення виробничих сил міжнародного розподілу праці обумовлює необхідність вдосконалення транспортного обслуговування товарних потоків. Програмування розвитку морського транспорту ускладнюється внаслідок

підвищення частки видобутку енергетичних і сировинних ресурсів в окремих економічних зонах світового океану. Змінюються вимоги до технологій і техніки обслуговування нових грузопотоків, що впливає на капіталомісткість розвитку флоту і портів.

При цьому слід визнати, що ринкові умови, механізми і інструментарій індивідуальні до форми власності на капітальні активи підприємств морського транспорту. Основними факторами ефективності в конкурентній середі виступають техніко-економічні переваги і рівень менеджерських рішень. Тому розвиток приватних і корпоративних терміналів паралельно з діючими портами державної власності і характер використання їх потенціалу реалізується на принципах пріоритетності сприймаваної цінності з боку грузотривачів.

Тому важливою характеристикою глобального ринку морської торгівлі є різноманітність спеціалізованих судноплавних компаній і портів за основними характеристиками економічного потенціалу. При цьому параметри різноманітності не слід відносити до чистого кількісного сприйняття множини підприємств з диференціацією характеристик. Особливу увагу слід звертати не на просте кількісне збільшення, а враховувати, крім того, зміну ролі різних підприємств в концентрації потенціалу, забезпечуючого стійкість підсистеми в глобальному ринку морської торгівлі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Висока значимість морської

транспортної індустрії в системі національних і підприємницьких інтересів передопределяє стратегію розвитку флоту і портів. В системі ринку морської торгівлі використовуються особливі форми підвищення конкурентоспособності економічного потенціала. В частині, історично доведено, що зміна флага в системі економічних реєстрів розширює функціональні можливості і передопределяє параметри конкурентного позиціонування.

Динамічність змін в економічному розвитку обумовлює увагу дослідників. В частині, принципи управління змінами розкриті в роботах А. Дамодарана, К. Макконелла, Р. Пайка, П. Хейне. [2, 3, 4, 8]. Тем не менше, специфічність динаміки ринку морської торгівлі формує нові задачі оцінки його стану і тенденції змін.

Однак в основі розвитку виробничого потенціала будь-якої економічної підсистеми лежать прогресивні технології і глибина теоретичних досліджень [1]. При цьому в сучасному швидко змінюючому світі технології відносяться не до об'єктів з короткотривалим життєвим циклом, а до середньотривалих. Тому зростає значення теоретичних досліджень. Однак вони можуть бути проривними і для таких країн як Україна. К сожалению, через фінансові обмеження в найважливіших галузях економіки країни фактично не забезпечується опереження по порівнянню з Євросоюзом і іншими морськими державами.

Тому з урахуванням можливостей теоретичних досліджень увагу [2] слід зосередити на принципових наукових розробках. Виробничий і ресурсний потенціал поряд з науково-дослідницькими розробками формують економічний потенціал підприємства або концерну в формі ефекта (чистого грошового потоку), який може бути досягнутий при раціональному використанні.

Виділення нерешених частин загальної проблеми. З урахуванням проявлення трьох складових цінності фірми [3, с. 1177] повинні реалізуватися напрямки оптимізації параметрів української складової морської транспортної індустрії на принципах нормативної економіки [4, с. 7]. Найважливішою складовою цінності судохідної компанії є величина фрахтового потоку відносно балансової вартості флоту [5]. Другою складовою з урахуванням сучасної теорії інвестування слід розглядати підтримку техніко-економічного рівня на основі капітальних і інноваційних потоків, що забезпечують економічність по граничним (простим) показателям. І третій компонент –

вартість капітальних активів флоту або порту без характеристик завищення відносно ринкових умов. Крім позначених робіт цій проблемі присвячено ряд монографій, з яких особливу увагу заслуговують [6, 7]. Тем не менше, постійні зміни в стані ринку морської торгівлі передбачають необхідність спеціальних досліджень в системі управління розвитком національного флоту і портів.

Постановка задачі і цілі статті. Серед завдань стійкого функціонування основних підрозділів морської транспортної індустрії виділяються рівень безпеки участя в міжнародному розподілі праці і оптимізація стану виробничого потенціала в неопределенних динамічних зовнішніх умовах. В цьому *аспекті основною метою статті* розглядається характер методів прийняття рішень на основі реакції на системні зміни ринку морської торгівлі.

Основний матеріал. Визначаюче значення серед принципів розвитку національного морського транспортного комплексу лежить досягнення конкурентних переваг. В їх структурі виділяється поряд з реалізацією інноваційних технологій, якість менеджменту і відповідність економіко-правових основ міжнародним стандартам.

Так, в період тривалого часу українські порти поступали Констанці за темпами зростання вантажопотоків і якості їх обробки. Через ігнорування принципу вільної практики і транзитності ця частина транзитного вантажопотоку оброблялася в румунських портах.

При відповідному вдосконаленні законодавства, в якому відображається система міжнародних стандартів обробки контейнерних потоків, можна очікувати збільшення транзитності за рахунок зменшення ролі порту Констанца. Це дозволить додатково завантажити термінали українських портів в межах 400 тисяч TEU. З'явиться необхідність розвивати такі термінали і на Дніпрі.

