

**Kovalenko Y. V.**  
Sumy State University

## EVOLUTION OF BUSINESS RESPONSIBILITY AS A REFLECTION OF SOCIAL AND ECONOMIC PROCESSES ON THE MACRO LEVEL

### Summary

The theoretical aspects of the process of evolutionary development of the social responsibility of business were studied against the backdrop of social and economic processes of national and global levels. The causes of the development of corporate social responsibility and its components were founded. The phenomenon of the formation of social responsibility as a contribution to businesses in the sustainable development of society was investigated. It is also considered a social responsibility as the basis of building long-term relationships with the public business sector on the example of European countries.

**Keywords:** corporate social responsibility, state, society, profit, social initiatives.

---

УДК 656.61.003(042)

**Колегаев И. М.**  
Одесская национальная морская академия

## РАЗВИТИЕ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Морской транспортный комплекс мировой экономической системы, развиваясь как саморегулируемая подсистема, находится в жесткой зависимости от динамики глобальных социально-экономических отношений. С одной стороны, выделяются чисто коммерческие задачи судоходных компаний, а с другой, принципиальным становится достижение адекватности состояния международных экономических отношений, экологического равновесия и устойчивости развития морского транспортного комплекса. Эффективность его развития и функционирования предопределяется нормализацией инвестиционной и функциональной деятельности. В этом процессе из-за существенного влияния внешних факторов сложным остается выбор параметров развития национального флота. Они должны обеспечивать транспортную независимость внешней торговли и соответствовать основным характеристикам конкурентного противостояния. Именно последнее ограничивает выход развивающихся стран в статус морских. Отдельные судоходные компании не могут формировать общее восприятие глобального рынка морской торговли.

**Ключевые слова:** параметры морского транспорта, конкурентные ограничения, эффективность развития, сбалансированность стояния.

**Постановка проблемы.** Рыночная ориентация хозяйства Украины на принципах смешанной экономической системы с социальной ориентацией с учетом развития международной транспортной интеграции обуславливает необходимость решения ряда сложных задач. Международные принципы обеспечения транспортной безопасности национальных грузовладельцев и устойчивости транзитных сообщений предопределяют проблемы укрепления судоходных компаний, оперирующих под государственным флагом независимо от формы собственности. Для условий Украины особое значение представляет участие в функционировании Евро-азиатского транспортного коридора (TRASECA), отражающего характер оптимизации маршрутов доставки товаров внешней торговли.

Центральной задачей при приоритетной реакции на внешние ограничения стоимости капитальных активов судоходной компании и ее текущих затрат становится оптимизация дохода. Поэтому в качестве стратегии устойчивого позиционирования в течение отдельных этапов жизненного цикла флота следует рассматривать сверхконкурентное качество обслуживания грузопотоков. При полном соответствии потенциала и организации судоходства требованиям безопасности. Именно эти характеристики и определяют требования к пределу экономичности перевозочного процесса.

Стандартная ситуация развития международных экономических отношений предопределяется соотношением абсолютных или сравнительных преимуществ [1, с. 41], вследствие чего формиру-

ется дифференциация капиталоемкости и трудоемкости производства. В отношении же морской индустрии этот принцип определенным образом деформируется. При достаточно низкой трудоемкости реальный экспорт капитала в страны с низким экономическим потенциалом основан на принципах минимизации налогового бремени. Именно на этом принципе и формируется конкурентная экономическая устойчивость большинства судоходных брендов.

В то же время уровень поддержания национального торгового флота определенным образом связан с характером экспорта ведущими странами капитала и производственной деятельности в страны третьего мира [2, с. 55]. Это, в частности, достаточно четко прослеживается в экономической политике Германии и в системе поддержки национального торгового флота.

Источником нормативности [3, с. 74] состояния любого национального или рыночного сегмента глобального торгового судоходства является характеристика текущей фазы экономического цикла и институциональные международные регуляторы. При этом международные организации не ориентируются на коммерческие результаты судовладельцев, поэтому предпринимательские регуляторы действуют на горизонтальном уровне и сверху вниз. Приоритетом становятся международные конвенции, положения которых выступают в форме критериальных ограничений. Именно они наряду с предпринимательскими принципами формируют и ограничивают параметры провозной

способности в процессе нарастания объемов мировой морской торговли.

