

Сорокивская Е. А.

Тернопольский национальный технический университет имени Ивана Пулюя

БЛАГОПРИЯТНЫЕ ФАКТОРЫ И РИСКИ РАЗВИТИЯ ПЕРЕРАБАТЫВАЮЩЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ УКРАИНЫ В УСЛОВИЯХ ГИБРИДНОЙ ВОЙНЫ

Резюме

Осуществлено комплексное исследование экономических показателей деятельности промышленности Украины. Рассчитаны аналитические показатели результатов производства и реализации продукции предприятий перерабатывающей отрасли. Определены основные тенденции будущего развития промышленности в условиях военных действий, выделены положительные факторы влияния и угрозы. Исследованы особенности внешнеэкономического развития Украины и его влияние на деятельность отечественных промышленных предприятий.

Ключевые слова: гибридная война, промышленное развитие, мониторинг, перерабатывающая отрасль, экономические показатели, основные тенденции, факторы влияния, возможности, угрозы.

Sorokivska O. A.

Ternopil Ivan Pul'uj National Technical University

FAVORABLE FACTORS AND RISKS DEVELOPMENT OF PROCESSING INDUSTRIES IN UKRAINE IN CONDITIONS OF THE HYBRID WAR

Summary

This article provides a comprehensive study of economic indicators of the industry of Ukraine. The results of analytical indicators of production and sales of processing industry were calculated. The main trend of the future development of the industry in terms of military action, singled out the positive factors of influence and threats were investigated. The features of the external economic development of Ukraine and its impact on the activities of domestic enterprises were analyzed.

Keywords: hybrid war industrial development, monitoring, processing industry, economic indicators, trends, influence, opportunities, threats.

УДК 656.6.611:38.47(477)

Фрасинюк Т. І.

Одеська національна морська академія

УМОВИ СТАЛОГО ПОЗИЦІЮВАННЯ НАЦІОНАЛЬНИХ ПІДСИСТЕМ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Досліджено теоретичні питання умов сталого позиціонування національних підсистем морського транспорту. Автор загалом розкриває складні проблеми функціонування національних підсистем морського транспорту в глобальній морській транспортній індустрії. Внаслідок цього сформульована система принципів реакції на стандарти міжнародної морської організації в стратегії позиціонування України в глобальному ринку морської торгівлі.

Ключові слова: стале позиціонування, національні підсистеми морського транспорту, нормалізований розвиток, адміністрування.

Постановка проблеми. Посилення ролі посткризової структуризації національних економік для нормалізації економічного зростання зумовлює підвищення значимості судноплавства та оптимізації його ресурсного стану. Ускладнення умов надійної функціональної діяльності національних підсистем морського транспорту формує вимоги до менеджменту за принципами зовнішнього адміністрування. Це особливо позначається на виборі стратегії і задач ефективного позиціонування України на глобальному ринку морської торгівлі. Найважливішим стає розробка чіткої транспортної політики, відповідно до якої вирішуються як загальносистемні завдання, так і створюються умови ефективного судноплавства.

Центральною умовою повномасштабного позиціонування національних підсистем морського транспорту є конкурентоспроможність за техніко-економічними характеристиками та організації їх роботи, тому посилюється роль управління економічністю в діючих умовах глобального адміністрування в системі торгівельного судноплавства зі зниженням ролі протекційних технологій.

