

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Котлубай А.М. Проблеми теорії і практики розвитку морського транспорту України / А.М. Котлубай. – Одеса: ИПРЭИ НАН України, 2011. – 268 с.
2. Познанська І.В. Потенціал суднобудівельної галузі України / І.В. Познанська, П.І. Гнатюк // Економічні інновації. – 2011. – Вип. 43. – С. 264-271.
3. Покотілов І.Ф. Принципові підходи до підвищення конкурентоспроможності суднобудівної галузі України / І.Ф. Покотілов // Управління проектами та розвиток виробництва: зб. наук. пр. – Луганськ: вид-во СЛУ ім. В.Даля, 2010. – № 3(35). – С. 125-130.
4. Борщ В.І. Стан та проблеми розвитку підприємств суднобудівельної галузі промисловості України / В.І. Борщ // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2014. – № 3 (13). – С. 22-29. – Режим доступу: <http://economics.opu.ua/files/archive/2014/No3/22-29.pdf>.
5. Письменна К.С. Стан і тенденції розвитку суднобудівної промисловості в Україні: господарсько-правовий аспект / К.С. Письменна // Вісник Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого. – 2010. – № 1. – С. 221-229.
6. Формирование и оценка экспортного потенциала крупных промышленных предприятий [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dengifinance.ru/chast-third/formirovaniye-ocenka-eksportnogo-potenciala-predpriyatiy.html>.
7. Судостроение Украины: прошлое и настоящее языком цифр и фактов [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://khersonline.net/novosti/ekonomika/15467-sudostroenie-ukrainy-proshloe-i-nastoyaschee-yazykom-cifr-i-faktov.html>.
8. Экспортный потенциал отрасли по разработке и сбыту информационно-коммуникационных технологий [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.rfej.ru/rvv/id/D00273E15/\\$file/28-40.pdf](http://www.rfej.ru/rvv/id/D00273E15/$file/28-40.pdf).
9. Review of Maritime Transport 2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2013\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2013_en.pdf).
10. Относительно стратегических приоритетов реализации потенциала Украины как морского государства. Аналитическая записка НИСИ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.maritimebusinessnews.com.ua/news/analytics\\_and\\_comments/2012/06/06/16797.html](http://www.maritimebusinessnews.com.ua/news/analytics_and_comments/2012/06/06/16797.html).
11. На кого работают украинские судостроители? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/923>.

*Рецензент д.е.н., професор НУ «ОЮА» Кібік О.М.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Назаренко І.Л.*

УДК: 656.611.2

DOI: <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i51.57478>

**ДИНАМИЧНОСТЬ МНОГООБРАЗИЯ В РАЗВИТИИ  
ТОРГОВОГО СУДОХОДСТВА**

**Сенько Е. В., доцент (ОНМА)**

*В системе торгового судоходства особое место занимают трансформационные процессы. Несбалансированная динамичность развития региональных подсистем глобальной экономики предопределяет особенности формирования производственного потенциала морских транспортных предприятий. Различаются противоречивые задачи обеспечения транспортной надежности обслуживания международного разделения труда. Отмечается интенсивность наращивания провозной способности при одновременном усилении требований к системной безопасности мореплавания. Последнее в свою очередь ограничивает возможность позиционирования новых морских государств в эффективных и капиталоемких сегментах рынка морской торговли. Поэтому следует различать особенность и формы многообразия развития торгового флота. С одной*

стороны, динамичность ввода в эксплуатацию высокопроизводительных судов новых поколений, с другой, удержание в составе эксплуатационного ядра судов, формирующих риск сбалансированности качества и цены перевозки и используемого труда моряков. В этих условиях усиливается регуляторная деятельность и стандартизация безопасности и устойчивости функциональной и инвестиционной деятельности судовладельческих и операторских подсистем морской транспортной индустрии.

**Ключевые слова:** торговое судоходство, многообразие и мореплавание, эффективность развития, динамичность и устойчивость параметров, стратегические цели.

