

ІНДИКАТОРИ ОЦІНКИ ЕКОНОМІЧНОГО СТАНУ ТА ДИНАМІКИ РОЗВИТКУ СУДНОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ

А. І. Зінченко, канд. екон. наук;
О. В. Пашенко, канд. екон. наук

Національний університет кораблебудування, м. Миколаїв

Анотація. Наведено економіко-статистичну характеристику розвитку суднобудування України. Розроблено швидкий нересурсомісткий економіко-статистичний індикатор стану і тенденцій розвитку суднобудівної діяльності в Україні.

Ключові слова: економіко-статистичні індикатори, статистична значимість, фактор-доповнювач, суднобудування, зайнятість у суднобудуванні, обсяг виробництва.

Аннотация. Приведена экономико-статистическая характеристика развития судостроения Украины. Разработан мгновенный нересурсоемкий экономико-статистический индикатор состояния и тенденций развития судостроительной деятельности в Украине.

Ключевые слова: экономико-статистические индикаторы, статистическая значимость, дополняющий фактор, судостроение, занятость в судостроении, объем производства.

Abstract. Economic-statistical characteristics of Ukrainian shipbuilding development is investigated. An instant not resource-demanding economic statistical indicator of condition and shipbuilding development tendencies in Ukraine is developed.

Keywords: economic and statistical indicators, statistical significance, complementing factor, shipbuilding, employment in the shipbuilding industry, output.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Світова фінансово-економічна криза внесла істотні корективи в оптимістичні прогнози росту ринку плавзасобів та продукції суднобудування всіх типів. Однак унаслідок кризи обсяги морських перевезень знизилися незначно, при цьому комплекс факторів оновлення світового флоту, встановлений у дослідженні А.І. Зінченка [3], в результаті актуалізації розширених факторами інтермодалізації сучасного етапу розвитку логістичних ланцюжків міжнародної торгівлі в умовах глобалізації [1],

[8], [9] і відповідним ростом світового попиту на супертанкери, контейнеровози та інші судна класу «постпанамакс» (загальносвітова частка контейнеровозів класу «постпанамакс» вантажомісткістю майже у 2,5 рази більшою за «панамакс» у 2012 році може досягти 30%). Це не в останню чергу обумовило необхідність реконструкції Панамського каналу, яка завершиться до 2015 року, з перспективною потужністю понад 15000 транзитів на рік [11], [12].

У сформованих історико-економічних умовах посткризового періоду на

ті істотного впливу фактора невизначеності організаційно-правових та інтегративних (Smart Maritime Group) форм господарювання основних суднобудівних підприємств набувають особливої актуальності питання визначення ефективних шляхів подальшого розвитку сфери суднобудування України [3], [4].

Фундаментальною основою досліджень у зазначеному напрямку є в першу чергу система об'єктивного аналізу поточного стану сфери суднобудування. Однак комплексність наявних методик і домінуючі тренди останніх років [3], [4] не дозволяють витратити фінансові, часові та інші ресурси на проведення ресурсомістких досліджень.

Актуальним є визначення комплексного мінімуму показників (індикатора), який би дозволяв миттєво і з відносно високим ступенем репрезентативності відображати поточний стан, тенденції і динаміку суднобудівної діяльності, а також бути основою для прийняття подальших рішень про доцільність проведення більш глибоких досліджень і відповідно прийняття тих або інших управлінських й адміністративних рішень, видання відповідних документів нормативно-регулятивного або законодавчого характеру.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Актуальна проблематика даних питань входить у сферу наукових інтересів таких вчених, як Б.В. Буркинський, В.М. Степанов, В.І. Лисицький, С.С. Рижков, А.І. Зінченко, О.В. Пашенко та ін. Досягнута політична стабільність і перспективність економічних реформ Президента України, спрямованих на модернізацію держави в цілому [6], є фактор-ресурсом нового наукового пошуку в рамках кроснаукових зв'язків [5], [7].