Актуальність теми представленого дослідження обумовлюється існуючими проблемами у сфері морського транспорту, які пов'язані із сукупністю ризиків на ринку морської торгівлі. Крім того, слід зазначити, що Україна наражає себе на ризик втратити економічну безпеку в результаті бездіяльності щодо власного торгівельного флоту, тому проблема активності інституціональних важелів у розвитку морегосподарського комплексу України залишається актуальною.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. При дослідженні механізму розвитку морського потенціалу України слід орієнтуватися по основним задачам і обмеженням: досягнення транспортної незалежності зовнішньої торгівлі, забезпечення нормалізованої ефективності роботи флоту і відповідність міжнародним стандартам і правилам. Використання принципу збалансованої системи показників забезпечує вибір різностороннього інструментарію управління параметрами національного торгівельного флоту. Проблеми ефективного розвитку національних підсистем морського транспорту приділя-

ється увага в ряді робіт, серед яких слід виділити праці М.Т. Примачова, В.Г. Коби, С.В. Ільченко, І.А. Голубкової, О.М. Кібік, О.М. Котлубая та ін. Однак необхідно зосередити увагу на підході до формування критеріїв та індикаторів торгівельного судноплавства за допомогою обґрунтування граничного рівня капіталоємності і утримання пріоритетних параметрів України на ринку праці моряків, що полегшує вибір концепції досягнення конкурентного стану національного морегосподарського комплексу. Тим самим вирішено актуальну господарську задачу створення нових робочих місць і забезпечення транспортної незалежності розвитку основних галузей України.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Якщо прийняти глобальний ринок морської торгівлі за 100%, то зовнішній обіг України становитиме 1% світової торгівлі до сучасного кризового стану. Дедвейт українського флоту складає тільки 0,15%, тобто фрахтову виручку забирають іноземні судновласники. Традиційно флот України за Паризьким меморандумом знаходиться в «сірому» списку, що зумовлює більш жорсткі параметри контролю та обмеження використання суден в конкурентних сегментах. Реальний рівень потенціалу морського транспорту в період глобалізації зумовлює або свободу, або залежність національного господарства від судноплавства. Таким чином, підвищується зацікавленість держави в досягненні транспортної незалежності країни за умовою посилення морського адміністрування з позиції глобальних інтересів діяльності національних транспортних підприємств.

Обґрунтовуючи умови досягнення відповідності вимогам адміністрування в стратегії позиціонування України в глобальному ринку морської торгівлі, слід звернути увагу на формування активної морської політики, що забезпечить стаке позиціонування національних підсистем морського транспорту. На жаль, в особливостях функціональної діяльності судноплавного комплексу України недостатньо зверталося уваги на використання принципів адміністрування на глобальному рівні. Проблема стимулювання розвитку національного морегосподарського комплексу в системі адміністрування на принципах стандартизації в глобальному ринку морської торгівлі за критеріями відповідності залишається актуальною.

Метою статті є дослідження транспортної незалежності України на основі збалансованого підходу до управління розвитком підсистем морського транспорту з позиції національних інтересів в умовах розширення принципів стандартизації з боку міжнародних морських організацій. В цьому аспекті особливе значення приділяється розкриттю теоретичних положень щодо сталого позиціонування морського транспорту за макроекономічними і комерційними цілями в системі зовнішнього адміністрування.

Виклад основного матеріалу. З урахуванням посилення ролі морського транспорту як однієї із законнірностей сучасного етапу розвитку в економіці будь-якої країни увага повинна акцентуватись на тенденції його розвитку та пошуку шляхів динамічності зростання національних підсистем морського транспорту в глобальному ринку морської торгівлі. Тому важливо простежити загальні закономірності, які відображаються на ефективності функціональної діяльності та зумовлені тим, що: «З багатьох причин концентрація виробництва в одному або декількох обмежених місцях призводить до скорочення витрат галузі, навіть якщо окремі її фірми залишаються невеликими за розмірами» [1, с. 178].

Результати глобалізації морського транспорту виступають у формі екстенсифікації вантажопотоків світової торгівлі, об'єму суднобудування, масштабів судноплавного ринку та продуктивності дедвейту. Важлива якість національної морської транспортної політики та підприємницької свободи, що забезпечують оптимальність економічних параметрів флоту держави, вірогідність її участі в глобальному ринку морської торгівлі. Щодо раціонального розподілу ресурсів, то це демонструє Південна Корея, що входить в трійку могутніх суднобудівних держав і реалізує принципи фрахтової незалежності.

