

УДК 656.073.5

Горошкова Л. А., д.е.н., доцент, академік Академії економічних наук України, доцент кафедри менеджменту організацій та логістики ДВНЗ "Запорізький національний університет", Україна

Волков В. П., д.т.н., професор, академік Академії економічних наук України, проректор з науково-педагогічної роботи, завідувач кафедри менеджменту організацій та логістики ДВНЗ "Запорізький національний університет", Україна

ДИНАМІКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСІВ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

В роботі проведений аналіз впливу транспортно-логістичної складової на економічну безпеку чорної металургії. Отримані результати свідчать про наявність загрози безпеці провідній галузі національного господарства з боку залізничного транспорту, що є природною монополією. Доведено, що питання, що потребує державного втручання – це тарифна політика природних монополій. В разі, якщо вона не враховує інтереси галузей реального сектора економіки – це є свідченням того, що розвиток внутрішнього ринку не належить до пріоритетів державної економічної політики. Особливо важливими для металургів є залізничні тарифи. Сьогодні українська металургія конкурує з країнами, підприємства яких знаходяться в морських портах; у результаті цього підприємства вітчизняного металургійної галузі програтують 20-30 дол. на тоні сталі. У цій ситуації доцільним є державне сприяння стримуванню зростання тарифів на перевезення. Важливо відзначити, що експорт чорних металів - це не просто вивіз сировини, це - торгівля товаром з високою часткою готовності до кінцевого споживання; товаром, що, на відміну від руди та коксу є результатом складного технологічного процесу, що включає як мінімум три стадії інтенсивного переділу. Щодо металургії, то виправданими, на нашу думку, можливо вважати зусилля з боку держави щодо підтримки залізничного транспорту та збільшення парку власного залізничного парку підприємств металургійної галузі. Додатковим резервом оптимізації транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності реального сектора економіки є розширення можливостей використання водного транспорту: морського та річкового. Доцільним можливо вважати збільшення обсягів перевезень металургійних вантажів морським транспортом. Крім того, практично невикористаним резервом у нашій країні є річковий транспорт. За умови розширення його флоту суднами типу "річка-море", можливим є залучення його до забезпечення перевезень експортних та імпорتنних вантажів.

Табл. 1, рис. 3, літ. 9.

Горошкова Л. А., Волков В. П.

ДИНАМИКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

В работе проведенный анализ влияния транспортно-логистической составляющей на экономическую безопасность черной металлургии. Полученные результаты свидетельствуют о наличии угрозы безопасности ведущей области национального хозяйства со стороны железнодорожного транспорта являющегося естественной монополией. Доказано, что вопросы, которые требуют государственного вмешательства – это тарифная политика естественных монополий. В случае, если она не учитывает интересы отраслей реального сектора экономики – это есть свидетельством того, что развитие внутреннего рынка не относится к приоритетам государственной экономической политики. Особо важными для металлургов являются железнодорожные тарифы. Сегодня украинская металлургия конкурирует со странами, предприятия которых находятся в морских портах; в результате этого предприятия отечественного металлургической области проиграют 20-30 долл. на тоне. В этой ситуации целесообразно осуществлять государственное содействие сдерживанию возрастание тарифов на перевозку. Важно отметить, что экспорт черных металлов - это не просто вывоз сырья, это - торговля товаром с высокой частицей готовности к конечному потреблению; товаром, который, в отличие от руды и кокса есть результатом сложного технологического процесса, который включает как минимум три стадии интенсивного передела. В металлургии оправданными, по нашему мнению, возможно считать усилия со стороны государства относительно поддержки железнодорожного транспорта и увеличения парка собственного железнодорожного парка предприятий металлургической области. Дополнительным резервом оптимизации транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности реального сектора экономики есть расширение возможностей использования водного транспорта: морского и речного. Целесообразным возможно считать увеличение объемов перевозок металлургических грузов морским транспортом. Кроме того, практически неиспользованным резервом в нашей стране есть речной

транспорт. При условии расширения его флота судами типа “речка-море”, возможным есть привлечение его к обеспечению перевозок экспортных и импортных грузов.