МЕТОЮ ДОСЛІДЖЕННЯ є розробка індикаторів миттєвої маловитратної оцінки економічного стану та динаміки результатів суднобудівної діяльності в Україні на основі економіко-статистичної характеристики.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Напрацювання інноваційних поглядів на перспективу розвитку вимагає в першу чергу об'єктивного ретроспективного аналізу стану сфери суднобудування України. Проведення такого аналізу є нетривіальним завданням, оскільки єдиного джерела періодичної об'єктивної статистично вірної інформації за напрямом не існує. Наявна інформативна база є розрізною в тому числі через відсутність у структурі (ліквідованого 23 грудня 2011 року) Міністерства промислової політики України органу, безпосередньо зайнятого питаннями суднобудування. Це є потенціал-ресурсом подальшого розвитку та вдосконалення реформування органів виконавчої влади, започаткованого Президентом України В.Ф. Януковичем [10].

За таких умов для створення аналітично-ретроспективної таблиці трендів українського суднобудування на основі аналізу наявних методик і підходів [3] до комплексної оцінки ефективності суднобудівної діяльності й зокрема до оцінки ефективності прийняття управлінських рішень були узагальнені дані за роками з різних джерел: матеріалів ліквідованого Міністерства промислової політики України, Державного агентства України з управління державними корпоративними правами та майном, аналітичного агентства «Прометал», аналітичного агентства «Seanews», періодичних видань «Порти України», «Судноплавство» та інших профільних і наукових видань часів незалежності

України. За результатами вивчення та обробки отриманих масивів даних пропонується виділити два ключових показники для миттєвої загальної (індикаторної) оцінки стану, тенденцій та динаміки сфери суднобудування. Перший пропонований показник — обсяг виробленої продукції суднобудування.

Вивчення гривневого динамічного тренда суднобудівної діяльності 1998–2011 рр. (рис. 1) дозволяє помилково припустити, що наслідки світової фінансової кризи статистично сфера суднобудування України змогла компенсувати досить швидко. Однак аналіз цих даних, використовуваних у т. ч. в офіційних аналітичних матеріалах, свідчить про те, що вони не є репрезентативними, оскільки не враховують цілий комплекс факторів, найважливішим з яких є інфляційний. Тому для формування об'єктивізованого тренда необхідно будувати графік у відносно стабільному еквіваленті, наприклад доларі США, оскільки кризові курсові коливання ускладнюють застосування методів порівняння з базою попередніх років, а подальша курсова та інфляційна різниця робить результати за роками

економічно непорівнянними. Оброблено дані з урахуванням валютно-курскових коливань і подано в придатному для порівняння вигляді на рис. 2.

Аналіз графіка в порівнянному еквіваленті (див. рис. 2) візуалізує реальний посткризовий стан розвитку сфери суднобудування. При цьому якщо провести корекцію на рівень інфляції базового еквівалента до золота за останні 10 років, то праву частину графіка взагалі буде доцільно перемістити по вертикальній осі у вниз на декілька пунктів.

Очевидно, що даний фактор окремо не може бути репрезентативним для формування реалістичного зрізу, а тому необхідний фактор-доповнювач для формування стійкого зв'язку достовірних аналітичних даних. Вибір другого пропонованого показника заснований на тому, що суднобудування — інтелектуально- і трудомістке виробництво, а тому чисельність і кваліфікація працівників, у першу чергу основних виробничих професій і спеціальностей, є фундаментальним та інтегруючим показником. Зв'язок цих факторів та їх динаміка здатні миттєво формувати адекватне уявлення про фактичний стан і динаміку сфери.

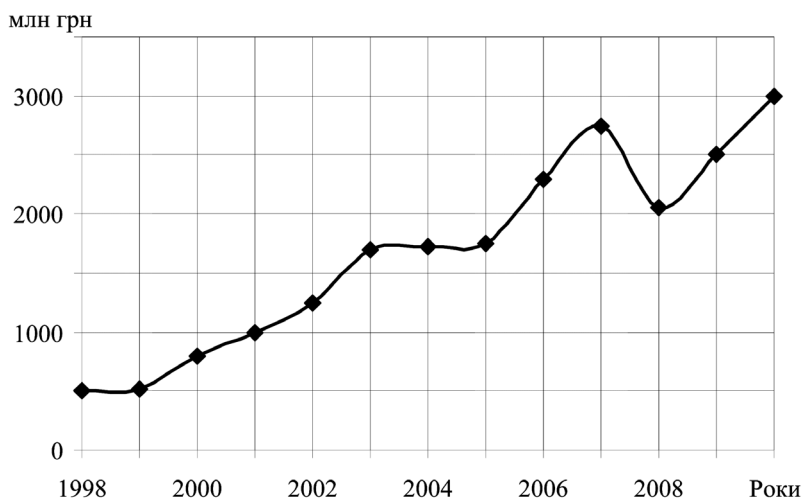


Рис. 1. Гривневий динамічний тренд суднобудівної діяльності 1998–2011 рр.

