

безпеки транспортного обслуговування.

Виходячи з критеріїв якості та безпеки транспортного обслуговування залізничних переїздів, запропоновано застосування агрегатного підходу до визначення їх економічної ефективності. Його особливістю є врахування агрегатної структури технічних засобів, якими на даний час обладнані залізничні переїзди. А тому економічна оцінка якості та безпеки транспортного обслуговування місць перетину транспортних потоків на одному рівні в умовах застосування агрегатного підходу виконується за кожним окремим пристроєм у складі технічних засобів, якими обладнані залізничні переїзди. Вибір саме агрегатного підходу ґрунтується на його теоретичній та практичній цінності.

Перспективи подальших досліджень у даному напрямку стосуються розробки математичного інструментарію для виконання оцінки ефективності технічних засобів транспортного обслуговування залізничних переїздів.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Абрамов И.М. Внетранспортный эффект работы железных дорог / И.М. Абрамов, В.Г. Галабурда // Железнодорожный транспорт. – 2012. – №3. – С. 58-62.
2. Волков Б.А. Эколого-экономическая оценка последствий аварийных ситуаций с опасными грузами / Б.А. Волков, И.С. Лобанова // Экономика железнодорожного транспорта. – 2012. – №11. – С. 103-104.
3. Гибшман А.Б. Определение экономической эффективности проектных решений на железнодорожном транспорте / А.Б. Гибшман. – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 2005. – 240 с.
4. Дикань В.Л. Система інтегрованого управління інвестиційно-інноваційним розвитком залізничного транспорту / В.Л. Дикань, О.Г. Кірдіна // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2011. – №1. – С. 137-144.
5. Ивлев И.В. Финансы и финансирование железнодорожного транспорта / И.В. Ивлев. – 8-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 2010. – 488 с.
6. Міщенко С.П. Економічна безпека залізничного транспорту України в контексті захисту національних інтересів країни / С.П. Міщенко // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. – 2014. – №48. – С. 43-50.
7. Пасічник В.І. Економіко-організаційні аспекти управління експлуатаційною діяльністю залізниць / В.І. Пасічник // Залізничний транспорт України. – 2005. – №2. – С. 78-80.
8. Чередниченко О.Ю. Систематизація факторів впливу на економічну безпеку залізничного транспорту // О.Ю. Чередниченко // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. – 2014. – №48. – С. 73-78.
9. Thies H. Das FSS-Pilotprojekt der SBB – weltweit erste Applikation von ETCS Level 2 / H. Thies, A. Wik // Signal and Draht. – 2012. – №9. – P. 16-18.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДУЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Токмакова І.В.*

УДК: 656.61(477):005.44

DOI: <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i51.57475>

ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ МОРСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ НА СТАДИИ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

Голубкова И.А., д.э.н., доцент, профессор (ОНМА)

Формирование современной морской транспортной индустрии обусловлено трансформационными процессами в системе международного разделения труда. Динамичность этого процесса становится важнейшим фактором развития морского транспортного потенциала. При этом существенно изменяется характер сбалансированности величины грузопотоков и

потенциала провозной способности флота. Одновременно изменяется роль отдельных морских государств в обеспечении устойчивости транспортного обслуживания внешнеторговых отношений. Выделяется фактор функционально-правовой доступности к транспортному обеспечению операторов внешнеэкономических отношений. Одновременно возрастает роль фактора асимметрии развития рынка морской торговли и необходимости реализации принципа устойчивости отдельных национальных подсистем. Поэтому в статье рассматриваются принципиальные особенности необходимой реакции на совокупность изменений в глобальной морской транспортной индустрии.

Ключевые слова: провозная способность флота, устойчивость позиционирования, эффективность, факторы развития, рынок морской торговли.

ФАКТОР РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНИХ МОРСЬКИХ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ НА СТАДІЇ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Голубкова І.А., д.е.н., доцент, професор (ОНМА)

Формування сучасної морської транспортної промисловості зумовлено трансформаційними процесами у системі міжнародного поділу праці. Динамічність цього процесу стає найважливішим фактором розвитку морського транспортного потенціалу. При цьому суттєво змінюється характер збалансованості величини вантажопотоків та потенціалу провізної спроможності флоту. Одночасно змінюється роль окремих морських держав у забезпеченні стійкості транспортного обслуговування зовнішньоторговельних відносин. Виділяється фактор функціонально-правової доступності до транспортного забезпечення операторів зовнішньоекономічних відносин.

