

Таким чином, розроблена стратегічна карта надає ТЕК новітній інструмент управління, що дає можливість перетворити цілі певної компанії в набір збалансованих показників, які пов'язані між собою причинно-наслідковими зв'язками.

ЛІТЕРАТУРА

1. Внедрение сбалансированной системы показателей / Horvatp & Partners; Пер. с нем. – [3-е изд.]. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2008. – 478 с.
2. Дубовик Н.В. Оцінка конкурентоспроможності підприємств сервісної діяльності на морському транспорті / Н.В. Дубовик // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті : зб. наук. праць. – Одеса: ОНМУ, 2012. – № (4)41. – С. 166–186.
3. Лощина И.В. BSC (Сбалансированная система показателей) и Business Studio: статья [Электронный ресурс] / И.В. Лощина статья сайт ГК «Современные технологии управления». – Режим доступа: http://www.businessstudio.ru/procedures/strategic/bsc_strategy_formula
4. Понятие и сущность сбалансированной системы показателей [Электронный ресурс] // Сайт ГК НПО «Компьютер». – Режим доступа: <http://www.prestima.ru/article/3930165>
5. Разработка сбалансированной системы показателей / Документация Business Studio [Электронный ресурс] // сайт ГК «Современные технологии управления». – Режим доступа: <http://www.businessstudio.ru/wiki/docs/current/doku.php/ru/bsc/bsc>
6. Роберт С. Каплан, Дейвид П. Нортон. Сбалансированная система показателей. От стратегии к действию. – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2003. – 304 с.
7. Экономика морского транспорта : учебник / под ред. В.В. Жихаревой. – Харьков: Бурун книга, 2012. – 420 с.

Н.В. Дубовик. Основные методические аспекты разработки системы сбалансированных показателей транспортно-экспедиторской компании. – Статья.

Аннотация. В статье рассмотрены основные методические аспекты разработки и внедрения сбалансированной системы показателей, особенности ее разработки для транспортно-экспедиторской компании.

Ключевые слова: стратегия предприятия, сбалансированная система показателей, стратегические цели, стратегическая карта, транспортно-экспедиторская компания.

Natalya V. Dubovyk. The Main Methodological Aspects of the Development of a Balanced Scorecard Forwarding Company. – Article.

Summary. In the article by N. V. Dubovyk «The main methodological aspects of the development of a balanced scorecard forwarding company» describes the main methodological aspects of the development and implementation of the Balanced Scorecard, the peculiarities of its development for the freight forwarding company.

Key words: business strategy, balanced scorecard, strategic targets, strategic map, freight forwarding company.

УДК 338.5:656.611.2

О.М. Кібік,

доктор економічних наук, професор,

Національний університет «Одеська юридична академія»,

м. Одеса, Україна

ТРАНСПОРТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ У СИСТЕМІ РОЗВИТКУ ЕКСПОРТНИХ МОЖЛИВОСТЕЙ УКРАЇНИ

Анотація. У статті визначено роль потенціалу транспортної системи у експортній діяльності. Систематизовано проблеми функціонування українських транспортних підприємств, що заважають максимально реалізувати їх експортний потенціал. Запропоновано систему заходів для підвищення рівня конкурентоспроможності транспортної системи як важливого ланцюга експортної діяльності держави.

Ключові слова: експорт, експортні можливості, транспортний потенціал, розвиток.