В свою чергу, транспортна незалежність – це коли будь-який національний учасник міжнародної торгівлі може зафрахтувати судна, що належать громадянам України, виключаючи дискримінацію зі сторони іноземного оператора, а фрахтова незалежність закладається у формуванні позитивного стану рахунків поточних платежів за рахунок фрахтових потоків.

Основною і головною причиною втрати транспортної незалежності Україною є пасивність державних органів управління, що привела до втрати всього флоту, котрий на початку державності перевищував 4 млн. т дедвейту, та великі ризики підприємницької діяльності без відповідної активної державної морської транспортної політики.

У системі принципів диверсифікації морської торгівлі особливе значення займає цілеспрямована діяльність державних і підприємницьких структур. Незважаючи на жорстку конкурентну боротьбу в основних секторах фрахтового ринку, країна має можливість вирішити проблему входу в сегмент навіть з високою конкуренцією. У цьому аспекті України, що має вихід до моря, необхідно забезпечувати фрахтову незалежність позиціонування в міжнародному поділі праці.

Складність досягнення збалансованості дедвейту і вантажопотоків у відповідності з теорією ринкових відносин є прагнення підсистем морського транспорту до такого позиціонування в локальному сегменті ринку транспортних послуг, при якому досягається максимальний рівень доданої вартості і прибутку. При цьому морські транспортні підприємства, які на початковому етапі мають відносно вільний доступ до інвестиційних ресурсів, займають олігопольну позицію, що ускладнює входження в даний сегмент інших операторів, що не володіють економією масштабу. Саме тому правомірними з інституційних позицій є дві гілки економічного розвитку морської транспортної індустрії: оптимізація фрахтової політики країни і використання інтеграційних стратегій як на основі регуляторної політики, що враховує положення міжнародних морських інституцій, так і принципів взаємодії окремих видів підприємств у формі мультимодальних технологій і логістики.

Складність адекватного і конкурентного розвитку судноплавного комплексу України обумовлена обмеженістю інвестиційних ресурсів і регуляторною політикою ЄС за жорсткою системою стандартів. Тому підприємницькій ініціативі необхідна підтримка активної державної морської політики, головним елементом якої має бути сприяння ефективному входженню України до складу реальних морських держав.

З позиції пріоритету економічної безпеки при формуванні стратегії сталого позиціонування підсистем морського транспорту в системі глобального ринку морської торгівлі важлива економіко-правова підтримка і наміри основних учасників зовнішньоекономічної діяльності. Інвестиційний процес має в цих умовах спиратися на державні

інструменти з урахуванням ефективності інституційних підходів до реалізації господарських намірів морських транспортних підприємств.

Серед основних пріоритетів розвитку судноплавства на основі флоту національного прапору виділяється макроекономічна безпека участі в міжнародному поділі праці та комерційна доцільність формування основного капіталу судноплавного комплексу, в основі якої лежить інвестиційна діяльність, що вимагає жорстких економіко-правових гарантій збереження власності, з одного боку, та ефективного використання – з іншого.

Позиціонування України в міжнародному поділі праці характеризується постійним ризиком фрахтової залежності від поточних умов глобального ринку морської торгівлі. Кризовий стан національного морегосподарського комплексу негативно впливає на процес управління збалансованістю платіжного балансу країни. У цьому відношенні серед першорядних завдань виділяється послідовність оптимізації провізної спроможності флоту та пропускну здатність портів, що забезпечує експорт основних видів продукції і імпорт енергетичних ресурсів.

Різноманітні умови формування глобальних економічних відносин, пріоритетність вибору і реалізації національних інтересів різними державами і виникнення несподіваних ситуацій призводить до умов невизначеності формування ризику, що впливає на стійкість національного морегосподарського комплексу.