Одночасно зростає роль фактора асиметрії розвитку ринку морської торгівлі та необхідності реалізації принципу стійкості окремих національних підсистем. Тому у статті розглядаються принципові особливості необхідної реакції на сукупність змін в глобальній морській транспортній індустрії.

Ключові слова: провізна спроможність флоту, стійкість позиціонування, ефективність, фактори розвитку, ринок морської торгівлі.

FACTORS OF DEVELOPMENT OF NATIONAL MARINE TRANSPORT SYSTEMS IN STAGES OF GLOBALIZATION

Golubkova I.A., PhD, associate professor, professor (ONMA)

Formation of modern maritime transport industry is stipulated by the transformation processes in the system of international division of labor. The dynamism of this process is one of the most important factors in the development of maritime transport capacity. In this connection, the character of the balance of value of the potential traffic and carrying capacity of the fleet changes significantly. At the same time the role of certain maritime countries in ensuring of the stability of the transport service of foreign trade relations changes too. Factor of functional legal accessibility to transport ensuring of operators of foreign economic relation is marked out. At the same time, the role of the factor of asymmetry of market development of maritime trade and the need to implement the principle of stability of individual national subsystems is increasing. Therefore, the article considers the basic features of necessary reaction to a set of changes in the global maritime transport industry.

Keywords: carrying capacity of the fleet, stability of positioning, efficiency, factors of development, market of maritime trade.

Постановка проблеми. В совокупности работ и аналитических обзоров [1,2] исследованы особенности прогнозирования основных параметров работы флота в системе рынка морской торговли и обоснованы перспективные направления развития региональных сегментов

мирового фрахтового рынка. Традиционно выделяются факторы, предопределяющие количественные и качественные показатели развития потенциала отдельных судоходных компаний в условиях интеграции транспортных и производственных подсистем.

Активная позиция государства в проблемах развития национального торгового судоходства должна рассматриваться в качестве одного из определяющих принципов эффективного позиционирования страны в международном разделении труда. Примером такого подхода следует считать действия государств о постепенном создании и наращивании потенциала национального торгового флота. В частности, в Министерстве транспорта и коммуникаций Беларуси создан отдел по организации регулярных морских перевозок, которые осуществляются компаниями-резидентами. Одновременно Китай формирует мощности торговых портов и провозной способности флота, отвечающие национальным параметрам участия страны в международном разделении труда. Эта стратегия, в свою очередь, ограничивает возможности таких стран как Украина, поэтому важно выявить и уточнить новые тенденции в функционировании глобального рынка морской торговли.

Анализ последних исследований и публикаций. Однако ряд проблем геополитического характера, оказывающих влияние на направления, параметры и условия развития национального морского транспортного комплекса Украины не освещен в достаточной мере. Важнейшим становится поиск механизма и инструментария управления эффективностью развития морского транспорта с учетом геостратегических аспектов развития. Подсистема должна находиться в таком состоянии, при котором риски участия резидентов в международном разделении труда были минимальными. С позиции предпринимательских интересов национальные судоходные компании должны обладать способностью конкурентной реализации производственного потенциала в секторах свободной операторской деятельности.

Однако существуют и глобальные проблемы, реализации такого подхода особенно с позиции экономичности. Система глобального регулирования торгового судоходства на основе технологий, предусматривающих использование новых технических решений и экологически чистого топлива (дистиллята), повышает стоимость доставки товаров, а, следовательно, ограничивает потребительский спрос без повышения эффективности других видов деятельности.

Одним из принципов эффективного позиционирования общесистемной или локальной транспортной организации в мировом

фрагментном пространстве является соблюдение макроэкономических целей и предпринимательских интересов на базе многообразия форм собственности. Достаточно привести положение, что Турецкие государственные железные дороги управляли семью важнейшими торговыми портами страны (Стамбул, Измир, Самсун и др.), но они не подлежат концессионированию в отличие от другой группы портов.