Серед системи принципів управління розвитком національного морського транспортного потенціала слід виділити нормалізацію конкурентного позиціонування в регіональному або глобальному ринку морської торгівлі. При формуванні особливих умов для розвитку окремих підрозділів утворюються суцільні втрати в відповідності з теорією інституціонального регулювання ринкових відносин [1, 4].

Система управління збалансованістю розвитку і оптимальністю реалізації потенціалу морського транспорту передопределяється особливим сукупністю факторів. Серед них виділяють рівень технічного вдосконалення і конкурентоспособності флоту і берегових засобів

его обработки, параметры грузопотоков: их структура и направления, интенсивность обработки флота в портах. Особое место занимают: уровень тарифных ставок и конъюнктурная ситуация, условия и уровень реализации технических параметров флота и грузовых терминалов. В конечном счете, должно быть обеспечено нормализованное использование провозной способности флота при минимальном риске простое в торговых портах.

Взаимодействие экономических основ, организационных факторов, условий и целей развития морских транспортных предприятий, определяющих оптимальное наращивание мощностей с учетом максимизации транспортных, экономических и социальных результатов и рациональности природоохранных мероприятий

может быть представлено следующей моделью (рис. 1).

Ограниченность развития за счет территориального расширения для большинства портов предопределяет значительные инвестиционные затраты и усиливает требования к достижению адекватности не только по производственным, но и экологическим параметрам [8]. Это условие можно отнести к проблемам, ограничивающим характер решения чисто технических задач. Однако общая ограниченность ресурсов и ужесточение требований по предотвращению загрязнения водного пространства обуславливает целесообразность использования организационно-технических решений, снижающих энергоемкость работы портов и характер отношений с природным окружением.



Рис. 1. Механизм управления экономической и экологической устойчивостью торгового порта

Макроэкономические цели, отраслевые задачи и предпринимательские планы развития морских транспортных предприятий определяют характер решения проблем, связанных с повышением экономической и социальной эффективности и конкурентной устойчивости. С другой стороны, перспективные требования к уровню экологической эффективности с учетом системы ограничений, экономической целесообразности и технической возможности обуславливают формирование принципов и особенностей оптимизации экологических результатов функционирования и развития производственного потенциала флота и портов.

Выбор производственных параметров морских торговых портов по оптимальным экономическим и природоохранным результатам регулируется механизмом управления, стимулирования и оценки, который наиболее полно отражает глобальные цели и хозяйственные возможности природно-экономического равновесия.

Заключение. Важнейшим методическим положением следует считать комплексный подход к обоснованию инвестиционной программы, на основе которой разрешаются проблемы наращивания пропускной способности с учетом экологических ограничений. Инвестиционные программы должны основываться на вневедомственном аспекте, когда заказчик и подрядчик отвечают за общие результаты развития, а не только за наращивание производственной мощности. Поэтому решение вопросов развития основываются на учете постоянного разрыва между техническими параметрами и рациональностью использования природных ресурсов. При этом превалирование ведомственных интересов обуславливает и несбалансированность распределения ресурсов при решении экономических и экологических задач.

Существуют две проблемы оптимизации общесистемных результатов функционирования предприятий морского транспорта. Первая – достижение природобезопасных условий эксплуатации объектов морского транспортного узла и обработки транспортных потоков на базе действующих портов. Для этого необходимы дополнительные инвестиционные ресурсы для финансирования совершенствования

технологических процессов и для ввода в действие «экологически чистых» типов подъемно-транспортных машин.

Вторая – перспективное наращивание мощности на основе выбора места строительства порта, ориентированного на перспективный грузооборот. Для условий Черноморско-Азовского бассейна с учетом развития международных транспортных коридоров целесообразным становится ориентация на грузопотоки Дуная. Важно также определить с позиции макроэкономической целесообразности локальное районирование зон промышленного, рекреационного, рыболовного, транспортного и водохозяйственного использования территории и акватории.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Экономический потенциал административных и производственных систем /Под общей ред. д. э. н., проф. О. В. Балацкого. – Сумы: Университетская библиотека, 2006. – 972 с.
2. Пайк Р. Корпоративные финансы и инвестирование / Р. Пайк, Б. Нил; пер. с англ. Е. Ковачева и др. – СПб.: Питер, 2006. – 784 с.
3. Дамодаран А. Инвестиционная оценка. Инструменты и техника оценки любых активов /А. Дамодаран./Пер. с англ. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. – 1342 с.
4. Макконнелл К. Р. Экономикс: принципы, проблемы и политика / К. Р. Макконнелл, С. Л. Брю, Ш. М. Флинн; Пер. с англ. – [18-е изд.]. – М.: ИНФРА-М, 2011. – 1009 с.
5. Котлубай А. М. Торговое судоходство Украины: проблемы и перспективы развития: монография – Одесса: ИПРиЭЭИ, 2008. – 379 с.
6. Липинська О. А. Становлення та розвиток транзитного потенціалу України: монографія О. А. Липинська. – Одеса: ППРЕЕД НАН України, 2012. - 396 с.
7. Николаева Л. Л. Принципы устойчивого развития судоходных компаний в глобальном рынке морской торговли: монография / Л. Л. Николаева. – Одесса: Фенікс, 2007. – 323 с.
8. Хейне П. Экономический образ мышления / П. Хейне, П. Боутке, Д. Причитко; пер. с англ. Т. А. Гуреш. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2005. – 544 с.

Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЖТ Токмакова И.В.