### ДИНАМІЧНІСТЬ РІЗНОМАНІТТЯ У РОЗВИТКУ ТОРГОВЕЛЬНОГО СУНОПЛАВСТВА

**Сенько О. В., доцент (ОНМА)**

В системі торговельного судноплавства особливе місце займають трансформаційні процеси. Незбалансована динамічність розвитку регіональних підсистем глобальної економіки зумовлює особливості формування виробничого потенціалу морських транспортних підприємств. Розрізняються суперечливі завдання забезпечення транспортної надійності обслуговування міжнародного поділу праці. Відзначається інтенсивність нарощування провізної спроможності при одночасному посиленні вимог до системної безпеки мореплавання. Останнє в свою чергу обмежує можливість позиціонування нових морських держав в ефективних і капіталомістких сегментах ринку морської торгівлі. Тому слід розрізняти особливості і форми різноманіття розвитку торговельного флоту. З одного боку, динамічність введення в експлуатацію високопродуктивних суден нових поколінь, з іншого, утримання в складі експлуатаційного ядра суден, які формують ризик збалансованості якості і ціни перевезення і використаної праці моряків. У цих умовах посилюється регуляторна діяльність і стандартизація безпеки і стійкості функціональної та інвестиційної діяльності судновласницьких і операторських підсистем морської транспортної індустрії.

**Ключові слова:** торговельне судноплавство, різноманіття і мореплавання, ефективність розвитку, динамічність і стійкість параметрів, стратегічні цілі.

### DYNAMISM OF MANIFOLD IN DEVELOPMENT OF MERCHANT SHIPPING

**Sienko H., Associate Professor (ONMA)**

In the system of merchant shipping the transformation processes take a special place. Unbalanced dynamic development of regional subsystems of the global economy determines the peculiarities of the productive capacity of maritime transport companies. Differ contradictory task of ensuring the reliability of the transport service of the international division of labor. There intensity increasing transport capacity while increasing the requirements for safe navigation system. This in turn limits the positioning of new sea states in an effective and capital-intensive segments of the maritime trade. Therefore it is necessary to distinguish between form and feature variety of merchant fleet. On the one hand, the dynamics of commissioning of new generations of high-performance vessels, on the other hand, hold the in-service core vessels, the risk of forming a balance of quality and price of transportation and labor used by sailors. Under these conditions, enhanced regulatory and standardization activities of the security and stability of the functional and investment ship-owners and operators subsystems marine transport industry.

**Keywords:** commercial shipping, diversity and navigation, development effectiveness, dynamism and sustainability parameters, strategic goals.

**Постановка проблеми.** Задачі розвитку на управління устойчивостью параметров транспортного флота предопределяются как текущего состояния провозной способности и внешними, так и внутренними условиями и последующего их поддержания относительно потребностями. В соответствии с этим перспективных изменений в глобальном рынке необходимо использовать инструментарий морской торговли. Кроме того, в системе среднесрочного программирования, нацеленного внешних ограничений выступают стандарты

адміністративного регулювання морської транспортної індустрії со сторони Міжнародної морської організації [1].

Реалізація жє будь-якої стратегії і фактично її вироботка передопределяються об'єктивністю і системністю державної морської транспортної політики. При цьому слід розрізняти системні завдання прийняття і реалізації такої політики і групу завдань швидкого реагування або реакції на зміну ситуації в сегменті національних пріоритетів.

В механізмі прийняття інвестиційних і управлінських рішень по критеріям стійкості глобального судохідного ринку необхідно ухвалювати наявність структурних кризисів. Специфічність їх проявлення заключається в відносній кратковременності змін в регіональних підсистемах і в сегменті вантажної спеціалізації. Вони проявляються в сезонних коливаннях фрахтових і чартерних ставок, а також в формуванні несбалансованості вантажної спроможності флоту відносно реальної динаміки вантажопотоків. Це веде в свою чергу до структурним кризовим проявленням в завантаженні судобудівельних підприємств [2].