Вопросам, связанным с общим экономическим ростом в целом и его влиянием на развитие морского транспорта посвящено значительное количество работ. В статье учтены положения и подходы, изложенные в работах [3], в области морского транспорта выделяются работы [4,5]. Тем не менее, постоянные изменения в глобальных экономических отношениях существенно трансформируют требования к развитию морской торговли.

Постановка задачи и цели. Усиление трансформационных процессов в глобальном рынке морской торговли предопределяет задачи оценки текущих и перспективных условий формирования национального транспортного потенциала. Поэтому среди задач исследования выделяется систематизация факторов развития флота и портов, а основной целью статьи рассматривается обобщение направления эффективного их отражения в системе национальной морской транспортной индустрии.

Изложение основного материала исследования. Морская транспортная индустрия, состоящая из национальных подсистем, обеспечивает устойчивость мировой торговли, превышающей \$ 18 трлн., ее эффективное состояние требует использования порядка 1,6 млрд. тонн дедвейта и 1,5 млн. моряков. Этим и определяется роль морского транспорта и характер трансформационных процессов, которые через систему факторов должны учитываться в государственной морской транспортной политике.

К группе социальных факторов устойчивого развития подразделений морехозяйственного комплекса относятся:

особенности проявления принципов экономического роста и формирования производственного потенциала на рынке транспортных услуг;

уровень управления параметрами перспективного развития на базе собственных ресурсов;

роль, место и особенности развития региональных транспортных систем, входящих в глобальную структуру интеграции;

принципы ценообразования на рынке транспортных услуг в зоне действия данного транспортного предприятия.

Усиливается принцип региональной интеграции. Так, порты Украины и Прибалтики конкурируют в зоне распределения транзита российских и белорусских грузов. Однако для достижения устойчивости развития возможно установление сотрудничества на основе оптимизации функционирования транспортного коридора Прибалтика - Украина с минимизацией политической составляющей экономического развития.

На начало 2014 года более 80% судов, принадлежащих реальным владельцам, плавали под чужими флагами. Это обусловлено высокими ставками налога по сравнению с условиями формирования экономических результатов при работе на фрахтовом рынке. Выгодные экономические условия для регистрации тоннажа предоставляют как традиционные страны с подставными флагами, так и новые. Вследствие такой несбалансированности налоговых условий 90 процентов судов, построенных в 2002 – 2014 годах зарегистрированы под иностранными флагами. За этот период существенно изменилось соотношение судов регистрируемых под национальным и иностранными флагами. В 1992 году под флагами необходимости было зарегистрировано 28,4%. В 2014 году этот показатель достиг 70 процентов.

Члены Международной Ассоциации Классификационных Обществ с учетом тенденции ужесточения санкций к морским судам техническое состояние и управление безопасностью которых не соответствует стандартам, проводят особый режим освидетельствования, что и сужает регион использования субстандартных судов.

Следует согласиться с принципом доходности владения капиталными активами (*holdingperiodreturn*), принятый в системе индивидуального инвестирования, и на основе которого контролируется уровень риска [6, с. 248]. Важна разработка вариантов изменения ситуации: экономическое развитие, нормальное развитие или экономический спад. Именно этим обусловлена особая роль инвестиционных проектов и риск их реализации. Вместе с тем, формируются и нестандартные условия: «... предпринимателям всегда нравятся инвесторы в

момент капиталовложения, но проходят годы и у предпринимателя возникает чувство, что всю работу выполняют они, а инвестор просто получает деньги...» [7, с. 240]. Поэтому наиболее устойчивыми оказываются предприятия, основанные на средства предпринимателей-инвесторов, то есть на собственные ресурсы.

Долговременность интеграционных отношений имеет дополнительные гарантии эффективности вследствие проявления закономерности: «... за длительный период поток денег и прибыли имеют тенденцию соответствовать друг другу» [8, с. 18]. Этим и предопределяется необходимость управлять оптимальностью жизненного цикла морского транспортного предприятия или отдельных проектов.