Постановка проблеми. Експорт українських товарів за умови обмеженості спроможності внутрішнього ринку є передумовою для забезпечення економічної стабільності, реформування економіки та підвищення рівня добробуту суспільства. На даний момент обсяги та структура українських експортних операцій не є оптимальними внаслідок наявності низки правових, економічних, управлінських та інших проблем, які необхідно вирішувати на підставі реалізації комплексу організаційно-правових заходів. Для цього необхідно реалізувати заходи з підвищення ефективності експортних операцій промислових та сільськогосподарських підприємств, розвитку транзитного потенціалу, стимулювання створення високотехнологічних та експортних товарів з високою доданою вартістю, формування економічних відносин на інвестиційно-інноваційній основі тощо. Головним завданням держави є сприяння розвитку в Україні підприємств зі значним експортним потенціалом, якими є більшість підприємств морського, залізничного та інших видів транспорту. У той самий час потенціал транспортних підприємств є одним з визначальних чинників у процесі реалізації державної експортної політики. Конкурентоспроможна транспортна інфраструктура, з одного боку може сприяти, з іншого – стримувати ефективну реалізацію експортного потенціалу, що є передумовою розвитку соціально-економічної системи держави. Інституційні чинники значною мірою обумовлюють результати розвитку різних елементів транспортної інфраструктури.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання розвитку експортного потенціалу досліджували протягом тривалого періоду науковці України та інших держав, зокрема М. Беноа, М. Корістон, Ж. Леонар, А. Михайлів, Ж. Нафіліан, М. Трейсі, Л. Штрівє, І. Бураковський, П. Гайдуцький, С. Кваша, П. Саблук, В. Савчук, О. Юхновський та ін. Чинники сприяння та спротиву розвитку експортної діяльності в Україні досліджували В. Мовчан, Т. Мельник, Л. Івашова, А. Мазаракі, Н. Резнікова та ін. Питання формування потенціалу підприємств транспорту розглянуто в працях Б.В. Буркинського, В.Л. Диканя, В.М. Загорулька, Ю.М. Цветова, В.Г. Шинкаренка та інших. У забезпеченні реалізації експортного потенціалу держави особливу роль відіграють підприємства морського транспорту, яку досліджено в працях О.М. Котлубая, М.Т. Примачова, В.І. Чекаловця, В.В. Жихаревої, В.А. Котлубая, Ю.В. Хаймінової, Д. Томсона, А. Бергантіно, М. Стопфорда.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Експортну модель економічної системи держави обумовлює система факторів. Більшість науковців основними з них визначають природно-ресурсний потенціал, технологічний рівень виробництва, рівень розвитку людського капіталу [3–5]. До зазначених фундаментальних факторів слід додати такий чинник, яким є стан та перспективи розвитку транспортної інфраструктури. З одного боку, такі фактори формують базу експортного потенціалу національної економіки, а з іншого – стримують розвиток «нетрадиційного» експорту. Комплексного вивчення потребують сучасні умови розвитку експорту задля забезпечення ефективного включення України у світову систему господарських зв'язків. Серед таких умов особливої уваги заслуговують стан та перспективи розвитку інфраструктурного забезпечення. Важливою складовою інфраструктурного забезпечення є транспорт загального користування, зокрема морський.

Мета статті. Головною метою є визначення основних передумов підвищення ефективності функціонування транспортної інфраструктури задля покращення результатів експортної діяльності в Україні.

Виклад основного матеріалу. За результатами дослідження численних робіт науковців, виступів політиків та держслужбовців, практики національної експортної діяльності [1, с. 5–7], актуальними проблемами, що заважають повною мірою реалізувати експортний потенціал України, визначено такі: відсутність затвердженої стратегії сприяння експорту, недосконала нормативно-правова база, недостатній рівень розвитку та впровадження систем сертифікації, управління і контролю якості; відсутність дієвих інструментів державної підтримки експортерів, низький рівень товарної та географічної диверсифікації національного експорту, невигідні умови кредитування експорту та високі ризики ресурсних втрат під час здійснення експортних операцій, недостатній рівень інвестування в модернізацію та створення експортоорієнтованих виробництв тощо.

Передусім, з метою виведення з кризи та подальшого підвищення ефективності експортної діяльності необхідною є розробка стратегії розвитку експортного потенціалу держави та створення засад її оптимальної реалізації. Важливе значення має структурна інвестиційна політика держави, в межах якої повинні бути визначені галузеві пріоритети, що є чинником посилення участі країни в системі міжнародної спеціалізації економічної діяльності.

Інфраструктурний потенціал транспорту відіграє роль ланцюжка, який пов'язує складові експортного потенціалу країни. Транспортні підприємства забезпечують прямі та зворотні зв'язки між національними та іноземними учасниками процесів виробництва і реалізації експортоорієнтованих товарів. Для підвищення рівня інфраструктурного забезпечення реалізації експортного потенціалу України у сучасних умовах державі, суб'єктам господарювання та іншим зацікавленим економічним суб'єктам слід докласти спільних зусиль для вирішення проблем оптимізації транспортних потоків, покращення взаємодії підприємств різних видів транспорту, пошуку більш дешевих і перспективних видів та способів транспортування. Комплексне вирішення зазначених проблем дозволить скоротити транспортні витрати на одиницю експортної продукції, знизити енерговитрат та гарантувати захист довкілля. Оскільки у кінцевій вартості значної частини експортоорієнтованої продукції певний (часто, достатньо високий) відсоток становлять транспортні витрати, їх скорочення є передумовою для оптимізації фінансових результатів експортних операцій та підвищення конкурентоспроможності відповідних експортоорієнтованих виробництв [2].

