

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 СНУ 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.

10. Относительно стратегических приоритетов реализации потенциала Украины как морского государства. Аналитическая записка НИСИ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.maritimebusinessnews.com.ua/news/analitics_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

**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

сторони, динамічність ввода в експлуатацію високопродуктивних судів нових поколінь, з другої, утримання в складі експлуатаційного ядра судів, формуючих ризик сбалансованості якості та ціни перевезення та використовуваного праці моряків. В цих умовах посилюється регуляторна діяльність та стандартизація безпеки та стійкості функціональної та інвестиційної діяльності судовласницьких та операторських підсистем морської транспортної індустрії.

Ключеві слова: торговельне судноплавство, різноманітність та мореплавство, ефективність розвитку, динамічність та стійкість параметрів, стратегічні цілі.

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 мореплавства. Останнє в свою чергу обмежує можливість позиціонування нових морських держав в ефективних і капіталомістких сегментах ринку морської торгівлі. Тому слід розрізняти особливості та форми різноманітності розвитку торговельного флоту. З одного боку, динамічність введення в експлуатацію високопродуктивних судів нових поколінь, з іншого, утримання в складі експлуатаційного ядра судів, які формують ризик збалансованості якості та ціни перевезення та використовуваної праці моряків. У цих умовах посилюється регуляторна діяльність та стандартизація безпеки та стійкості функціональної та інвестиційної діяльності судовласницьких та операторських підсистем морської транспортної індустрії.

Ключові слова: торговельне судноплавство, різноманітність та мореплавство, ефективність розвитку, динамічність та 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 стійкістю параметрів транспортного флоту передбачаються як сучасного стану провізної спроможності та зовнішніми, так і внутрішніми умовами та наступного їх підтримання відносно потребностями. В відповідності з цим перспективних змін в глобальному ринку необхідно використовувати інструментарій морської торгівлі. Крім того, в системі середньострокового програмування, націльного зовнішніх обмежень виступають стандарти

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

Реалізація жє любой стратегії и фактически ее виработка предопределяются объективностью и системностью государственной морской транспортной политики. При этом следует различать системные задачи принятия и реализации такой политики и группу задач быстрого реагирования или реакции на изменение ситуации в сегменте национальных приоритетов.

В механизме принятия инвестиционных и управленческих решений по критериям устойчивости глобального судоходного рынка необходимо учитывать наличие структурных кризисов. Специфичность их проявления заключается в относительной кратковременности изменений в региональных подсистемах и в сегменте грузовой специализации. Они проявляются в сезонных колебаниях фрахтовых и чартерных ставок, а также в формировании несбалансированности провозной способности флота относительно реальной динамики грузопотоков. Это ведет в свою очередь к структурным кризисным проявлениям в загрузке судостроительных предприятий [2].

Тем не менее, основной методический принцип формирования транспортных маршрутов – экономичность и интенсивность предопределяет усиление роли локальных транспортных зон в глобальной логистике. Об этом свидетельствует повышение роли северного маршрута и Ботнического залива для перевозки грузов между Европой и АТР. В Финляндии строится железная дорога для сокращения расстояния до Мурманска. Маркетинговые исследования подтверждают перспективность этого маршрута для значительного количества разнообразных грузов.

Наметившая негативная тенденция потери статуса морской державы приводит не только к фрахтовой зависимости внешней торговли от состояния мировой конъюнктуры торгового флота, но предопределяет диспропорции в развитии национальной экономики и проблемы занятости. Поэтому с учетом социально-экономической значимости торгового флота флага государства необходимо постепенно в проблемных сегментах стимулировать приращение провозной способности флота, отражающего особенности позиционирования страны в международном разделении труда.

Анализ последних исследований и публикаций. В мировой экономике сложился паритет динамики мировой торговли и провозной способности транспортного флота по всем группам его специализации. Фактически проявляется принцип своеобразной нормализации положения [3]. Достаточно отметить, что при доле участия в мировой экспорте, равной у Китая 12,3 %, и импорте равного 10,8% , дедевейт флота достигает 4,21 % от мирового. Для Германии эти соотношения составляют соответственно 11 % и 9%. по экспорту и импорту и 1,05 % по дедевейту. Украина на период устойчивого развития в мировой торговле имеет 1 %, и 0,05% дедевейта относительно параметров глобальной морской транспортной индустрии. Поэтому важно выработать реальные подходы к решению задачи сбалансированности национального морского транспортного комплекса.

Выделение нерешенных частей общей проблемы.

Для Украины в любом случае остается приоритетным развитие танкерного флота по стратегии энергетической безопасности. Главным следует рассматривать нивелирование отрицательного воздействия постоянной трансформации геополитики в нефтяном бизнесе. Основой должны рассматриваться перевозки на направлениях, обеспечивающих надежность поставки в пределах партионности, вытекающей из устойчивости работы отечественных нефтеперегонных заводов. Тем не менее, усиление принципа многообразия в торговом судоходстве предопределяет особенности реакции национальной судоходной политики.

Целью статьи является изучение динамичности разнообразия торгового судоходства как в пределах отечественного так и мирового морского рынка.

