

УДК 656.61.(477)(003)

## ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ПОТЕНЦІАЛУ НАЦІОНАЛЬНОЇ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНДУСТРІЇ

С.О. Машканцева, к.е.н.

Одеська національна морська академія, Одеса, Україна

*Машканцева С.А. Особливості формування потенціалу національної морської транспортної індустрії.*

Розглядаються найважливіші умови ефективного функціонування національного морського транспорту в системі глобалізації і посилення інтеграційних процесів, узагальнюються підходи до формування інструментарію стійкого позиціонування морського транспорту в системі міжнародного розподілу праці, ухваленню ефективних економічних і інвестиційних рішень, що дозволить при системному використанні реалізувати стратегію формування морського транспортного потенціалу відповідно до національних інтересів і забезпечити його антикризовий стан.

*Ключові слова:* інтеграційні процеси, нормалізовані параметри розвитку, ефективність судноплавства, інвестиційна діяльність, ризик

*Машканцева С.А. Особенности формирования потенциала национальной морской транспортной индустрии.*

Рассматриваются важнейшие условия эффективного функционирования национального морского транспорта в системе глобализации и усиление интеграционных процессов, обобщаются подходы к формированию инструментария устойчивого позиционирования морского транспорта в системе международного разделения труда, принятию эффективных экономических и инвестиционных решений, что позволит при системном использовании реализовать стратегию формирования морского транспортного потенциала в соответствии с национальными интересами и обеспечить его антикризисное состояние.

*Ключевые слова:* интеграционные процессы, нормализованные параметры развития, эффективность судоходства, инвестиционная деятельность, риск

*Mashkantseva S.A. Feature of formation of potential of the national sea transport industry.*

The major conditions of effective functioning of national sea transport in system of globalisation and strengthening of integration processes are considered, approaches to formation of toolkit of steady positioning of sea transport in system of the international division of labour are generalised, to acceptance of effective economic and investment decisions that will allow to realise at system use strategy of formation of sea transport potential according to national interests and to provide its anti-recessionary conditions.

*Keywords:* the integration processes, the normalised parameters of development, efficiency of navigation, investment activity, risk

Тривала історія розвитку світової економіки показала, що найважливішим стає дотримання нормалізованого співвідношення між заощадженнями, що забезпечують фінансування конкурентних напрямів виробництва. Як основний критерій успішності цього процесу повинно розглядатися нормалізоване споживання [1]. При цьому об'єктивно зростає роль морської транспортної індустрії в організації безперервного обслуговування товарних потоків в системі реалізації міжнародного розподілу праці.

Необхідно враховувати наявність малих і великих циклів ділової активності у світовому судноплавстві, підпорядкованим дії безлічі чинників [2]. До об'єктивних чинників слід віднести: наявність середньострокових економічних циклів в системі світової економіки. Усередині морської транспортної індустрії формуються особливі умови реалізації потенціалу провізної здатності; схильність морського судноплавства дії гідрометеорологічних умов; еластичність кон'юнктури фрахтового ринку; збіг термінів реалізації різних зовнішньоторговельних контрактів численними економічними підсистемами; сезонність виробництва і споживання основних груп товарів.

Розробка перспективної стратегії входу України в число стандартних морських держав передбачає необхідність враховувати альтернативні проекти розвитку торговельного флоту морських басейнів. Нині традиційно в основі створення нових судноплавних компаній використовується сукупність джерел капітальних вкладень. При державній підтримці можливе широке використання принципу корпоративних інвестицій і акціонерної форми власності. Головне, щоб судноплавні компанії вирішували складні транспортно-економічні зв'язки регіонів країни і завдання здійснення зовнішньоторговельних перевезень на принципах конкурентної стійкості.

Нерівномірна стійкість розвитку міжнародної економіки, зміна ролі центрів пріоритетного зростання на основі об'єднання БРІКС в глобалізації зовнішньоторговельних відносин і необхідність управління станом транспортної безпеки національного господарства в цих умовах зумовлює завдання формування ефективного транспортного потенціалу. В той же час, розвиток

торговельного флоту і портів у визначальній мірі залежить від характеру національної морської транспортної політики. Постійне підвищення значущості морського транспорту для конкурентної участі в міжнародному розподілі праці зумовлює і активізацію діяльності суднобудівельного комплексу.