Goroshkova L. A., Volkov B. P.

DYNAMICS OF THE TRANSPORT – LOGISTICAL PROCESSES IN CONDITIONS GLOBALIZATION

In work the carried out analysis of influence transport - logistical by a component on economic safety of black metallurgy. The received results testify to presence of threat to safety of conducting area of a national economy on the part of railway transport, being the natural monopoly. Is proved, that questions, which requires state intervention is a tariff policy of natural monopolies. In case it does not take into account interests of branches of real sector of economy is by the certificate that the development of a home market does not concern to priorities of state economic politics. Especially important for metallurgical the railroad rates are. Today Ukrainian metallurgy competes to the countries, which enterprises are in seaports; as a result of this enterprise of domestic metallurgical area will lose 20-30 dollars on tone. In this situation it is expedient to carry out state assistance to restraint increase of the tariffs on transportation. It is important to note, that the export of black metals is not simply has taken out of raw material, it - trade in the goods with a high particle of readiness to final consumption; By the goods, which, as against ore and coke are by result of complex technological process, which includes as a minimum three stages intensive alteration. In metallurgy justified, in our opinion, it is possible to consider efforts on the part of the state concerning support of a railway transportation and increase of park of own railway park of the enterprises of metallurgical area. The additional reserve of optimization of transport maintenance of foreign trade activities of real sector of economy is expansion of opportunities of use of water transport: sea and river. Expedient it is possible to consider(count) increase of volumes of transportations of metallurgical cargoes as sea transport. Besides practically unused reserve in our country is river transport. Under condition of expansion of its fleet the courts such as “ river-sea”, possible are attraction it to maintenance of transportations export and inward cargoes.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими та практичними завданнями. Глобалізація економічного розвитку впливає з глибокої взаємозалежності складових частин світового господарства, з його єдності та цілісності, що посилюється в умовах широкого розгортання інтернаціоналізації виробництва й обігу, інтенсифікації інтеграційних процесів. Актуальність дослідження зумовлена тим, що в сучасних умовах глобалізації виникає необхідність переосмислення параметрів економічної безпеки держави та провідних галузей національного господарства. Глобалізація з одного боку супроводжується формуванням нових умов розвитку, з іншого боку – несе в собі додаткові загрози. Інтеграція економіки України у світовий економічний простір висуває додаткові вимоги щодо збереження економічної безпеки країни.

Аналіз основних досліджень або публікацій, у яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спирається автор. Зазначимо, що дана тематика була предметом вивчення багатьох закордонних і вітчизняних фахівців, зокрема Р. Хайлбронера, Л. Тароу, Б. Беллона, Д. Котца, С. Аптекаря, О.Амоші, Т.Загорської, Ю.Макогона, К.Мезенцева, О.Молдована, В.Точіліна, В.Венгера, В. Волошина [1-8] та інших.

Визокремлення невирішених проблем, яким присвячена стаття. Більшість авторів досліджують механізм підвищення ефективності інноваційної діяльності в металургії, світові процеси глобалізації ринків металопродукції в умовах кризи, питання створення, фінансові та організаційні аспекти функціонування корпоративних структур та вертикально інтегрованих об'єднань в металургії України, проблеми використання переваг злиттів та поглинань у процесі інтеграції українського гірничо-металургійного комплексу у світовий економічний простір. Однак недостатньо вивченим є питання впливу транспортно-логістичної складової на показники діяльності металургії України в умовах глобалізації

Формування цілей статті. Основним завданням роботи є дослідження впливу транспортно-логістичних процесів в умовах глобалізації на ефективність діяльності металургійної галузі та можливості підвищення рівня її економічної безпеки.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Рівень розвитку світової економіки визначають у даний час дві основні тенденції – глобалізація і зростання регіональної та субрегіональної інтеграції. В умовах глобалізації додаткової уваги потребує проблема економічної безпеки галузей національного господарства та можливість підвищення її рівня.