Аналіз динаміки показників зазначеного фактор-доповнювача наведений на рис. 3.

Аналіз на рис. 3 свідчить, що фактор-доповнювач цілком адекватно відображає і підкреслює динамічний тренд суднобудівної діяльності у порівнянному еквіваленті, а отже зв'язка з двох показників обрана вірно, що і було необхідно встановити.

Перевагою системи пропонувані показників є статистична значимість вихідних даних, тому що джерела доступні та такі, які легко перевірити відповідно до Закону України «Про доступ до публічної інформації» [2]. Недоліком системи на перший погляд може здатися наявність часових лагів, однак це не має визначального значення через те, що виробничі цикли в суднобудуванні можуть

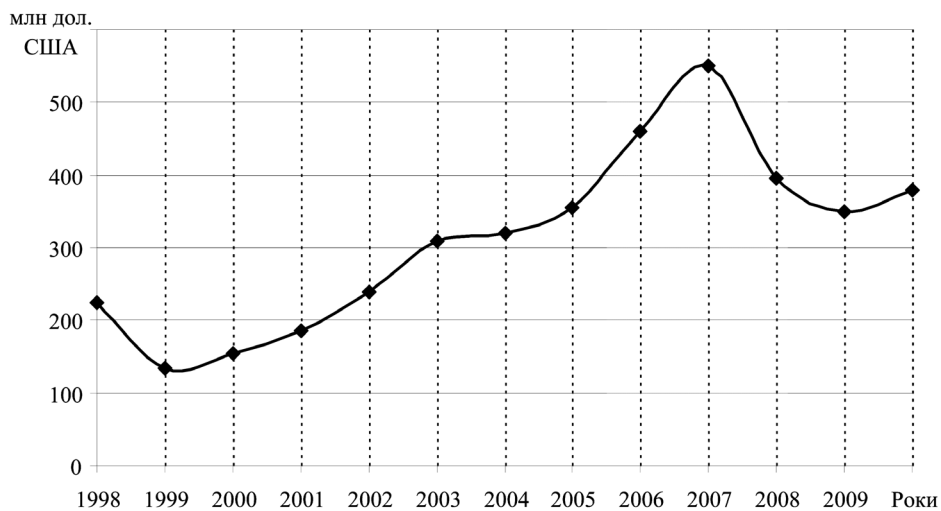


Рис. 2. Динамічний тренд суднобудівної діяльності 1998–2011 рр. у порівнянному еквіваленті