В цьому відношенні посилюється цінова складова дефіцитності енергоресурсів і загроза порушення стабільності транспортного обслуговування вантажо-

потоків нафти та скрапленого газу для України, має різну сутність. Перша породжується природними і техніко-економічними факторами. Друга причина лежить у сфері політики транспортної незалежності та інвестиційних обмежень. Однак наслідки обох обмежень ідентичні, бо формується тенденція подорожчання ресурсів і посилюється необхідність зниження зовнішньої залежності на основі розвитку власного танкерного флоту, тому важливо одночасне вирішення проблеми зниження енергоемності національного виробництва. Ця проблемна ситуація зумовлює потреби розвитку морських транспортних підприємств, які повинні брати участь у забезпеченні енергетичної безпеки країни.

Для України ефективне антикризове управління морегосподарським комплексом може бути засноване на адекватному та нормалізованому розвитку національних підсистем морського транспорту. Масштаби реалізації програми розвитку підсистем морегосподарського комплексу України (рис. 1), що заснований на збалансуванні державної системної підтримки та реалізації принципів самофінансування в умовах сучасної фрахтової кон'юнктури, зумовлюють необхідність уточнення і трансформації теоретичних і методичних положень прийняття господарських та інвестиційних рішень:

- 1) забезпечення цілеспрямованого розвитку національних підсистем морського транспорту під правовим та економічним захистом держави;
- 2) вилучення власних коштів на національне суднобудування;
- 3) створення правових та економічних засад мобілізаційної відповідної підготовки національної судноплавної бази;



Рис. 1. Умови сталого розвитку морегосподарського комплексу України

Джерело: Розроблено автором

4) здійснення планомірного поповнення флоту тільки такими суднами, які відповідають міжнародним стандартам «нового судна».

На рис. 1 видно, що програма мінімізації ризиків обумовлена проблемністю фінансового стану підприємства через неадекватну реакцію на структурні зміни конкретного сегменту ринку морської торгівлі.

Програма нормалізованого розвитку реалізується при достатній стійкості вантажної бази, що забезпечує не тільки необхідну норму прибутку, а й інвестиційні ресурси. Основою програми ефективного позиціонування морегосподарського комплексу є організаційно-технічне забезпечення стійкого функціонування та розвитку національної системи пошуку і порятунку на морі.

Стійкістю і ефективністю функціонування глобальної морської транспортної індустрії, яка забезпечує перевезення більше 9 млрд. т вантажів загальною вартістю перевищує \$14 трлн., визначаються завдання оптимізації потокових процесів на основі використання механізму адміністрування, технічного розвитку флоту і портів та вдосконалення технологій та організації обслуговування вантажопотоків.

Відповідно до особливостей функціональної діяльності флоту в локальних зонах Світового океану, стає вибір конкурентної стратегії використання спеціалізованих суден в межах стандартів безпеки. Ця проблема повинна узгоджуватися з критеріями вирішення соціально-економічних завдань, внаслідок чого формуються кордони маркетингових технологій, що забезпечують оптимізацію результатів використання базового потенціалу морегосподарського комплексу.

У виборі стратегії сталого позиціонування національних підсистем морського транспорту неприпустимо формування групи несистемних ризиків. Так, Асоціація міжнародних експедиторів України стурбована періодичним порушенням з боку митних органів строків обробки контейнерів – замість 4 годин за нормою оформлення досягає трьох-чотирьох діб. Створення на цій основі проблем відправки вантажів та обробки суден зумовлять тенденцію відходу вантажопотоків з українських портів на альтернативні маршрути.

При виборі та реалізації стратегії сталого розвитку та позиціонування морегосподарського комплексу з урахуванням сукупності ризиків необхідно враховувати найважливішу закономірність циклічних коливань глобального ринку морської торгівлі.

Принциповим фактором ефективного позиціонування національного морського транспорту в світовому торговельному мореплаванні на основі загальносистемних критеріїв ринкових відносин стає розробка національних норм операторської діяльності та прийняття проектних рішень.