Глобалізація характеризується об'єднанням різних видів ринків (фінансових, товарних, послуг, інформації, трудових ресурсів і т.д.). Це процес розвитку стійких зв'язків між національними економіками окремих країн, в результаті якого вони стають органічною частиною світового

господарства.

Наслідки і перспективи розвитку процесів глобалізації неоднозначні. До позитивних сторін глобалізації належать такі:

1) Глобалізація сприяє оптимальному поділу праці в масштабах планети, що, дозволяє оптимізувати процес використання природних ресурсів і, як наслідок – заощаджувати їх.

2) Ресурси, що вивільняються в процесі глобалізації, можливо направляти на підтримку соціальної справедливості, зміцнення макроекономічної стабільності, удосконалювання інфраструктури, освіти, захисту навколишнього середовища і т. ін.

Поряд з позитивними рисами, з глобалізацією пов'язані певні проблеми:

1) Глобалізація підсилює вплив коливань ринку на національні економіки, тому економічні кризи охоплюють господарство цілих регіонів, а період рецесії та наступного зростання значно затримуються.

2) Сучасні міжнародні відносини не спроможні позитивно впливати на процеси, викликані глобалізацією.

Раніше, для забезпечення економічного панування однієї держави над іншими було потрібне захоплення її території за допомогою військової сили. Наприкінці ХХ сторіччя того ж результату досягають шляхом встановлення контролю над фінансовими та інформаційними потоками. Це дає можливість, не порушуючи територіальної цілісності іншої держави, маніпулювати її природними, трудовими, економічними й інтелектуальними ресурсами. У результаті, розвиток процесів глобалізації не гармонізує, а загострює вже існуючі соціальні й економічні протиріччя в окремих регіонах та галузях.

Безліч фактів, що свідчать про суперечливість процесів глобалізації, наводить у своїй монографії, присвяченій цим проблемам, Дж. Стігліц. Він вказує, на те, що за останнє десятиліття ХХ ст. кількість людей, які живуть у бідності (менш, ніж на 2 дол. на день), зросло на 100 млн. осіб. При цьому загальносвітовий дохід зростав у середньому на 2,5% на рік.

Таким чином, глобалізація не сприяла зниженню рівня бідності, забезпеченню стабільності. Вона не дала очікуваних результатів в Україні і більшості інших країн, що здійснюють перехід до ринку.

Різке зростання нерівності було пов'язане з активним тиском розвинутих західних країн. Вони підштовхнули найбідніші держави до ліквідації торгових бар'єрів, але зберегли при цьому свої власні, чим забезпечили зростання власних вигод за рахунок країн, що розвиваються.

Раніше можливо було здійснити чіткий розподіл на внутрішню та зовнішню складові безпеки країн та інструменти їх забезпечення. Тепер, в умовах глобалізації, внутрішня стабільність не є гарантією зовнішньої економічної безпеки. Вона є наслідком зростаючого впливу міжнародного ринку.

В умовах глобалізації спостерігається активізація інтеграційних процесів практично в усіх галузях світової економіки.

Специфічним проявом глобалізації у світовій металургійній галузі є активізація інтеграційних процесів. Усе ширшого розмаху сьогодні набирає політика міжнародних злиттів і поглинань. Завдяки цьому, нафтодобувна, автомобільна, авіаційна й аерокосмічна галузі радикально змінили свою структуру і стали транснаціональними. Так, на сьогодні п'ять найбільших автомобільних компаній виробляють дві третини загальної кількості автомобілів у світі, три провідні гірничо-видобувні компанії постачають світовим металургам 70% всієї кількості залізної руди.

Процеси концентрації капіталу і промислової інтеграції у металургійному бізнесі мають перманентний характер. Але у чорній металургії ці процеси йдуть дещо повільніше - ринкова частка десяти найбільших у світі компаній-виробників сталі у сукупності складає 30 %, а п'яти – лише 19%.