Тем не менше, основним методическим принципом формування транспортних маршрутів – економічність і інтенсивність передопределяє посилення ролі локальних транспортних зон в глобальній логістиці. Об цьому свідчить підвищення ролі шведського маршруту і Ботнічного затоки для перевезення вантажів між Європою і АТР. В Фінляндії будують залізничну дорогу для скорочення відстані до Мурманська. Маркетингові дослідження підтверджують перспективність цього маршруту для значущого кількості різноманітних вантажів.

Наметивша негативна тенденція втрати статусу морської держави призводить не тільки до фрахтової залежності зовнішньої торгівлі від стану світової кон'юнктури торговельного флоту, але передопределяє диспропорції в розвитку національної економіки і проблеми зайнятості. Тому з урахуванням соціально-економічної значущості торговельного флоту прапора держави необхідно поступово в проблемних сегментах стимулювати приращення вантажної спроможності флоту, відображаючи особливості позиціонування країни в міжнародному розподілі праці.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** В світовій економіці склався паритет динаміки світової торгівлі і вантажної спроможності транспортного флоту по всіх групах його спеціалізації. Фактично проявляється принцип своєрідної нормалізації положення [3]. Достатньо відзначити, що при частці участі в світовій експорті, рівній у Китаю 12,3 %, і імпорту рівного 10,8% , дефіцит флоту досягає 4,21 % від світового. Для Німеччини ці співвідношення складають відповідно 11 % і 9%. по експорту і імпорту і 1,05 % по дефіциту. Україна на період стійкого розвитку в світовій торгівлі має 1 %, і 0,05% дефіциту відносно параметрів глобальної морської транспортної індустрії. Тому важливо вироботати реальні підходи до рішення завдання збалансованості національного морського транспортного комплексу.

**Виділення нерешених частин загальної проблеми.**

Для України в будь-якому випадку залишається пріоритетним розвиток танкерного флоту по стратегії енергетическої безпеки. Головним слід розглядати нівелювання від'ємного впливу постійної трансформації геополітики в нафтовому бізнесі. Основним повинні розглядатися перевезення по напрямках, забезпечуючих надійність поставок в межах партійності, випливаючої зі стійкості роботи вітчизняних нафтопереробних заводів. Тем не менше, посилення принципу різноманітності в торговельному судоходстві передопределяє особливості реакції національної судохідної політики.

**Цілью статті** є вивчення динамічності різноманітності торговельного судоходства як в межах вітчизняного так і світового морського ринку.