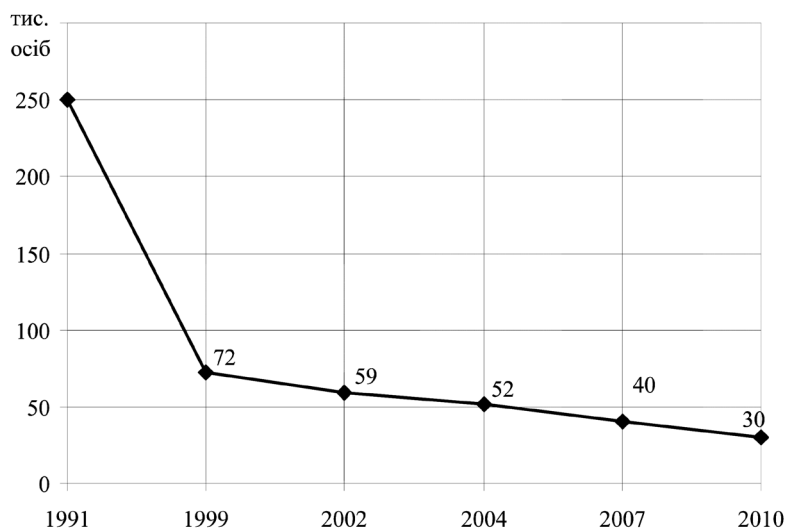


Рис. 3. Динаміка зайнятості в суднобудуванні за часи незалежності України

досягати року й більше, а статистика формується за звітними періодами. Тому за таких обставин найбільш ефективним буде періодичний аналіз за матеріалами фінансово-бухгалтерської, податкової та статистичної звітності з контрольним врахуванням супровідної інформації (перспективним є включення до комплексного показника обсягів обробки металу). Таким чином, система з наведених вище показників, що включає у себе обсяги виробленої продукції суднобудування у придатному для порівняння еквіваленті та рівень зайнятості, може виступати репрезентативним миттєвим маловитратним індикатором загального стану, тенденцій і динаміки суднобудівної діяльності в горизонті наявності базисних показників, а також ефективності цільових впливів різного характеру (зовнішньоекономічного, законодавчого тощо) на систему сфери суднобудування України.

ВИСНОВКИ

Суднобудування України перебуває у стані тривалої стагнації, що характеризується визначеним динамічним трендом обсягу виробничої продукції та зайнятості. Вирішення задачі виведення суднобудування України з такого положення вимагає в тому числі постійного моніторингу та експрес-оцінки розвитку суднобудування як основи прийняття рішень.

Для такої оцінки пропонується використання комплексу показників, що включає у себе обсяг виробництва в порівнянному еквіваленті та чисельність зайнятих, як маловитратного індикатора загального стану, тенденції і динаміки суднобудівної діяльності, а також ефективності цільових впливів різного характеру на систему сфери суднобудування України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

- [1] **Брагінський, В.** Державний вплив на інтермодальні перевезення як шлях реалізації транзитного потенціалу України [Текст] / В. Брагінський // Наукові розвідки з державного та муніципального управління : зб. наук. праць. — К. : Академія муніципального управління, 2011. — № 1.
- [2] Закон України «Про доступ до публічної інформації» № 2939-VI від 13 січня 2011 року [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2939-17>.
- [3] **Зінченко, А.І.** Інструментарій забезпечення розвитку суднобудівних підприємств України [Текст] : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04 : захищена 19.03.09 : затв. 16.12.09 / Зінченко Андрій Ігорович. — О., 2009. — 240 с.
- [4] Лист першого віце-президента асоціації суднобудівників України «Укрсудпром» В. Лисицького Президентові України Віктору Януковичу «Стосовно: Удосконалення регулювання суднобудування України» від 05.2011 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://prodan.net.ua/uk/Partners_info/1352.html.
- [5] **Малиновський, В.Я.** Державне управління [Текст] : навч. посіб. / В. Я. Малиновський. — Луцьк : Вежа, 2000. — 558 с.
- [6] «Модернізація України — наш стратегічний вибір» [Електронний ресурс] : щорічне послання Президента України до Верховної Ради України. — К., 2011. — 416 с. — Режим доступу: <http://www.president.gov.ua/news/19738.html>.
- [7] Підвищення ефективності державного управління: стан, перспективи та світовий досвід [Текст] ; за ред. В. М. Князева. — К. : Вид-во УАДУ, 2000. — 220 с.

- [8] **Розпутенко, І.В.** Інтермодальні транспортні коридори. : енциклопедичний словник з державного управління [Текст] / І.В. Розпутенко ; за ред. Ю.В. Ковбасюка, В.П. Трощинського, Ю.П. Сурміна. — К. : НАДУ, 2010. — 291 с.
- [9] Транспортний комплекс України [Текст] ; за ред. Г. І. Захарченко. — К., 2006. — 203 с.
- [10] Указ Президента України «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» № 1085/2010 від 9 грудня 2010 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1085/2010>.
- [11] Proposal for the expansion of the Panama Canal [Електронний ресурс] // Panama canal authority. — Режим доступу: <http://www.pancanal.com/eng/plan/documentos/propuesta/acp-expansion-proposal.pdf>.
- [12] **Reagan, В.** The Panama Canal's Ultimate Upgrade [Електронний ресурс] / В. Reagan // Popular mechanics. — 2009. — № 10. — Режим доступу: <http://www.popularmechanics.com/science/4212183>.