Серед причин інтеграційних процесів у світовій чорній металургії слід назвати наступні. По-перше, історично так склалося, що чорна металургія є досить розвинутою в багатьох країнах світу. По-друге, останніми роками спостерігається переміщення центрів світової металургії до двох азійських країн - Китаю та Індії. Для Західної Європи і США властиве різке скорочення числа зайнятих в металургії. По-третє, загострюється дефіцит сировинних і паливно-енергетичних ресурсів (насамперед, руди та коксівного вугілля) внаслідок їх вичерпання на європейському континенті. Ця стимулює створення вертикально-інтегрованих металургійних груп і альянсів. По-четверте, компанії, які йдуть на злиття активів, розраховують отримати ефект синергії. По-п'яте, ці операції дозволяють зменшити економічні ризики учасників об'єднань і розширити ринки збуту. По-шосте, йдучи на злиття активів, лідери світового металургійного бізнесу розраховують отримати додаткові доходи за рахунок значного зниження конкуренції.

Аналітики прогнозують, що у світовій металургії найближчим часом буде досягнутий такий рівень консолідації, за якого більше половини галузі буде контролюватись найбільшими десятима компаніями-гігантами, які досягнуть світового лідерства, перш за все за рахунок створення виробництва повного циклу. Аналогічні тенденції характерні і для чорної металургії України.

За умови зростання цін на сировину та паливно-енергетичні ресурси, укріплення вертикальної інтеграції у металургії дозволить підприємствам формувати ефективну політику цінової конкуренції за рахунок оптимізації своїх витрат на всіх стадіях металургійного циклу – від видобутку руди, її

збагачення, постачання на меткомбінати, виплавки сталі та виробництва прокату до збуту готової продукції. Тобто економічна ефективність буде досягнута не за рахунок збільшення відпускних цін, а за рахунок цінової конкурентоспроможності продукції. Таким чином, саме завдяки поширенню вертикальної інтеграції у вітчизняній металургії підвищить ефективність її діяльності, що підвищить рівень економічної безпеки галузі і країни в цілому.

Конкурентоспроможність продукції чорної металургії залежить від вартості продукції та послуг галузей-монополістів: електроенергетики, газової промисловості та транспорту. Їх частка у середній вартості одиниці продукції металургійної галузі складає 35 – 40%.

Вітчизняна металургія залишається більш енерго- та ресурсоємною порівняно із закордонними виробниками, тому подальше випереджувальне зростання цін і тарифів природних монополій призведе до реальної загрози економічній безпеці галузі.

В економічній літературі державну політику щодо монополій розділяють на два напрями: регулювання і конкурентна політика.

Серед галузей, по відношенню до яких необхідне не тільки ринково-конкурентне, а й державне регулювання є перш за все природні монополії. Потреба у регулюванні виникає, коли ринкова влада суб'єкта господарювання наближається до монопольної. В Україні це енергопостачання, постачання нафти і газу та продуктів їх переробки, послуги залізничного транспорту, зв'язку і т.ін. Відповідно до ст.1 Закону України «Про природні монополії», «природна монополія – стан товарного ринку, при якому задоволення попиту на цьому ринку є більш ефективним за умови відсутності конкуренції внаслідок технологічних особливостей виробництва (у зв'язку з істотним зменшенням витрат виробництва на одиницю товару в міру збільшення обсягів виробництва), а товари (послуги), що виробляються суб'єктами природних монополій, не можуть бути замінені у споживанні іншими товарами (послугами), у зв'язку з чим попит на цьому товарному ринку менше залежить від зміни цін на ці товари (послуги), ніж попит на інші товари (послуги)».

Метою конкурентної політики є утримання суб'єктів господарювання від дій, що можуть викликати негативні для суспільства наслідки.