Кодекс торговельного мореплавання та інші акти, регулюючі зовнішньоекономічну діяльність флоту, повинні враховуватися системою стимулювання використання ресурсів з комерційних цілей і обмежень безпеки.

Українська морська транспортна індустрія поступається своїми позиціями не тільки через обмежений доступ до інвестиційних ресурсів, а і внаслідок порушення принципів реакції на глобальні тенденції ринку морської торгівлі. Слід виділити одну з умов становлення реальної морської держави – це збалансованість розвитку всіх складових морегосподарського комплексу. Пріоритетним розглядається створення робочих місць, доданої вартості та потоку податкових платежів.

Морська транспортна індустрія поряд зі стандартними комерційними цілями розвитку і функціонування забезпечує певну фрахтову безпеку зовнішньоекономічних відносин країни, тому традиційно повинні зберігатися принципи поєднання підприємницької діяльності та державної підтримки судовласників та інших підрозділів морегосподарського комплексу при формуванні особливих умов діяльності. З цих позицій важливо вести збалансовану політику у формуванні структури власності. Економічні інтереси залишаються пріоритетними для кожної держави, проте реальна їх реалізація зумовлюється конкурентоспроможністю транспортного потенціалу. На жаль, в сучасному стані морської транспортної індустрії тільки поромний комплекс певною мірою дозволяє відстоювати інтереси України в локальному фрахтовому просторі.

До факторів, стримуючих нормалізацію параметрів національного сегменту торговельного судноплавства, слід віднести:

- складність формування гнучкої і стандартної загальної державної політики та економічної інтеграції на основі міжнародного поділу праці;
- особливості впливу глобальних тенденцій, структурних та інших видів зовнішніх криз у світовій економіці і торговельному судноплаванні;
- відсутність чіткої морської транспортної політики, перспективної стратегії позиціонування на світовому ринку на основі локальних особливостей Чорноморського регіону;
- нерозвиненість інфраструктурного комплексу в більшості портів, що відповідають критеріям інтенсивності обробки сучасних суден торговельного флоту.

Висновки і пропозиції. Успішне здійснення соціально-економічних перетворень в державі залежить від якісної трансформації економічної системи або певної її частини. У зв'язку з цим управління розвитком підсистем національного морегосподарського комплексу за умов відповідності національних цілей системі обмежень підприємницької діяльності з урахуванням глобального адміністрування ринку морської торгівлі є актуальним питанням для формування сприятливого базису для активізації економічного розвитку торговельного флоту.

Головним у системі управління ефективним розвитком морегосподарського комплексу слід вважати реалізацію підходу на основі єдності зусиль державних та підприємницьких структур. Навіть в умовах тотального дефіциту інвестицій необхідно виробити перспективну модель морського транспортного бізнесу за основними формами. Виняток можуть становити технології, засновані на використанні вузькоспеціалізованих суден. Для забезпечення ефективного позиціонування національних підсистем морського транспорту необхідний механізм державного контролю за перевезенням вантажів через територію країни. Це одна з умов обмеження дискримінаційних дій інших перевізників та державних структур зарубіжних морських держав.

Важливим чинником стійкого позиціонування національного морегосподарського комплексу у глобальній морській транспортній індустрії на основі загальносистемних критеріїв ринкових відносин стає розробка національних норм операторської діяльності та прийняття проектних рішень. Кодекс торговельного мореплавання [2] та інші акти, що регулюють зовнішньоекономічну діяльність флоту, повинні враховуватися системою використання ресурсів за комерційними цілями і обмеженнями безпеки.

Список літератури:

1. Примачев Н.Т. Принципы интеграции в торговом судоходстве : [монография] / Н.Т. Примачев, А.Н. Примачев. – Одесса : Феникс, 2006. – 360 с.
2. Кодекс Торговельного мореплавства України // Відомості Верховної Ради України, 1995. – № 47. – 349 с.
3. Frasyuniuk T., Primachev N.T., Dabrowski J. и др. Проблемы устойчивого развития подсистем глобальной морской транспортной индустрии : [монография] / [Т. Frasyuniuk, Н.Т. Примачев, J. Dabrowski и др.] ; под ред. Н.Т. Примачева, Н. Klimek. – Херсон : Гринь Д.С., Gdansk: UGIT I NM, 2014. – 316 с.