**Изложение основного материала исследования.**

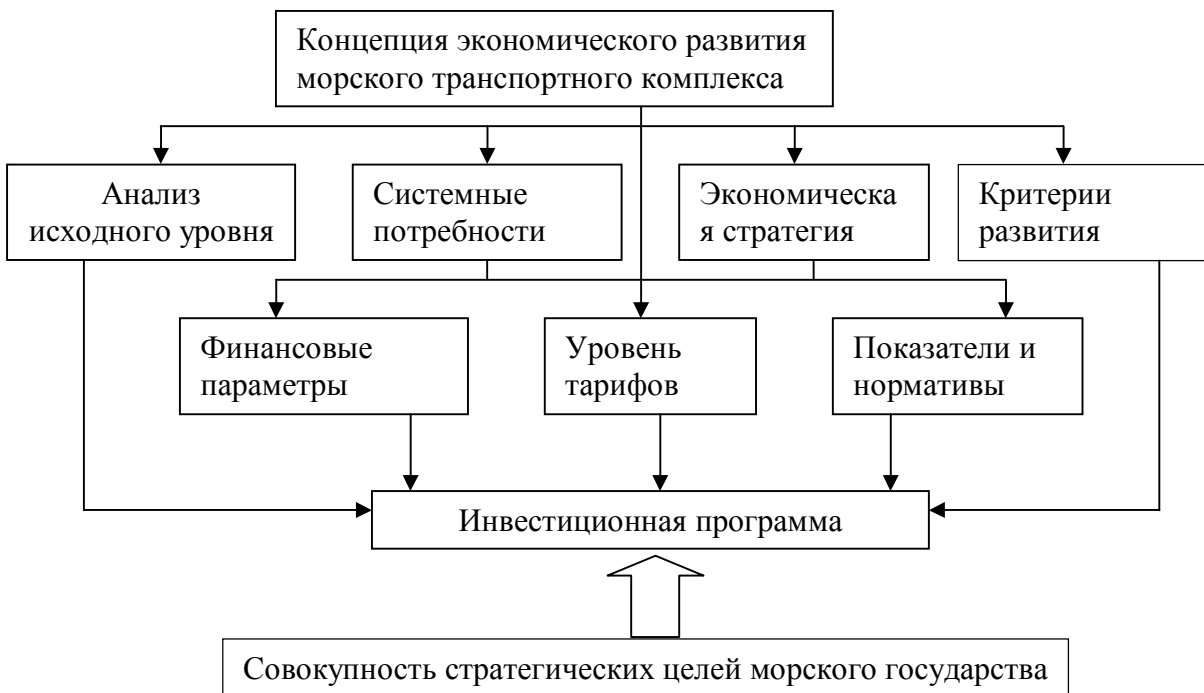
Необхідно розрізняти принцип економіки масштабу від принципу менеджменту по поточної ситуації. В останньому випадку ухвалюються ситуації найбільш повного використання кожного підрозділу потенціалу, незалежно від його організаційних форм. При цьому слід мати на увазі, що ні один з багатьох підходів до формування економіческої теорії [4,5] не містить прямих утверджень про пріоритетність окремих форм власності.

Їх ефективність в визначаючій мірі обумовлена характером урахування ринкових

механизмов и недопустимостью бюрократических методов принятия и реализации решений (рис. 1). Именно этот недостаток в управлении в наибольшей степени присущ государственному управлению. Эффективность любого типа судна и терминала порта обуславливается не принадлежностью, а способностью менеджмента обеспечить адекватность реализации технико-экономического потенциала. При этом следует учитывать положение, что: «отделению функций управления фирмы от собственности больше всего способствует корпоративная форма организации бизнеса...» [6, с. 57]. Это

подтверждается и зарубежной практикой создания судоходных и операторских компаний.

Как видно из рис. 1 существуют различные подходы к формированию концепции устойчивого развития морского транспорта. В данном случае в отличие от принятых положений рассматривается целесообразность реализации принципа полномасштабной морской державы, параметры флота и грузовых терминалов которой предопределяются задачами не только предпринимательской эффективности, но целесообразности системной экономической безопасности.



*Рис. 1. Экономические основы формирования концепции развития морского транспортного комплекса*

Для этого необходимо контролировать финансовое состояние не только конкретных морских транспортных компаний, но, прежде всего, реальность реализации инвестиционной программы. Отсутствие такого подхода в Украине предопределило кризисное состояние морской транспортной индустрии. При этом более ограниченные в финансовом плане страны северо-западного ренджа Черного моря реализовали ряд проектов, нацеленных на укрепление позиции национальных предприятий в структуре фрахтового рынка.

Основой развития любого предпринимательского проекта и развития отрасли остается инвестиционный процесс,

который, в конечном счете, создает капитальную стоимость. Именно она становится целью трансформации собственности. Самостоятельным механизмом этого процесса является стратегия слияния и поглощения. Принципиальным следует рассматривать утверждение: «Слияние и поглощение уравнивают власть отраслей, связанных собой цепочкой создания ценности» [7, с. 23]. Однако это уравнивание требует наличия жесткого институционального регулирования во избежание глубокой монополизации подразделения.