Следует обратить внимание на существенную взаимосвязь интеграции, собственности и системы присвоения в системе рынка морской торговли. При этом на фоне существенного различия форм реализации собственности на средства производства (флот) и блага (перевозку грузов и пассажиров) только пассажирские перевозки обеспечивают непосредственное потребление. В других видах транспортной работы формируется сложная совокупность взаимосвязанных предприятий. Однако наиболее противоречиво в системе морского транспорта реализуется принцип формирования собственности и присвоения на транспортном флоте и в торговых портах, если последние рассматривать как территориальные образования.

При этом следует различать присвоение морских транспортных средств в традиционных формах:

- собственность на средства морского транспорта реализуется через их использование для корпоративных потребностей (различные формы яхтинга, работа флота ТНК вне рыночного сектора);

- собственность на суда торгового флота, занятого в системе глобального фрахтового рынка, реализуется посредством результатов наемного труда морских специалистов, обеспечивающих реализацию функционального назначения под менеджментом владельческой или операторской судоходной компании. Эта форма присвоения фактически порождает специализацию, концентрацию и разделение капитала по странам и секторам фрахтового рынка.

В условиях, когда темпы прироста мирового внешнеторгового оборота не

превышают 3 -5% с одновременным изменением ресурсоемкости производства принятия решений и управление поддержанием адекватности состояния флота и портов можно основывать на положениях, отражающих регуляторные ограничения Международной морской организации.

Если морское транспортное предприятие обеспечивает важнейшие грузопотоки мирохозяйственных отношений, то период, в течение которого могут быть реализованы дополнительные (предельные) экстенсивные капитальные, следует определять по условию:

$$t_{uk} = \frac{Q_h}{Q_b} 100 : i_{qn} ,$$

где: Q_b - базисный грузопоток данного интермодального маршрута;

Q_h - проектная мощность конкурентоспособного транспортно-технологического обеспечения грузопотока;
 i_{qn} - ежегодное приращение объемов морской перевозки, проц.

Важнейшим аспектом управления устойчивостью в многообразии отношений собственности является в современных условиях формирование международного рынка морских специалистов, обеспечивающих работу судов иностранных судовладельцев. Таким образом формируется перераспределение совокупного результата между факторами производства – основным капиталом и работниками. Система присвоения усложняется наличием механизма рефлагирования.

При этом в условиях цикличности инвестиционных потоков в системе фрахтового рынка необходимо более тщательно оценивать пределы повышения технико-экономического уровня флота или грузовых терминалов: «... при оценке капитальных затрат с целью определения будущих денежных потоков следует нормализовать капитальные затраты» [9, с. 340]. Поэтому возникает принципиальная задача разработки и использования надежных методов нормализации, обеспечивающих минимум риска потерь в течение расчетного жизненного цикла проекта развития.

Выводы из данного исследования.

Стратегические цели операторской деятельности судовладельца включают как ряд стандартных задач, нацеленных на удержание денежного потока, так и задач обусловленных перманентными условиями рынка морской торговли. В первом случае достигнута

определенная формализация принятия решений. Во втором относительно успешно решают проблему судоходные компании со значительной концентрацией капитала. Для малых судоходных компаний в связи с жестким лимитированием чистого денежного потока и инвестиций параметры устойчивости изменяются по этапам жизненного цикла. Поэтому в менеджменте усиливается роль принятия решений в пределах допустимого риска.