За статистикою Міністерства економічного розвитку і торгівлі, головним джерелом експортних прибутків України протягом тривалого періоду є продукція агропромислового комплексу і харчової промисловості. Ця сфера, незважаючи на падіння обсягів понад 15 % у порівнянні з 2014 р., принесла країні за 9 місяців 2015 р. більше 10 млрд дол. Металургійна промисловість сформуvalа доходи від реалізації експортної продукції в сумі 7,4 млрд дол. (скорочення було відзначено на рівні 40 %). Третьою експортоорієнтованою галуззю є машинобудівна з доходами 3,3 млрд доларів (спад становив понад 43 %) [6]. Складною є ситуація в інших експортоорієнтованих сферах України. Слід враховувати і економічне лобі країн-лідерів у сфері експорту товарів, які українські експортери вважають конкурентоспроможними, зокрема за ціновим чинником. Так необхідно брати до уваги кроки Німеччини у сфері захисту виробництва металургії й енергетичної сировини, Франції – переробки агросировини, Італії – постачання агросировини тощо [7]. Таким чином, основними видами українських товарів, що спрямовуються на експорт, є зернові вантажі, металопродукція, хімічні добрива, які переважно перевозяться залізничним та морським транспортом.

Нині потужності транспортних підприємств України не можуть на відповідному якісному та кількісному рівнях забезпечити потреби обслуговування експортних вантажопотоків. Наприклад, не всі українські порти здатні приймати та забезпечувати швидку обробку торговельних суден тоннажністю понад 100 тис. тонн, які є найбільш рентабельними для перевезення продукції гірничо-металургійного комплексу. Причинами є недостатні глибини, високий рівень фізичного та морального зносу обладнання, тривалі контрольні процедури тощо. Крім того, українські підприємства транспорту стикаються з високим рівнем інтенсивності конкуренції на національному та особливо зовнішніх ринках транспортних робіт і послуг, проявами економіко-політичної кризи, недосконалістю господарського й транспортного законодавства, проблемами формування ресурсного потенціалу тощо. За умови відсутності дієвої підтримки держави у вирішенні зазначених проблем, основний тягар вирішення проблем несуть суб'єкти господарювання, якими є різні підприємства транспорту [2].

Належна реалізація можливостей розвитку експортної активності України обумовлює необхідність розробки та швидкого впровадження програм оновлення основних засобів різних видів транспорту, поліпшення якісних і кількісних параметрів транспортної мережі, підвищення технічних, технологічних, екологічних вимог та вимог безпеки до вітчизняного транспорту. Все це вимагає значних інвестицій, що є однією з найважливіших умов оптимальної реалізації експортного потенціалу будь-якого економічного суб'єкта.

Експортери, зокрема транспортні підприємства, на всіх етапах виробництва продукції, робіт, послуг повинні мати достатні фінансові ресурси. У сучасних умовах спостерігається зменшення обсягів вантажопотоків, які обслуговують транспортні підприємства, внаслідок впливу чинників, що мають переважно зовнішній характер. Відповідно зменшуються суми доходів багатьох транспортних підприємств, що обмежує можливості фінансування поточної діяльності та проектів адаптації техніко-технологічного рівня їх матеріальної бази до сучасних вимог експортної діяльності. Держава створює додаткові проблеми функціонування державних підприємств транспорту, зокрема морських портів, що штучно знижують рівень їх конкурентоспроможності. Такі підприємства повинні відраховувати значну частину свого чистого прибутку до державного бюджету (в залежності від періоду такі відрахування становили від 25 до 75 %). Відповідно власні кошти транспортних підприємств є вкрай обмеженими.

Тому вкрай актуальним є створення економіко-правових передумов для оптимізації суми власних коштів вітчизняних транспортних підприємств, залучення коштів національних та іноземних інвесторів у транспортну систему, зокрема на засадах державно-приватного партнерства.

Засади валютного регулювання, що застосовуються нині в Україні, суттєво ускладнюють фінансову діяльність та зменшують фінансові можливості національних транспортних підприємств. Це робить їх менш конкурентоспроможними порівняно з іноземними конкурентами. Світова практика доводить, що зазначена сфера функціонує значною мірою завдяки використанню залучених фінансових ресурсів, переважно кредитних. Кредитування експортної діяльності транспортних підприємств є проблемним аспектом, що стримує розвиток не тільки їх експортних можливостей, але й інших суб'єктів господарювання, держави в цілому. Українські банки в умовах фінансово-економічної кризи, яка обумовлює численні ризики в сфері банківської діяльності, особливо пов'язаної з кредитними операціями, переважно не зацікавлені у наданні кредитів експортерам. В багатьох випадках умови кредитування не є прийнятними для експортерів, зокрема внаслідок завищених відсотків.

Для реалізації більшості зазначених заходів необхідним є подальший розвиток вітчизняного законодавства, зокрема транспортного, з врахуванням необхідності його адаптації до транспортного законодавства ЄС, гармонізації нормативно-правової бази з відповідними міжнародно-правовими нормами та вимогами СОТ.