При этом принцип концентрации сохраняет свои преимущества, независимо от

форми економічної системи. При всіх недостатках адміністративної системи, переваги проявлялись при концентрації зусиль на вирішенні пріоритетної задачі. Достатньо згадати, що ЧМП в період масштабного функціонування володіло основним капіталом в 5 млрд. доларів, що дозволяло отримувати щорічну прибуль в 1,5 млрд. доларів. Конгломерат фактично функціонував на умовах особливих форм кластера. Фінансування забезпечувало відповідне розв'язання соціальної, а не тільки виробничої інфраструктури.

Діяльність таких підприємств ґрунтується на економічній доцільності зростання капіталу і формування грошових потоків в відповідності з діючими інституціональними принципами в державі. Відсутність додаткового ланки «ведомственого управління» спрощує прийняття інвестиційних і функціональних рішень по ринковим критеріям. Державний апарат під виглядом контролю діяльності підприємств ускладнює свободу підприємницької діяльності. В будь-якому випадку в першому і в другому підходах головним стає наявність чітких законів поведінки,

виключаючи різні зловживання з об'єктами капітальної вартості і з грошовими потоками.

Принцип корпоративної стратегії, змінює конкуренцію на рівні бізнес-єдиниць [8, с. 172], достатньо широко розповсюджений в торговому судноплавстві. Однак тут слід розрізняти дві конкурентні стратегії. Одна ґрунтується на пріоритеті економічності експлуатації окремих типів судів. Цим цікавляться в основному оператори флоту з значущим віком. З позиції оператора велика ймовірність ризику несплати фрахту, так як вантажодельці (споживачі послуг) не відрізняються стійкістю во зовнішньоекономічних зв'язках. Другий вид ризику пов'язаний з оплатою праці екіпажам таких судів.

Використовуючи чіткі теоретичні положення по оцінці ефективності інвестиційної діяльності і, ґрунтуючись на принципових особливостях роботи торгового флоту, можна запропонувати метод ітеративного контролю ефективності інвестиційних і менеджерських рішень. Економічний результат за розрахунковий життєвий цикл або за будь-який його внутрішній період має наступне алгебраїчне описання

$$E_{rf} = \sum_{i=1}^{T_L} Q_i [p_{ci} (1 \pm \beta_i) - D_{vi} H_{ri} p_{cri} (1 \pm b)(1 \pm d)] \alpha_{ii} - K_{pj} \alpha_{ij},$$

де  $T_L$  – життєвий цикл проекту розвитку судноплавства на основі інвестиційного проекту з початковими капітальними витратами ( $K_p$ );

$Q_i$  – обсяг транспортної роботи, забезпечуючий стійкість ефективного позиціонування даної підсистеми морської транспортної індустрії;

$P_{ci}$  – транспортні тарифи в розрахунковому періоді;

$\beta$  – оцінювані відхилення позиціонування по зміні якісних параметрів сегмента або внаслідок циклічності фрахтового ринку;

$b$  – характер впливу наступних змін внаслідок адміністрування на основі стандартів ІМО і др міжнародних організацій;

$d$  – оцінка змін умов формування витрат внаслідок наступної несбалансованості ринку морської торгівлі і др факторів;

$j$  – черговий рік змін параметрів інвестиційної програми судноплавного комплексу;

$D_{vi}$  – дефлітор флоту сегмента пріоритетного розвитку стратегії різноманітності;

$H_{ri}$  – норматив використання ресурсів, забезпечуючий працездатність торгового флоту;

$p_{cri}$  – ринкова вартість одиниці відповідних ресурсів, забезпечуючих конкурентне позиціонування даної групи флоту;

$\alpha_{ii}$  – коефіцієнт дисконтування грошових потоків по фактору часу;

$\alpha_{ij}$  – коефіцієнт, що враховує втрати періоду омертвіння капітальних витрат ( $K_{pi}$ ) (компаундінг).