#### **Аналіз останніх досліджень та публікацій**

Стійкість фрахтових потоків і завдання макроекономічних інтересів реалізуються в умовах капіталізації грошових потоків, що створюють різні форми власності. Їх співвідношення залежить від активності державної транспортної політики і підприємницької ініціативи різних груп інвесторів. Судноплавні компанії, виконуючи в основному функції оператора на фрахтовому ринку, у будь-якому випадку забезпечують позитивну збалансованість рахунку поточних платежів. Отже, в структурі ризику нестабільності фрахтового ринку важливий розподіл відповідальності за результати діяльності між державними інститутами і судовласниками.

Головним стає досягнення конкурентного стану виробничих засобів і вироботка стратегії збалансованої інвестиційної діяльності. З урахуванням цих обмежень потрібно із складного комплексу питань зосередити увагу на проблемах, закономірностях, чинниках і формах досягнення нормалізованих параметрів розвитку і функціонування національних судноплавних компаній. У ряді виконаних досліджень [3, 4, 5] систематизовані основні напрями формування національного потенціалу торговельного судноплавства. Проте залишаються невирішеними питання ранжирування завдань становлення України, як активної морської держави. У цьому процесі необхідно зосередити увагу на розробці інструментарію підвищення ефективності судноплавства на основі інтеграційних процесів. Необхідно також виділити вимоги до антикризового управління системи протягом життєвого циклу проектів.

За інших рівних умов необхідно враховувати ту обставину, що транспорт активно бере участь у формуванні бюджету країни. Платежі з прибутків транспорту, які формують державні або муніципальні грошові потоки, досягають 35-40% від валової виручки. В умовах нормального розвитку транспортної індустрії податок на прибуток забезпечує до 9% надходжень до державного бюджету відносно параметрів інших складових економічної системи.

Проте обмеження інвестиційних ресурсів передбачає необхідність ретельного обґрунтування проектів розвитку провізної здатності торговельного флоту. Саме цій проблемі присвячена значна кількість досліджень, зокрема, на особливу увагу заслуговують публікації [6, 7, 8]. Проте, окремі питання вибору масштабів розвитку флоту вимагають подальшої розробки і уточнення. Сюди ж відноситься і критеріальне забезпечення

поточних і стратегічних рішень по досягненню антикризового стану торговельного мореплавства.

Вимір же ефективності рішень, що приймаються, вимагає комплексного підходу до оцінки використання системного потенціалу морської транспортної індустрії з позиції не лише комерційних цілей, але і загальної економічної безпеки зовнішньоторговельних відносин.

Постановка завдання і мети дослідження. Для досягнення економічної стійкості національних судноплавних компаній в системі світового ринку транспортних послуг необхідно враховувати дві глобальні умови конкурентоспроможності. Це, передусім, наявність флоту з адекватним попиту техніко-економічним рівнем. І, крім того, використання усіх інструментів, регулюючих економічність експлуатації суден. Серед них слід зазначити умови міжнародного ринку праці моряків і інститут «зручних» прапорів [9]. У цьому аспекті основною *метою статті* розглядається процес формування потенціалу морської транспортної індустрії, що забезпечує транспортну незалежність зовнішньоторговельних перевезень.

#### **Виклад основного матеріалу дослідження**

Проблеми економічного зростання в Україні протягом тривалого періоду були обумовлені обмеженням грошової маси, що привело до низької платоспроможності населення. У цих умовах основою формування платіжного балансу стає експорт сировинних ресурсів і металургійної продукції. Відсутність при цьому провізної здатності національного флоту обмежує виробниче накопичення і стримує активність позиціонування на фрахтовому ринку. При обмеженому об'ємі грошової маси зростають процентні ставки за кредитом, скорочуються соціальні програми бюджету. Податки при обмежених грошових потоках не можуть підтримувати розвиток навіть пріоритетних галузей. Національна економіка повинна стабілізуватися і розвиватися на основі збалансованості інституціональних стратегій і ефективної підприємницької діяльності в системі конкурентних ринків.