**Анализ состояния проблемы и ее решения.** Для достижения эффективности управления факторами формирования параметрами судоходного рынка и достижения конкурентных преимуществ необходимо уточнение их сущности. При формировании и оценке экономического результата инновационных решений в статье рассматриваются такие проекты, которые реализуются впервые и содержат новые технические, организационные и менеджерские решения, обеспечивающие положительное изменение комплекса производственно-экономических и социально-экологических показателей.

Особое место в системе управления адекватностью имеет администрирование и стандартизация в системе торгового судоходства в пределах Международных морских организаций и законодательства ряда стран, особенно Евросоюза. В связи с этим существуют препятствия для мореплавания судов по техническим, навигационным и квалификационным требованиям по вопросам взаимного признания судовых удостоверений.

Сложные, переломные периоды в развитии глобального и локального торгового судоходства обусловили возникновение принципиально новых способов, технологии и организации перевозочного процесса. Последнее двадцатилетие в мировом торговом судоходстве сформировался основной принцип обслуживания грузопотоков на основе конкурентного технико-экономического уровня специализированных судов.

Вопросам систематизации принципов и закономерностей развития основных составляющих глобальной морской транспортной индустрии посвящено достаточно исследований [4, с. 28; 5, с. 31; 6, с. 75], тем не менее, периодические трансформационные процессы в системе рынка морской торговли требуют постоянного уточнения особенностей позиционирования судоходных компаний. Среди нерешенных проблем эффективного развития морского транспорта Украины выделяется отсутствие системного подхода к концентрации

усилий со стороны государственных интересов. В этих условиях национальные судовладельческие компании оказываются не защищенными от проявления несистемных рисков.

**Постановка задачи и цели статьи.** Неравномерная динамичность развития подсистем морского транспорта и усиление конкурентного противостояния среди морских государств предопределяет задачи достижения фрахтовой независимости в структуре международного разделения труда. В этом аспекте **основной целью статьи** рассматривается уточнение принципов удержания позиции судоходными компаниями в сегментах с динамичными процессами приращения производственного потенциала торгового флота.

**Основной материал.** Принципиальное значение в системе управления параметрами устойчивости и выбора проекта дальнейшего развития судоходной компании является оценка технико-экономического уровня предприятия, который бы обеспечил в течение расчетного этапа жизненного цикла эффективную конкурентоспособность. В качестве исходных вариантов решения могут приниматься, во-первых, аналогичные по значению транспортные средства, используемые другими участниками данного сегмента фрахтового рынка, и обеспечивающие устойчивое преимущество владельцам. Во-вторых, принципиально новые инновационные решения, доступные по уровню капиталоемкости. В-третьих, варианты технико-экономических и организационных решений, обеспечивающие при сравнительной ресурсоемкости сохранение позиции по масштабным показателям и экономичности относительно среднего уровня параметров данного сегмента рынка морской торговли.

Одним из основных положений адаптации морских транспортных предприятий к изменяющимся условиям является сбалансированность естественно-монопольного и потенциально-конкурентного сегмента рынка морской торговли. К последнему относится сегмента обработки грузовых и пассажирских потоков. Вследствие реформирования портового комплекса страны следует различать чисто коммерческие структуры, структуры, ориентированные на безопасность функциональной деятельности и структуры, ориентированные на соблюдение общенациональных интересов и, прежде всего, гарантий инвестиционной деятельности [7, с. 67].

Принципиальное значение в торговом судоходстве занимает характер отношений в режиме работы любых операторов рынка морской торговли. Главным становится обеспечение равных экономико-правовых условий функционирования флота любого флага, соблюдающего международные стандарты, положения международных институциональных организаций и ограничения, вытекающие из соотношения основных параметров рынка [8, с. 85].

Морская транспортная индустрия с позиции государственных интересов должна развиваться на принципах комплексности. При этом государственная политика должна концентрироваться вокруг проблемы безопасности, наряду с другими общесистемными подразделениями национальной экономики. Этим предопределяется масштаб стандартизации, институционализации и админи-



Рис. 1. Этапы и условия формирования конкурентной капитальной ценности судоходной компании

стрирования на базе национальных и международных положений экономического роста и правовых отношений в глобальном рынке морской торговли.

На этом уровне можно сформировать равноправные отношения в системе международной экономики и глобальной морской транспортной индустрии. При этом необходимо учитывать принцип устойчивой тенденции роста всех видов цен с конца XIX века. Экономические кризисы после великой депрессии фактически не приводили к последующему обвалу цен. И на фрахтовом рынке, несмотря на резкое снижение тарифных и чартерных ставок при превышении провозной способности параметров грузопотоков, формируется в последующем компенсационный период для судоходных компаний. Эту особенность следует учитывать в системе принятия инвестиционных и управленческих решений.