Використання цього елемента комплексної системи показників розвитку параметрів морської транспортної індустрії країни дозволяє більш точно визначати сутність виникаючих процесів в сегменті інвестиційної діяльності. Встановлення реальної взаємозв'язки між факторами циклічності фрахтового і судноплавного ринку забезпечує підвищення ефективності управління ресурсами.

Проблемой глобального рынка морской торговли остается дисбаланс капитальных вложений по отдельным типоразмерным группам флота. Судоводные компании, не имеющие инвестиционных ограничений, формируют активные инвестиционные проекты на основе загрузки конкурентных по лидерству затрат судостроительных мощностей, что демонстрирует статистика портфеля заказов 2006 – 2014 годов. Вследствие этого формируется существенное отставание прироста финансовых результатов и наблюдается общее (среднее) падение нормы прибыли. Последующее выравнивание достигается в основном вследствие ухода в субстандартный сегмент судовладельцев и операторов с ограниченным доступом к инвестиционным ресурсам.

**Выводы.** Вследствие разномасштабных трансформационных процессов в структуре морской транспортной индустрии постоянно изменяется положение отдельных морских держав. Именно поэтому возрастает значение принятия и реализации активной морской транспортной политики государства флага.

К сожалению, структура государственного управления в Украине построена на прямом вмешательстве ведомств в хозяйственную деятельность предприятий. Именно поэтому предпринимательские структуры, работающие вне пределов прямого административного регулирования, более эффективно реализуют инвестиционные проекты. Это подтверждает ТИС и «Нибулон» по сравнению с рядом расположенными портами Южный и Николаев. Фактически реализуется принцип стимулирования на основе

вознаграждения за наиболее эффективные результаты формирования потенциала и его использования, с учетом закономерностей развития глобального рынка морской торговли и его структуризации.

#### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

1. Антикризисное управление в торговом судоходстве : учебник / Н.Н. Примачева, Е.В. Сенько, Т.И. Фрасинюк ; под общ. ред. Н.Т. Примачева ; НАН Украины, Ин-т пробл. рынка и экон.-эколог. исследований. – Одесса : ИПРЭИ НАНУ, 2015. – 306 с.
2. Review of Maritime Transport, 2014 Report by the UNCTAD secretariat //United Nations New York and Geneva: 2014 – 184 p.
3. Дамодаран А. Инвестиционная оценка. Инструменты и техника оценки любых активов./ Пер. с англ. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. – 1342 с.
4. Самуэльсон П. А. Экономика / П. А. Самуэльсон, В. Д. Нордхаус; пер. с англ. – М.: И. Д. Вильямс, 2007. – 1360 с.
5. Сломан Дж. Экономикс / Дж. Сломан; пер. с англ. под ред. С. В. Лукина. – [5-е изд.]. – СПб.: Питер, 2005. – 832 с.
6. Боди З., Мертон Р. Финансы. пер. с англ. - Изд-во: Вильямс, 2007. — 592 с.
7. Моросини П., Седжер У. Управление комплексными слияниями. – Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2005. - 304 с.
8. Портер М. Конкуренция. - М.: 2005. — 608 с.

*Рецензент д.э.н., профессор ОНМА Примачев Н.Т.  
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГУЖТ Полякова Е.Н.*

**УДК: 656.045:65.012.65**

## **ПРИВАТНО-ДЕРЖАВНЕ ПАРТНЕРСТВО – КРОК ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ ДО СОЦІАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ**

*Шкуліпа Л.В., к.е.н., доцент (НАСОА)*

*У статті розкрита практична значимість соціальної відповідальності на підприємствах залізничного транспорту, реалізація якої можлива за допомогою приватно-державного партнерства в період проведення структурних змін. Розглянуто вплив національної стратегії соціально-відповідального бізнесу (СВБ) на залізничну галузь, а також наведені пропозиції щодо*