Природні монополії здійснюють суттєвий вплив на діяльність практично усіх галузей реального сектора національного господарства, у тому числі і чорної металургії. Однією з природних монополій, що функціонують в Україні, є залізничний транспорт. Проаналізуємо взаємозв'язок динаміки розвитку металургії та політики цієї природної монополії. Використаємо дані Держкомстату України щодо виробництва металу, руди і коксу в Україні та обсягів перевезень і тарифів на перевезення цих вантажів [9].

З аналізу рис. 1 бачимо, що більшість вантажів металургійної галузі України перевозяться залізничним транспортом, суттєво менше – морським; річковий транспорт – майже не використовується.

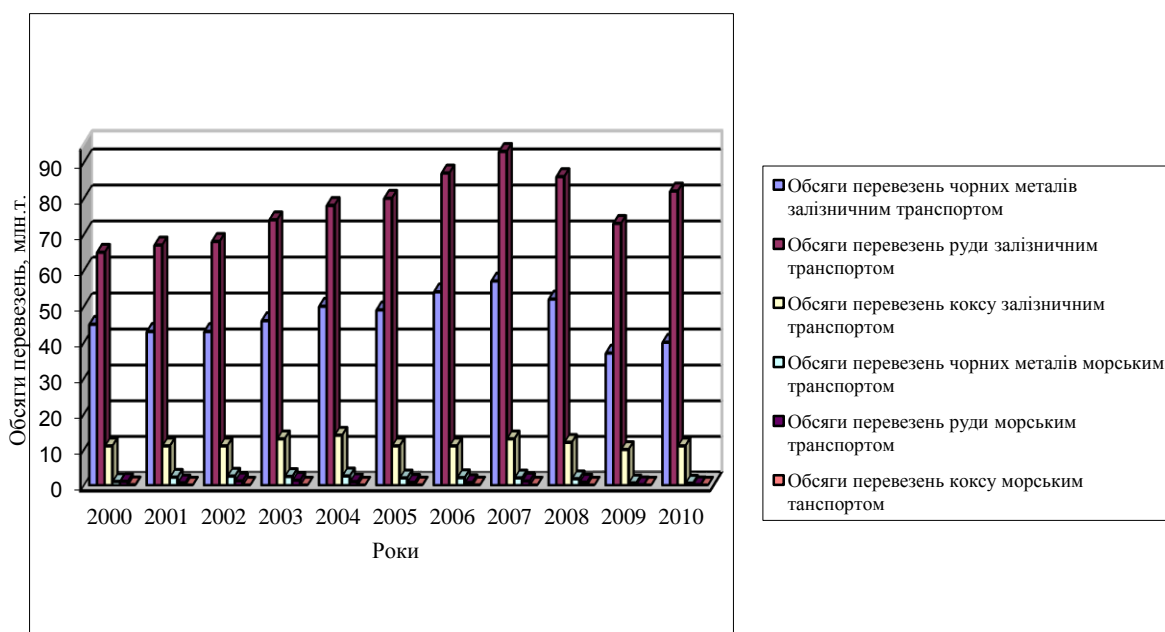


Рис. 1. Обсяги перевезень вантажів металургійної галузі України різними видами транспорту

На відміну від України, впродовж останніх років збільшуються обсяги міжнародних морських перевезень металу, в тому числі і в період останньої світової кризи (табл. 1). Як бачимо, рівень перевезень морським транспортом у світі у 2010 році збільшився у порівнянні не тільки з 2009 роком, коли була світова криза, а й з 2008 роком, що вважається рекордним за останні роки.

На рис. 2 наведені результати аналізу динаміки обсягів виробництва та перевезень металу, руди і коксу в Україні залізничним транспортом. Криві корелюють між собою: зі збільшенням обсягів виробництва продукції, зростає обсяг перевезень вантажів металу, руди і коксу залізничним транспортом.

Таблиця 1

Динаміки міжнародних морських перевезень, млн.т.