В умовах глобалізації економічних відносин, що зумовлюють підвищення ролі інтеграції у всіх сферах господарської діяльності, найважливішою для національного флоту стає ефективність участі в забезпеченні вантажопотоків міжнародної економіки. Позиція судноплавних компаній в цих умовах залежить від характеру реалізації інвестиційних програм і активності морської транспортної політики країни, з одного боку. А з іншого боку, необхідне досягнення адекватності технічних параметрів і рівня організації судноплавства щодо обмежень з боку Міжнародної морської організації.

Розрахунки економічної ефективності техніко-економічного рівня повинні виявити актуальні напрями становлення основних складових морських транспортних підприємств. При цьому особлива увага повинна приділятися формуванню

основного капіталу, обґрунтуванню параметрів життєвого циклу і рівня конкурентоспроможності. Рівень інтеграції до міжнародних транспортних структур повинен ув'язуватися з оптимізацією виробничої програми. Головним елементом останньої необхідно розглядати підтримку адекватного стану національного торгового флоту відносно ринку транспортних послуг.

У економіці взагалі, а в системі морської транспортної індустрії особливо, як головний чинник розвитку стає час. У будь-якому випадку всякий господарський процес протікає в часі. Обмеженість економічних ресурсів вимагає максимізації їх віддачі по кінцевому результату в одиницю часу. Швидкість зміни економічних процесів, тобто темпи приросту результатів відносно ресурсів і витрат, визначають ефективність усієї системи господарювання і інвестування. Тому як критерій доцільності тих або інших рішень стає чинник часу.

В основі комплексного розвитку за критеріями оптимальності рішень лежить досягнення економічних цілей. Як обмежуючі умови розглядається поточний стан ринку транспортних послуг і доступність інвестиційних ресурсів. Напрями і темпи реалізації перспективних завдань обумовлюються параметрами базисного стану судноплавних компаній і підрозділів торговельних портів. Основним принципом утримання позиції слід вважати націленість на поточні умови конкуренції.

Стратегія ухвалення функціональних і інвестиційних рішень повинна відображати: рівень використання виробничого потенціалу по основних чинниках; критеріальні обмеження ухвалення інвестиційних і організаційних рішень в системі розвитку і функціонування; реальність оцінки і корегування ходу реалізації базових параметрів транспортної системи; вдосконалення механізму і інструментарію оптимізації результатів за перманентністю зовнішніх умов операторської діяльності.

Основним змістом інвестиційної політики при такому підході слід рахувати забезпечення оптимальності співвідношення прибутковості і ризику, управління ліквідністю, формування достатнього прибутку і стійкості грошових потоків.

Економічна стабільність ринку морської торгівлі, заснованої на конкурентних позиціях національних судноплавних компаній, у визначальній мірі залежить від інвестиційного клімату. В цьому відношенні ідеальним станом фінансового забезпечення проектів розвитку об'єктів мореплавання можна вважати висновок: «Инвестиционные и операционные решения в большей степени влияют на поток наличности, решения по финансированию определяют стоимость капитала» [9]. На рис. 1 представлений логічний взаємозв'язок ресурсів і найважливіших результатів реалізації інвестиційних і менеджерських рішень.

При реалізації інвестиційного проекту розвитку підприємств морського транспорту, що передбачає приріст провізної здатності флоту або пропускної спроможності вантажних терміналів, як найважливіше завдання в довготривалому періоді стає вибір рівноважної тарифної ставки. Обґрунтування як адекватної тарифної політики щодо якості транспортного обслуговування, так і досягнення конкурентної стійкості повинне орієнтуватися по критеріях розширення позиції підприємств на ринку транспортних послуг. Як таку базу слід використовувати середньозважений тариф, розрахований за останній діловий цикл фрахтового ринку. При цьому для зниження міри ризику і обмеження капіталоємності розвитку слід використовувати коефіцієнт «здешевлення» кінцевого результату в межах 0,9.

Складність механізму управління кінцевими результатами реалізації стратегії розвитку за критеріями стійкого позиціонування в пріоритетному сегменті операторської діяльності (рис. 1) обумовлює необхідність інформаційного забезпечення менеджерських і інвестиційних рішень. В умовах глобалізації морської транспортної індустрії головним стає формування техніко-економічного рівня підприємств морського транспорту, який забезпечував би конкурентну економічність і адекватність функціональної діяльності відносно середніх умов ринку морської торгівлі.