Однако необходима разработка инструментария, который бы в достаточно надежном приближении отражал характер будущего изменения транспортных тарифов. Поэтому при формировании бизнес-проекта необходимо учитывать два условия: вложение дополнительных финансовых средств и реализация оригинальных идей в формировании интермодальных транспортных коридоров, плодотворных TRACESA. Особое внимание должно быть обращено на обслуживание грузопотоков Восток – Запад с учетом концентрации внимания Китая на возрождении «Шелкового пути», способного изменить загрузку ряда торговых портов.

Кроме того, в глобальной экономике формируются две устойчивых тенденции: концентрация интеллектуального и финансового потенциала любых регионов в системе ведущих национальных экономик и транснациональных компаний. Это же правило особенно четко проявляется в системе мирового торгового судоходства.

Эффективность реализации потенциала судоходной компании обуславливается тремя факторами: конкурентоспособностью транспортных судов, качеством менеджмента и квалификацией моряков. В этом соответствии должна строиться стратегия функциональной деятельности и развития по критериям своевременности инвестирования проектов развития флота и соответствующей подготовки персонала.

В Украине сконцентрированы противоречия между реальными действиями со стороны институциональных и предпринимательских структур и реальным преимуществом и потенциалом развития морского транспортного комплекса. Это геостратегическое положение страны, благоприятные природные условия и наличие трудовых ресурсов и человеческого капитала, обладающих конкурентными преимуществами по сравнению со среднерыночными. Принципы выхода из кризис-

ного коллапса, реализованные в США, Германии и России на основе объединения государственно-го подхода и предпринимательской целесообразности, подтверждают и раскрывают реальные направления возрождения торгового судоходства под флагом Украины.

Обычно в основе транспортно-технологических систем лежит укрупнение грузовых мест, позволяющее минимизировать трудовые затраты в процессе транспортировки и время доставки в системе «точно в срок». Одной из инновационных составляющих этой стратегии следует рассматривать направления специализации судов торгового флота. Именно по этому пути пошли ведущие контейнерные операторы. Для реализации любой стратегии, предусматривающей интеграцию морских транспортных предприятий, важен выбор метода управления конкурентной капитальной ценностью (рис. 1).

Таким образом, рисунок 1 отражает процесс формирования механизма управления комплексом целей судоходной компании, с одной стороны, а, с другой, его воздействие на выбор альтернативных решений в условиях постоянных изменений рынка морской торговли. Сложность обусловлена тем, что большинство владельцев флота не способны в силу ограниченности технико-экономического уровня флота выбрать соответствующий ценовой параметр устойчивости. При этом и основные группы затрат зависят в значительной степени от внешних факторов. Поэтому принципиальным становится выбор времени обновления или расширения дефлота компании по ценам вторичного рынка.

**Выводы.** Учитывая то, что уровень экономического развития любой подсистемы национальной экономики характеризуется динамикой основных показателей в среднесрочном периоде, должны использоваться методы управления устойчивостью этого процесса в течение нормализованного жизненного цикла. То есть состояние морской транспортной индустрии должно отвечать общей тенденции глобального рынка морской торговли, адекватности технико-экономических параметров условиям конкурентоспособности на основе принципа эффекта масштаба и лидерства по затратам и качеству обслуживания грузопотоков.

С учетом приоритетов устойчивого позиционирования национальной экономики в международном разделении труда развитие торгового флота становится важнейшим условием соответствия внешним ограничениям. Поэтому страна и ее судовладельческие структуры должны сосредоточить внимание на пропорциональном наращивании провозной способности флота относительно участия в мировой торговле. Другим условием остается достижение соответствия стандартам морских транспортных организаций.

#### Список литературы:

1. Кругман П.Р. Международная экономика / П.Р. Кругман, М. Обстфельд; пер. с англ. В. Кузина и др. – СПб.: Питер, 2003. – 832 с.
2. Review of Maritime Transport, 2008 Report by the UNCTAD secretariat // United Nations New York and Geneva: 2014. – 184 p.
3. Дамодаран А. Инвестиционная оценка: Инструменты и техника оценки любых активов / А. Дамодаран; пер. с англ. Д. Липинского и др. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. – 1342 с.
4. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні / О.М. Котлубай. – Одеса: ШРЕЕД, 2004. – 453 с.
5. Ильченко С.В. Украина в мировой транспортной системе: перспективы функционирования и развития: монография / С.В. Ильченко. – Одесса: ИПРиЭЭИ НАНУ, 2012. – 454 с.
6. Примачев Н.Т. Принципы интеграции в торговом судоходстве: монография / Н.Т. Примачев, А.Н. Примачев. – Одесса: Фенікс; М.: Транслит, 2006. – 360 с.