Рік	Загальний обсяг вантажів	Металургійні та зернові вантажі	Частка металургійних та зернових вантажів у загальному обсязі, %
1970	2566	448	17,46
1980	3704	796	21,49
1990	4008	968	24,15
2000	5984	1288	21,52
2006	7700	1836	23,84
2007	8034	1957	24,36
2008	8229	2059	25,02
2009	7858	2094	26,65
2010	8408	2333	27,75

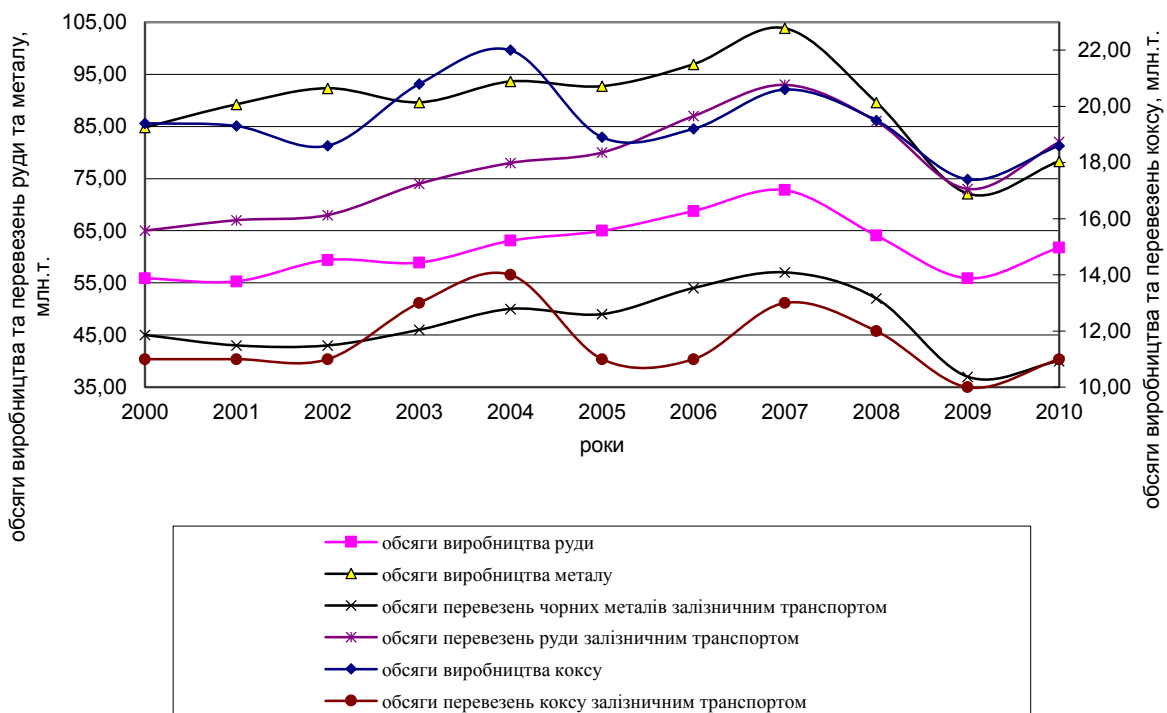


Рис. 2 Динаміка обсягів виробництва та перевезень металу, руди і коксу в Україні залізничним транспортом

На рис. 3 наведені результати аналізу динаміки індексів обсягів виробництва металу, руди і коксу та тарифів на їх перевезення залізничним транспортом. Як бачимо, у кризові для металургії 2001, 2003, 2005, 2008-2009 роки – тарифи на залізничні перевезення не тільки не знижувались, вони навпаки – зростали. Зазначені тенденції є загрозою економічній безпеці вітчизняної металургії, що конкурує саме з країнами, підприємства яких, на відміну від України, знаходяться в морських портах. Внаслідок того, що більшість виробленого в Україні металу перевозиться переважно залізничним транспортом, собівартість тони вітчизняної сталі за рахунок транспортних витрат, вища ніж у конкурентів на 20-30 дол/