Изложение основного материала исследования.

Необходимо различать принцип экономики масштаба от принципа менеджмента по текущей ситуации. В последнем случае учитываются ситуации наиболее полного использования каждого подразделения потенциала, независимо от его организационных форм. При этом следует иметь ввиду, что ни один из множества подходов к формированию экономической теории [4,5] не содержит прямых утверждений о приоритетности отдельных форм собственности.

Их эффективность в определяющей мере обусловлена характером учета рыночных

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.

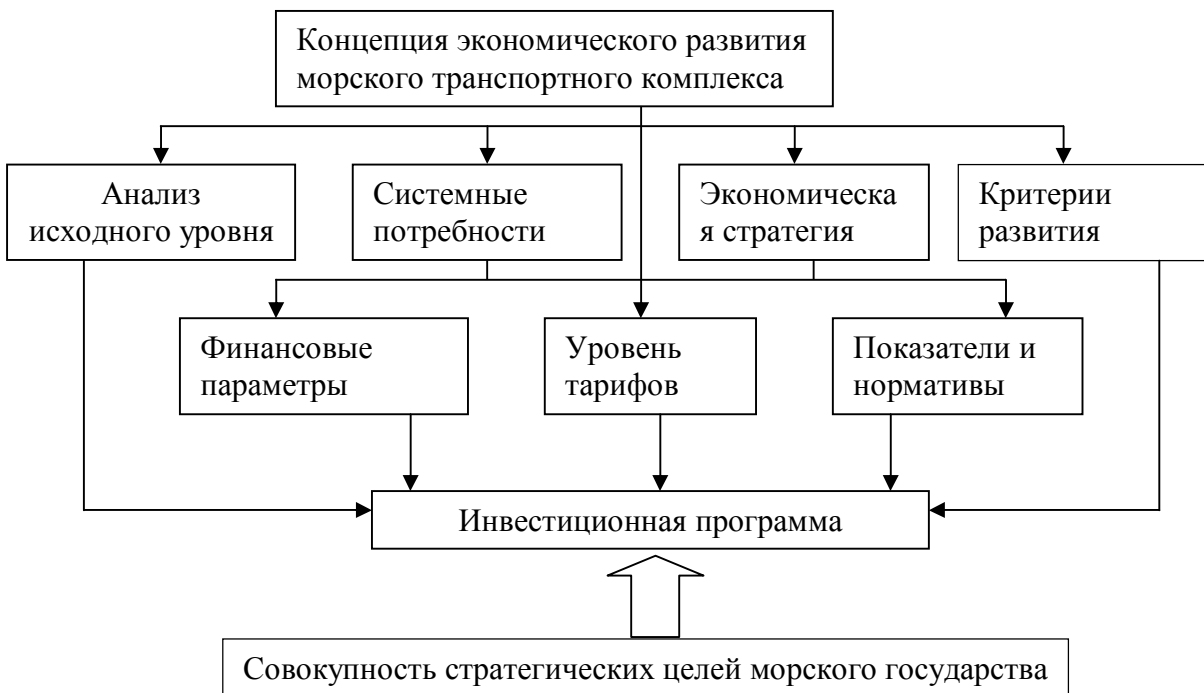


Рис. 1. Экономические основы формирования концепции развития морского транспортного комплекса

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 рассмотреть утверждение: «Слияние и поглощение уравновешивают власть отраслей, связанных собой цепочкой создания ценности» [7, с. 23]. Однако это уравновешивание требует наличия жесткого институционального регулирования во избежание глубокой монополизации подразделения.

При этом принцип концентрации сохраняет свои преимущества, независимо от

форми економічної системи. При всіх недомогам административної 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 розвиток 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 же 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,

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

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

Q_i – об'єм транспортної роботи, забезпечуючий стійкість ефективного позиціонування даної підсистеми морської транспортної індустрії;

P_{ci} – транспортні тарифи в розрахунковому періоді;

β – оцінювані відхилення позиціонування по зміні якості параметрів сегмента або внаслідок циклічності фрахтового ринку;

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

d – оцінка зміни умов формування витрат внаслідок наступної несбалансованості ринку морської торгівлі і інших факторів;

j – черговий рік зміни параметрів інвестиційної програми суднобудування комплексу;

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 суднобудуванні. Однак тут слід розрізняти дві конкурентні стратегії. Одна ґрунтується на пріоритеті економічності експлуатації окремих типів судів. Цим захоплюються в основному оператори флоту з значущим віком. З позиції оператора велика ймовірність ризику неоплати фрахту, так як вантажодержателі (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 торговельного 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

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

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

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

α_{ti} – коефіцієнт дисконтування грошових потоків по фактору часу;

α_{tj} – коефіцієнт, що враховує втрати періоду омертвіння капітальних витрат (K_{pi}) (компаундінг).

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

Проблемой глобального рынка морской торговли остается дисбаланс капитальных вложений по отдельным типоразмерным группам флота. Судоходные 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 : ИПРЭЭИ 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., Стеджер 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 розкрито 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