7. Жихарева В.В. Теория и практика инвестиционной деятельности судоходных компаний: монография / Жихарева В.В. – Одесса: ИПРИЭИ НАНУ, 2010. – 480 с.
8. Ламбен Ж.Ж. Менеджмент, ориентированный на рынок / Ж.Ж. Ламбен; пер. с англ. под ред. В.В. Колчанова. – СПб.: Питер, 2006. – 800 с.

**Колегаєв І. М.**

Одеська національна морська академія

## РОЗВИТОК МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

### Резюме

Морський транспортний комплекс світової економічної системи, розвиваючись як саморегульована підсистема, перебуває у твердій залежності від динаміки глобальних соціально-економічних відносин. З одного боку, виділяються чисто комерційні завдання судноплавних компаній, а з іншого, принциповим стає досягнення адекватності стану міжнародних економічних відносин, екологічної рівноваги й стійкості розвитку морського транспортного комплексу. Ефективність його розвитку і функціонування визначається нормалізацією інвестиційної й функціональної діяльності. У цьому процесі через істотний вплив зовнішніх факторів складним залишається вибір параметрів розвитку національного флоту. Вони повинні забезпечувати транспортну незалежність зовнішньої торгівлі й відповідати основним характеристикам конкурентного протистояння. Саме останнє обмежує вихід країн, що розвиваються, у статус морських. Окремі судноплавні компанії не можуть формувати загальне сприйняття глобального ринку морської торгівлі.

**Ключові слова:** параметри морського транспорту, конкурентні обмеження, ефективність розвитку, збалансованість стояння.

**Kolegaev I. M.**

Odessa National Maritime Academy

## DEVELOPMENT OF MARINE TRANSPORT OF UKRAINE IN MODERN CONDITIONS

### Summary

A marine transport complex of the world economic system, developing as self-regulated subsystem, strongly depends on the global social-economic relationship dynamics. On the one hand, the commercial tasks of shipping companies are clearly determined, and on the other hand, the international economic relations adequacy, ecological balance and stability of marine transport complex development become essential. The efficiency of its development and functioning is predetermined by investment and functional activity normalization. The external factors effect makes it difficult to choose the parameters of national fleet development. They must provide a foreign trade transport independence and satisfy the basic features of the competition struggle. The last factor set a limit on getting marine status for developing countries. Separate shipping companies cannot form common perception of the global sea trade market.

**Keywords:** Maritime transport, competitive restrictions, development effectiveness, balance of standing.

---

УДК 338.432

**Кондратюк О. І.**

Київський національний торговельно-економічний університет

## ПРОБЛЕМИ ТА НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ЗЕРНОПРОДУКТОВОГО ПІДКОМПЛЕКСУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Розглянуто сучасний стан, основні проблеми та перспективи розвитку зернопродуктового комплексу. Визначено фактори, що здійснюють вплив на розвиток зернопродуктового підкомплексу. Розкрито сутність та відображено вплив ключових факторів на діяльність підкомплексу.

**Ключові слова:** зернопродуктовий підкомплекс, зовнішні фактори, внутрішні фактори, ефективний розвиток, споживання, експорт.

**Постановка проблеми.** Україна має значний аграрний потенціал, володіючи одним із найбільш родючих чорноземів і унікальними кліматичними умовами, що сприяє виробництву високоякісної сільськогосподарської продукції. Сьогодні в аграрному секторі перебуває 70% території України, для значної кількості населення виробництво сільськогосподарської продукції є базовим джерелом доходу. Крім того зростає експорт сільськогосподарської продукції. Так, у 2013 році Україна

експортувала сільгоспродукції на 17,3 мільярда доларів, а це понад 27% від загального експорту України, імпорт же становив 8,6 мільярда доларів. Частка сільськогосподарських товарів у експорті в 2014 році збільшилася на 4 пункти до 30,9%, а торговельне сальдо склало \$10,6 млрд, що на 20,4% більше, ніж у 2013 році [1].

За останні роки Україна стала активним гравцем світового зернового ринку. Як відзначають аналітики Європейського банку реконструкції