Залізничний транспорт, як і будь яка галузі економіки, має на меті отримання прибутків. Але, виходячи із значення вітчизняної металургії для економіки країни, необхідно, на нашу думку, віддавати

перевагу не внутрішньогалузевим, а державним інтересам. В першу чергу це стосується перевезень металу на експорт. Метал, на відміну від сировини - руди і коксу, є товаром з високою часткою готовності до кінцевого споживання, тому забезпечує більшу додану вартість. Отримання більшого прибутку є позитивним для підприємства галузі і вітчизняній економіці. Таким чином, тарифна політика природних монополій - питання, яке потребує державного втручання. Врахування інтересів металургії повинне, на нашу думку, належати до пріоритетів державної економічної політики.

Крім державної підтримки, існує, на нашу думку, можливість оптимізації транспортного забезпечення чорної металургії за рахунок збільшення власного залізничного парку підприємств галузі.

Проведений аналіз показав, що Україна не використовує переваг водних видів транспорту, як найбільш дешевих. На особливу увагу, на нашу думку, заслуговує можливість розвитку та розширення річкових перевезень. Період судноплавства на вітчизняних річках – тривалий, що дозволило б, за наявності суден типа “річка-море”, використовувати переваги водних видів транспорту у транспортному забезпеченні експортних поставок вітчизняних вантажів, у тому числі металургійних.

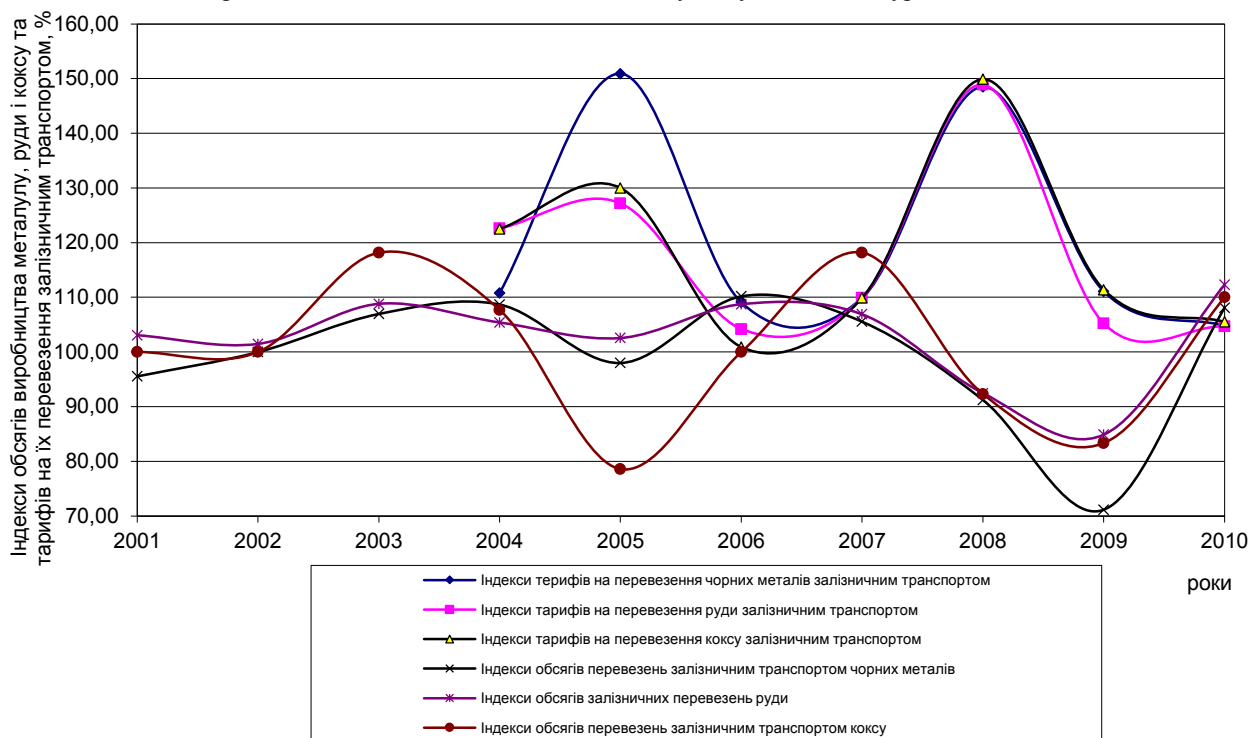


Рис. 3. Динаміка індексів обсягів виробництва металу, руди і коксу та тарифів на їх перевезення залізничним транспортом