В конкурентных сегментах фрахтового рынка важным моментом является аспект ожидаемой доходности и формирования рыночного равновесия. Именно равновесие в системе изменяющегося предложения и спроса, то есть дефцета и мощности грузопотоков определяет равновесные тарифы, качество перевозочного процесса и конкурентную устойчивость морского транспортного предприятия. Однако для оценки состояния этих параметров важно проводить не только анализ недостатков, но и обеспечивать широкое использование базовых механизмов, создающих или уменьшающих стоимость в торговом судоходстве. Именно стоимость судоходных компаний и торговых портов становится ведущим мотивом развития этого вида бизнеса. Они определяют устойчивость позиционирования в сегменте рынка транспортных услуг и формирование прибыли.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Axel Schulz, Josef Auer Kreuzfahrten und Schiffsverkehr im Tourismus/ Oldenbourg, 2008, 397 p.
2. Review of maritime Transport 2014. UN. – New York, Geneva, 2014. 232 с.
3. Кругман П.Р. Международная экономика/ П.Р. кругман, М. Обстфельд; пер. с англ. В Кузина и др. – [5-е изд.] – СПб.: Питер, 2003. – 832 с.
4. Котлубай А. М. Проблемы теории и практики развития морского транспорта Украины. – Одесса: ИПРиЭЭИ НАН Украины, 2011, - 268 с.
5. Примачев Н.Т., Примачева Н.Н., Эффективность развития морской транспортной индустрии: монография. Одесса: ОНМА, 2011. – 374 с.
6. Боди З., Кейн А., Маркус А. Дж. Принципы инвестиций - М.: Вильямс 2002. – 984 с.
7. Глэдстоун Д., Глэдстоун Л. Інвестування венчурного капіталу: Детальний

посібник з інвестування в приватні компанії для отримання максимального прибутку/ Пер. з англ.. За наук. Ред.. Т.В. Герасимової. – Дніпропетровськ: Баланс Букс, 2006. – 416 с.

8. Кинг А.М. Тотальное управление деньгами. – СПб.: Полигон, 1999. – 448 с.

9. Дамодаран А. Инвестиционная оценка: Инструменты и техника оценки любых активов/ А. Дамодаран; пер. с англ. Д. Липинского и др. – М.: Альпина Бизнес Бук, 2004. – 342 с.

Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГУЖТ Полякова Е.Н.

УДК: 656.2:[658.14+658.152]

ЩОДО ПИТАННЯ ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Задоя В.О., к.е.н., доцент (ДНУЗТ)

У статті наводиться аналіз розбіжностей при визначенні поняття ефективності залізничного транспорту. Такі обмеження як довжина вантажного потягу, впровадження новітніх технологій також є центральним фактором ефективності залізничного транспорту, а сучасна інформаційна технологія дозволяє поліпшити і більш ефективно обслуговувати транспорту інфраструктуру, удосконалити процес комунікації з клієнтами та автоматизувати процес управління. Загалом, причини розбіжностей, стосовно визначення ефективності залізничного транспорту у різних країн, залежать від конкретних факторів даного регіону. Подальші важелі впливу на ефективність залізничних систем, які можуть бути реалізовані урядом і регулюючими органами, включають: відкриття ринку транспортних послуг для конкуренції; забезпечення сталого, надійного фінансування для поліпшення залізничної інфраструктури; заходи підвищення мобільності громадян і якості обслуговування населення; зменшення впливу на оточуюче середовище. Також важливо, щоб уряд та керівні органи залізниці чітко визначили, як головну мету - підтримку суспільних пріоритетів (мобільність, екологічну та соціальну значимість).

Ключові слова: залізничний транспорт, ефективність залізничних систем, державні субсидії, доходи, витрати.

К ВОПРОСУ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Задоя В.А., к.э.н., доцент (ДНУЖТ)

В статье приводится анализ разногласий при определении понятия эффективности железнодорожного транспорта. Такие ограничения как длина грузового поезда, внедрение новейших технологий также является центральным фактором эффективности железнодорожного транспорта, а современная информационная технология позволяет улучшить и более эффективно обслуживать транспортную инфраструктуру, усовершенствовать процесс коммуникации с клиентами и автоматизировать процесс управления. В общем, причины разночтений, при определении эффективности железнодорожного транспорта в разных странах, зависят от конкретных факторов данного региона. Дальнейшие рычаги влияния на эффективность железнодорожных систем, которые могут быть реализованы правительством и регулирующими органами, включают: открытие рынка транспортных услуг для конкуренции; обеспечение устойчивого, надежного финансирования для улучшения железнодорожной инфраструктуры; меры повышения мобильности граждан и качество обслуживания населения; уменьшение влияния на окружающую среду. Также важно, чтобы правительство и органы управления железной дороги