В період посилення глобалізації економічних відносин на основі відносно повільних темпів зростання промислово розвинених країн, найважливішою метою стає управління зростанням ринкової вартості функціонуючих і проєктуюмих об'єктів. Цей процес на морському транспорті повинен виступати в наступних формах: вибору таких проєктів суден, які протягом життєвого циклу в найменшій мірі будуть схильні до ризику втрати вартості; злиття і поглинання, що попереджає втрату вартості унаслідок неправомірних конкурентних дій і незбалансованого зростання дедвейту окремих груп суден; вибору механізму і інструментарію управління конкурентною собівартістю, що забезпечує високий рівень капіталізації грошових потоків на основі принципу лідерства за витратами.

Будь-які національні завдання розвитку морського транспортного комплексу повинні враховувати загальну тенденцію інтеграції обслуговування вантажопотоків на основі логістики і мультимодальних технологій. При виборі стратегії, в цьому аспекті, слід мати на увазі виникнення двох принципових завдань, обумовлених проєктом розвитку. Перше завдання – обґрунтування інвестиційного проєкту на підставі критеріїв оптимальності і сукупності обмежень. Як самостійні завдання повинні розглядатися параметри техніко-економічного рівня в межах допустимого ризику реалізації цільових функцій. Як компромісне рішення розглядається мінімізація капіталоємності і собівартості одиниці транспортної роботи.