Висновки з проведеного дослідження. В роботі проведений аналіз впливу транспортно-логістичної складової на економічну безпеку чорної металургії. Отримані результати свідчать про наявність загрози безпеці провідній галузі національного господарства з боку залізничного транспорту, що є природною монополією.

Доведено, що питання, що потребує державного втручання – це тарифна політика природних монополій. В разі, якщо вона не враховує інтереси галузей реального сектора економіки – це є свідченням того, що розвиток внутрішнього ринку не належить до пріоритетів державної економічної політики.

Особливо важливими для металургів є залізничні тарифи. Сьогодні українська металургія конкурує з країнами, підприємства яких знаходяться в морських портах; у результаті цього підприємства вітчизняної металургійної галузі програють 20-30 дол. на тоні сталі. У цій ситуації доцільним є державне сприяння стримуванню зростання тарифів на перевезення. Важливо відзначити, що експорт чорних металів - це не просто вивіз сировини, це - торгівля товаром з високою часткою готовності до кінцевого споживання; товаром, що, на відміну від руди та коксу є результатом складного технологічного процесу, що включає як мінімум три стадії інтенсивного переділу.

Щодо металургії, то виправданими, на нашу думку, можливо вважати зусилля з боку держави щодо підтримки залізничного транспорту та збільшення парку власного залізничного парку підприємств металургійної галузі.

Додатковим резервом оптимізації транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності реального сектора економіки є розширення можливостей використання водного транспорту: морського та річкового. Доцільним можливо вважати збільшення обсягів перевезень металургійних вантажів морським транспортом. Крім того, практично невикористаним резервом у нашій країні є річковий транспорт. За умови розширення його флоту суднами типу “річка-море”, можливим є залучення його до забезпечення перевезень експортних та імпорتنних вантажів.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ

1. Котц Д. Банковский контроль над крупными корпорациями США / Котц Д. - М.: Прогресс, 1992. - 283 с.
2. Аптекарь С.С., Амоша А.И. Экономические проблемы черной металлургии Украины: [монографія] / Аптекарь С.С., Амоша А.И. – Донецк: ДонГУЭТ, 2005. – 383 с.
3. Загорська Т.П. Ринок металопродукції і розвиток гірничо-металургійного комплексу України / Т.П.Загорська // Економіка і прогнозування. – 2005. - №4. – С.95 – 106.
4. Макогон Ю. Горно-металлургический комплекс Украины: мифы и реальность / Ю.Макогон // Зеркало недели. - 2008. - № 34. – С.3.
5. Кумм У. Черная металлургия России, Украины и Казахстана: вызовы и перспективы / У.Кумм, В.Мезенцев // Национальная металлургия. – 2006. - №1. – 20-27.
6. Осипов В. Світові процеси глобалізації та перспективи розвитку гірничо-металургійного комплексу України / В.Осипов, В.Точілін, В.Венгер В., О.Єрмакова // Конкуренція. – 2008. - №6. – С.124-129.
7. Точілін В. Економічна безпека і ринкова влада / В.Точілін, В.Венгер // Вісник ТНЕУ. – 2008. - №3. – С.60-68.
8. Волошин В. Вертикально інтегровані структури в чорній металургії України: проблеми й перспективи розвитку / В.Волошин, А.Ягмурджи // Металл. – 2009. - №1. – С.41-45.
9. Державна служба статистики України – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.ua>.