Фрасинюк Т. И.

Одесская национальная морская академия

**УСЛОВИЯ УСТОЙЧИВОГО ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ
НАЦИОНАЛЬНЫХ ПОДСИСТЕМ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА**

Резюме

Исследованы теоретические вопросы условий устойчивого позиционирования национальных подсистем морского транспорта. Автор в целом раскрывает сложные проблемы функционирования национальных подсистем морского транспорта в глобальной морской транспортной индустрии. В результате сформулирована система принципов реакции на стандарты международной морской организации в стратегии позиционирования Украины в глобальном рынке морской торговли.

Ключевые слова: устойчивое позиционирование, национальные подсистемы морского транспорта, нормализованное развитие, администрирование.

Frasyuniuk T. I.

Odessa National Maritime Academy

TERMS OF SUSTAINABLE POSITIONING OF THE NATIONAL SEA TRANSPORT SUBSYSTEMS

Summary

The theoretical aspects of conditions for sustainable positioning of the national sea transport subsystems are investigated. The author discloses in general complex problems of national maritime transport subsystems in the global maritime transport industry. Consequently, the system of principles of reaction to International Maritime Organization standards in Ukrainian positioning strategy in the global market for maritime trade is formulated.

Keywords: sustainable positioning, national sea transport subsystem, normalized development, administration.

УДК 658.012.32:005.93:330.322:621(410)

Череп А. В.

Осаул А. О.

Запорізький національний університет

**УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ
У СФЕРІ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ ВЕЛИКОБРИТАНІЇ**

Досліджено актуальні напрямки інвестування в підприємства автомобілебудівної галузі Великобританії. Акцентовано увагу на провідній ролі уряду в формуванні стратегії управління інвестиційною привабливістю підприємств галузі. Проаналізовано способи розв'язання найважливіших проблем розвитку галузі.

Ключові слова: автомобілебудування, інвестиції, інновації, технології, НДДКР, логістичні ланцюжки, Рада автомобільної промисловості, диверсифікація, модернізація.

Постановка проблеми. Автомобілебудування є однією з провідних та найбільш потужних галузей промисловості Великобританії, в якій працює 1/4 всіх зайнятих в обробній промисловості. В останні роки галузь характеризується потужними темпами зростання. З 2010 р. обсяг виробленої продукції зріс у два рази. За даними Спілки виробників і продавців автомобілів (SMMT) [1, с. 8], загальний оборот галузі в 2012 р. складав 59.3 млрд. ф. ст., частка галузі в національному ВВП становила 3%, сума загальної експортованої продукції досягла 30.7 млрд. ф. ст. Автомобілебудівними підприємствами з 2012 р. було залучено до економіки Великобританії більше 6 млрд. ф. ст. Однак на сучасному етапі розвитку двигуном позитивних зрушень у британському автомобілебудуванні є не стільки національні суб'єкти економіки, а іноземні інвес-

тори. Наразі для галузі характерним є потужний інноваційний розвиток. Вироблена продукція на 42% більш ефективно використовує паливо, ніж у 2000 р. Великобританія втім є визнаним лідером у сфері НДДКР автомобілебудівної галузі. З метою зберігання цієї позиції виробники галузі підпорядковують управління власними стратегіями розвитку цілям впровадження проривних технологій, таких як безпроводні мережі управління автомобілями, автобусами, тракторами; комерціалізація автономних засобів пересування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Оскільки автомобілебудування є найбільшою галуззю Британії і 14-м виробником за величиною у світі, питання його розвитку є актуальним і широко досліджуваним серед національних аналітиків. Дж. Блум аналізував причини, через які