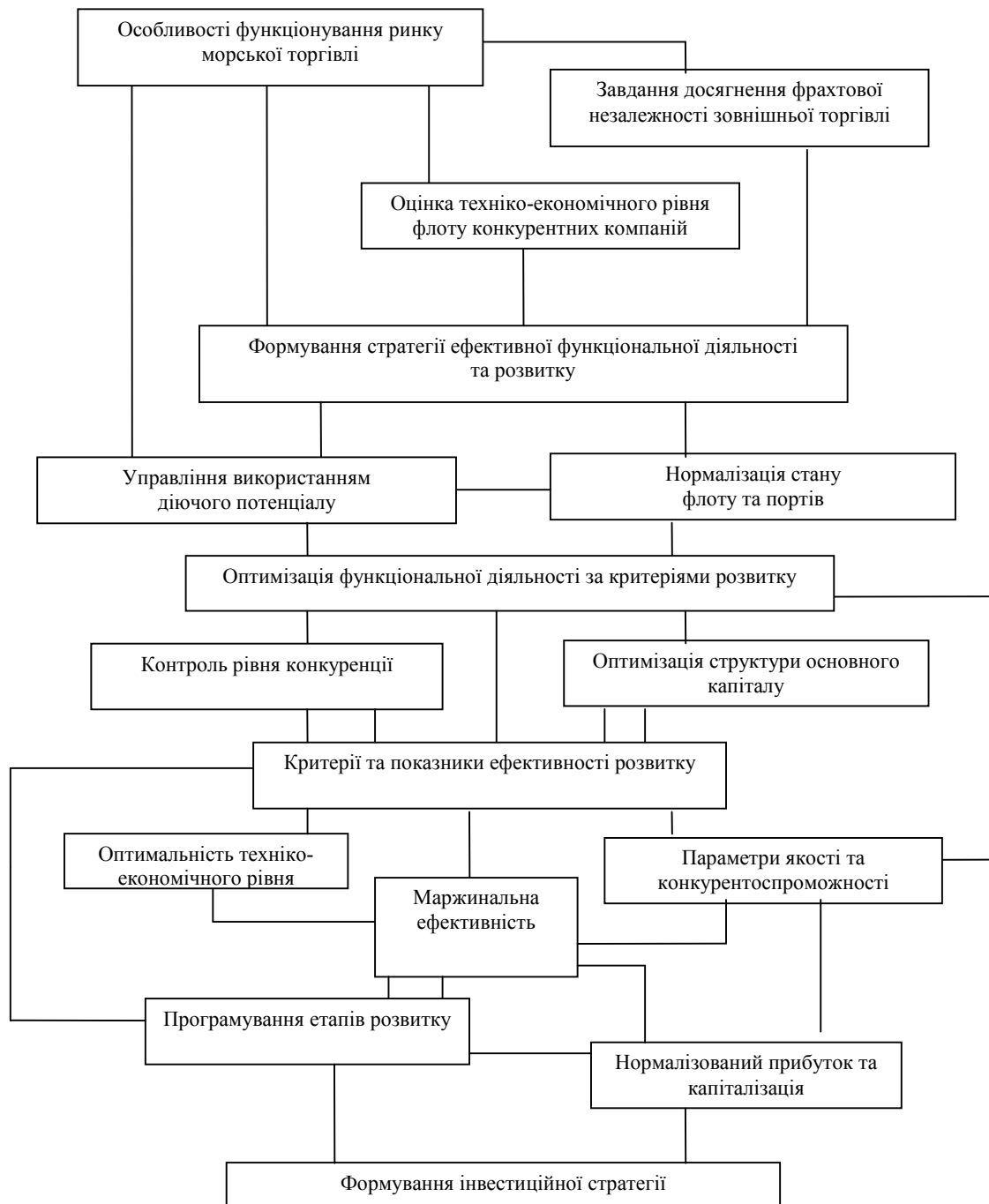


Рис. 1. Економічні основи ефективного розвитку національного морського транспорту

Друге завдання пов'язане із забезпеченням ефективності функціонування об'єкту. Ефективне управління розвитком морських транспортних підприємств може бути забезпечене на основі адекватності стану виробничого потенціалу щодо динаміки і інтенсивності обробки вантажних потоків. Необхідно постійно розраховувати рівень незбалансованості об'єму вантажопотоків і провізної або пропускну здатності. Недопущення дефіциту потужностей або їх різкого перевищення об'ємів вантажопотоків повинне ґрунтуватися на розрахунках потрібних інвестицій і фінансових результатів по альтернативних варіантах.

Вибір параметрів і напрямку розвитку морських транспортних підприємств характеризується особливостями зміни ситуації на ринку транспортних послуг, станом виробничого потенціалу і ресурсоемістю нарощування провізної здатності або диверсифікації функціональної діяльності. Останні обмеження повинні уточнюватися за якістю обробки транспортних потоків і по формуванню різних видів внутранспортного ефекту, який впливає на стійкість системи. Дію вибраних форм розвитку слід оцінювати по порівнянню величини інвестиційних витрат з поточною економією флоту або портів і з супутнім ефектом. При цьому слід гармонізувати

параметри розвитку з рівнем використання діючого виробничого потенціалу.

### Висновки

Гарантована реалізація мети розвитку національного морського транспортного комплексу обумовлюється двома чинниками: ефективністю і доступністю інвестиційних ресурсів; стратегією державного управління стійкістю макроекономічного розвитку. Звідси витікає завдання концентрації ресурсів по підприємницьких завданнях і розподіл ресурсів в системі макроекономічних цілей.

Стратегічні завдання розвитку народного господарства в системі глобалізації зумовлюють сукупність чинників розвитку торговельного флоту. При виборі параметрів розвитку національної складової торговельного мореплавання слід враховувати як принципи ефективної діяльності, так і параметри інтеграційних процесів. Будь-яка зміна граничних витрат повинна компенсуватися зростанням підприємницького ефекту.

Висока прибутковість на фрахтовому ринку часто супроводжується адекватним рівнем ризику, або досягається стійкість функціонування при достатній прибутковості. Головним питанням стає точність прогнозування потоку інвестицій незалежно від циклічних коливань у вибраному секторі операторської діяльності.

В умовах глобалізації економічних відносин і посилення інтеграційних процесів необхідно визначити перспективні сукупні результати ізольованого і взаємопов'язаного розвитку на основі мегапроектів. Вони повинні представляти цільові програми, які включають локальні проекти досягнення відповідності стану окремих ланок і всього логістичного ланцюга головним вимогам.

Проте, дисбаланс вантажопотоків і транспортної потужності, що формується періодично, зумовлюється не лише організаційними чинниками, але і інституціональною невизначеністю і помилками у виборі цінової політики. В цьому відношенні необхідно погодитися з твердженням: «Аксиомное ценообразование начинается с

лучшего понимания экономических основ затрат и ценности» [10].