Висновки і пропозиції. Проблеми реалізації експортного потенціалу виникали на різних етапах економічного розвитку багатьох країн світу. На сучасному етапі розвитку економічної системи України проблема формування та ефективної реалізації експортного потенціалу залишається вкрай актуальною, оскільки Україна входить до списку країн, що є експортоорієнтованими в значному ступені (відношення українського експорту до ВВП складає 55 %). Тому для подолання кризових явищ та забезпечення передумов сталого розвитку у подальшому національні експортоорієнтовані економічні суб'єкти повинні враховувати численні внутрішні та зовнішні умови, негативні та позитивні чинники, які визначають стан їх експортного потенціалу. Як свідчить досвід, ефективна реалізація власної зовнішньоекономічної політики за умови максимального використання транспортного потенціалу є найважливішою передумовою включення багатьох держав у світову господарську систему на правах рівноправного партнерства. Для України важливість розвитку експортного потенціалу на підставі розвитку та оптимального використання її транзитних можливостей і транспортної інфраструктури не викликає сумнівів. У подальшому необхідно подовжити дослідження в напрямку обґрунтування заходів посилення відповідальності учасників експортної діяльності.

ЛІТЕРАТУРА

1. Кібік О.М. Організаційно-правові передумови інтенсифікації експортної діяльності в Україні / О.М. Кібік, О.П. Подцерковний, В.О. Котлубай, Ю.П. Хаймінова, Ю.П. Постоленко // Наукові праці НУ «Одеська юридична академія»: зб. наук. праць. – Одеса, 2015. – № 17. – С. 62–96.
2. Кібік О.М. Транспортна інфраструктура в системі розвитку експортного потенціалу України / О.М. Кібік // Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика: Матеріали одинадцятої науково-практичної конференції (11-13 червня 2015 р., м. Харків). – Харків, 2015. – С. 51–52.

3. Kotlubay V.A. Formation program for the development of export potential of Ukraine / V.A. Kotlubay, I.V. Redina // Молодий вчений : науковий журнал. – 2015. – Р. 81–84.
4. Управління експортним потенціалом України: монографія / А.А. Мазаракі [та ін.]; за заг. ред. А.А. Мазаракі. – К.: КНТЕУ, 2007. – 210 с.
5. Пріоритетні напрями реалізації експортного потенціалу економіки України: науково-аналітична доповідь / А. І. Зубрицький, Д. М. Серебрянський. – Ірпінь: НДІ фінансового права, 2015. – 59 с.
6. Україна у рейтингу Doing Business [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/?lang=uk-UA>
7. Інтернаціоналізація бізнесу та вихід на ринки Європейського Союзу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://export-ua.blogspot.com/>

О.Н. Кибик. Транспортный потенциал в системе развития экспортных возможностей Украины. – Статья.

Аннотация. В статье определена роль потенциала транспортной системы в экспортной деятельности. Систематизированы проблемы функционирования украинских транспортных предприятий, ограничивающие возможности реализации их экспортного потенциала. Предложена система мероприятий по повышению уровня конкурентоспособности транспортной системы как важного звена экспортной деятельности государства.

Ключевые слова: экспорт, экспортные возможности, транспортный потенциал, развитие.

Olga N. Kibik. The Transport Potential in the Development System of Export Capacity of Ukraine. – Article.

Summary. The role of potential of the Ukrainian transport system in export activity is investigated in the article. The factors of limitation of export potential of the Ukrainian transport enterprises are systematized. The system of measures on the increase of level of competitiveness of the Ukrainian transport system transport system is grounded.

Key words: export, export capacity, transport potential, development.

UDC 339.9.012.23

Alla V. Kobylianska,
PhD in Economics, Associate Professor,
International humanitarian university,
Odessa, Ukraine

ON THE DEPENDENT AND INDEPENDENT VARIABLES IN MODELING THE SHAPING OF GLOBAL ECONOMIC ARCHITECTURE

Abstract. In the article of A.V. Kobylianska “On the dependent and independent variables in modeling the shaping of global economic architecture” an attempt to suggest on the list of dependent and independent variables, which influence the current state and further changes of global economic architecture, was made. The paper develops the views of the author presented in her previous works on the issue.

Key words: global economic architecture, center of global economy (CGE), economic growth, exogenous and endogenous variables, economic power.

The current world economy is characterized by the relative inequality of countries and regions that, taking part in global economic relationships, being a part of global economic networks, form global economic architecture. Theoretically respective issues were discussed in works of such famous foreign and domestic authors as: I.M. Vallerstein with his world-system approach, S. Smith who developed the theories of “neocolonialism”, V.D. Bazilevich, A.S. Filipenko, etc.