Саме цінність послуг інтермодальних транспортних комплексів не знаходить повного відображення в системі формування сприйманої цінності і наскрізних тарифних ставок, що і є однією з причин послаблення конкурентних позицій національної підсистеми світового морського транспортного комплексу.

Для управління функціональною стійкістю підприємств морського транспорту необхідно систематизувати цілі і принципи реакції на характер формування вантажопотоків і конкурентного їх освоєння. З цим пов'язана необхідність оптимізації темпів зростання основного капіталу. Організацію використання базисного виробничого потенціалу судноплавних компаній і торговельних портів слід оцінювати по параметрах приросту кінцевих виробничих і фінансових результатів підприємства.

Незважаючи на обмеженість інвестиційних ресурсів, пріоритетність техніко-економічного рівня в системі конкурентного позиціонування зберігається, тому важливо зосередити увагу на вдосконаленні структури виробничого потенціалу. Як показує практика світової морської транспортної індустрії – це відноситься до найважливішого чинника підвищення економічної ефективності судноплавних компаній.

Одночасно виділяється процес формування адекватності стану системи по якісним характеристикам відносно умов конкуренції. Однією з проблем залишається вибір співвідношення альтернативних форм власності і посилення стратегії нормалізації власних джерел інвестиційної діяльності.

Кінець кінцем, раціональна підприємницька діяльність менеджерських компаній і трудових колективів на базі основного капіталу, незалежно від приналежності виробничих об'єктів, повинна регулюватися чинним законодавством, макроекономічними завданнями і підприємницькими критеріями. В період кризового стану підприємств увага має бути зосереджена на збереженні основного і людського капіталу фірми на основі справедливого перерозподілу прибутків.

### Список літератури:

1. Самуэльсон П. А. Экономика / П. А. Самуэльсон, В. Д. Нордхаус ; пер. с англ. О. Л. Пелявского. – [18-е изд.]. – М.: Изд. дом Вильямс, 2007. – 1360 с.
2. Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD – New York and Geneva: UN, 2013.
3. Винников В. В. Проблемы комплексного развития морского транспорта : монография / В. В. Винников. – Одесса: Фенікс, 2005. – 300 с.
4. Жихарева В. В. Теория и практика инвестиционной деятельности судоходных компаний / В. В. Жихарева. – Одесса: ИПРиЭЭИ НАН Украины, 2010. – 480 с.
5. Николаева Л. Л. Принципы устойчивого развития судоходных компаний в глобальном рынке морской торговли: монография / Л. Л. Николаева. – Одесса: ИПРиЭЭИ НАН Украины, 2008. – 353 с.

6. Котлубай О. М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні / О. М. Котлубай. – Одеса: ІПРЕЕД, 2004. – 454 с.
7. Примачев Н. Т. Принципы интеграции в торговом судоходстве : монография / Н. Т. Примачев, А. Н. Примачев. – Одесса: Фенікс; М.: Транслит, 2006. – 360 с.
8. Примачев Н. Т. Проблемы устойчивого развития подсистем глобальной морской транспортной индустрии: монография / под общей ред. Примачева Н.Т., Klimek Н. – Херсон: Гринь Д.С., Gdansk: UGIT і НМ, 2014. – 318 с.
9. Проблемы сбалансированности мирового рынка морской торговли : монография / [Миусов М. В., Шемякин А. Н., Примачев Н. Т. и др.] ; науч. ред. Н. Т. Примачев. – Одесса: ИздатИнформ, 2011. – 331 с.
10. Пайк Р. Корпоративные финансы и инвестирование / Р. Пайк, Б. Нил; пер. с англ. Е. Ковачева и др. – [4-е изд.]. – СПб.: Питер, 2006. – 784 с.

Надано до редакції 02.07.2014

Машканцева Світлана Олександрівна / Svitlana O. Mashkantseva  
*magseabird@i.ua*

***Посилання на статтю / Reference a Journal Article:***

*Особливості формування потенціалу національної морської транспортної індустрії [Електронний ресурс] / С.А. Машканцева // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2014. – № 5 (15). – С. 218-223. – Режим доступу до журн.: <http://economics.opi.ua/files/archive/2014/n5.html>*