

КЛЮЧОВІ ЗАВДАННЯ В СТАНОВЛЕННІ КОНКУРЕНТНОЇ МОРСЬКОЇ ДЕРЖАВИ

Розглядаються актуальні питання становлення України як морської держави. Використовуються основні принципи та закономірності нормалізованого розвитку національного флоту, а також підходи до ефективної стратегії в судноплавному комплексі України для розробки і реалізації індивідуальних програм стійкого функціонування.

Ключові слова: нормалізований розвиток, фрахтова незалежність, виробничий потенціал, адміністрування.

Т. І. FRASINYUK

Odessa National Maritime Academy

KEY TASKS IN THE DEVELOPMENT OF COMPETITIVE MARITIME POWER

Abstract – The purpose of this article is to disclose and explain principles and regularities of the national fleet normalized development, as well as approaches to effective strategy of the navigable complex of Ukraine for the development and implementation of sustainable operation's individual programs. The article considers two groups of conditions of formation of sea transport potential of the country is an objective expediency and organization of management of the process. If you select any of the strategy of development of the Maritime transport industry of the country should focus on three key criteria: compliance with the international rules and standards, achievement of transport independence of the external trade and the provision of normalized work efficiency of shipping companies. Use of the principle of the balanced system of indices provides a choice of versatile instruments for evaluation of the results. The major line of business solutions, administration according to criteria of anti-crisis management within the legal provisions. The article is devoted to promotion development of the national merchant fleet in the system of administration on the principles of standardization in the global market of maritime trade for compliance criteria.

Key words: normalized development, Freight independence, production capacity, administration.

Т. И. ФРАСИНЮК

Одесская национальная морская академия

КЛЮЧЕВЫЕ ЗАДАЧИ В СТАНОВЛЕНИИ КОНКУРЕНТНОЙ МОРСКОЙ ДЕРЖАВЫ

Целью этой статьи является раскрытие основных принципов и закономерностей нормализованного развития национального флота, а также подходов к эффективной стратегии в судоходном комплексе Украины для разработки и реализации индивидуальных программ устойчивого функционирования. В статье рассматриваются две группы условий формирования морского транспортного потенциала страны – объективная целесообразность и организация управления этим процессом. При выборе любой стратегии развития морской транспортной индустрии страны следует ориентироваться по трем ключевым условиям: соответствие международным правилам и стандартам, достижение транспортной независимости внешней торговли и обеспечение нормализованной эффективности работы судоходных компаний. Использование принципа сбалансированной системы показателей обеспечивает выбор разностороннего инструментария оценки результатов. Главным становится соответствие предпринимательских решений по принципу антикризисного управления в пределах правовых положений и системы международного администрирования по критериям безопасности. Статья посвящена стимулированию развития национального торгового флота на принципах соответствия стандартизации и сбалансированности глобального рынка морской торговли.

Ключевые слова: нормализованное развитие, фрахтовая независимость, производственный потенциал, администрирование.

Постановка проблеми. В поточному часі розвиток світової морської транспортної індустрії зумовлений комерційними завданнями судноплавного комплексу та проведенням багатьма державами активної й цілеспрямованої морської політики. Однак, слід враховувати положення, що параметри розвитку суттєво корегуються впровадженням стандартів Міжнародної морської організації. В цих умовах необхідна розробка окремих стратегій стійкого позиціонування національного торговельного флоту. Україна наражає себе на ризик втратити економічної безпеки в результаті бездіяльності щодо формування нормалізованої провізної спроможності торговельного флоту. Проблема реакції на адміністрування з боку міжнародних морських організацій у розвитку морської транспортної індустрії України залишається актуальною.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. При виборі будь-якої стратегії розвитку морського флоту країни слід орієнтуватися за трьома ключовими завданнями: відповідність міжнародним правилам і стандартам, досягнення транспортної незалежності зовнішньої торгівлі та забезпечення нормалізованого розвитку судноплавного комплексу. Використання принципу збалансованої системи показників забезпечує вибір різнобічного інструментарію оцінки результатів. Проблемі ефективного адміністрування в торговельному судноплаванні приділяється увага в ряді робіт, серед яких слід виділити праці: В.М. Гейця, М.Т. Примачова, С.В. Ільченко, О.М. Котлубая [1–4]. Однак, необхідно розкрити принципи нормалізованого розвитку національного судноплавного комплексу.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Україна займає четверте–п'яте місце в глобальному ринку працевлаштування моряків, тому залишається тільки одна проблема – інвестування будівництва флоту національного прапору. За даними Головного Державного реєстру флоту сумарна валова місткість транспортних суден, що ходять під українським прапором, дорівнює 1,0 млн т дедвейту [5].

На жаль, в загальному дедвейті торговельного флоту частка тоннажу, що володіє конкурентною перевагою, не досягає 30 %. Більша частина – субстандартні, через які Україна знаходиться в сірому списку. Посилення глобальних економічних відносин зумовлює інтеграцію в області судноплавства, суднобудування, формування умов оплати праці за системними, а не ізольованими правилами. Значення морської галузі для України визначається не стільки її приморським розташуванням, скільки глобальними тенденціями.

Конкретизуючи інституціональні принципи досягнення відповідності вимогам адміністрування в стратегії позиціонування України в глобальному ринку морської торгівлі, слід звернути увагу на формування активної морської політики, що забезпечить фрахтову незалежність України. На жаль, в особливостях функціональної діяльності судноплавного комплексу України недостатньо зверталось уваги на використання принципів адміністрування на глобальному рівні. Проблема активної реакції на систему зовнішнього адміністрування у розвитку судноплавного комплексу України залишається актуальною.

Формування цілі статті. З урахуванням викладених проблем метою даної статті є розкриття основних принципів і закономірностей нормалізованого розвитку національного флоту, а також підходів до ефективної стратегії в судноплавному комплексі України. Крім того, увага концентрується на принципах формування конкурентної позиції морської держави за техніко-економічними характеристиками флоту і прийняттям управлінських рішень.

Виклад основного матеріалу. У період глобалізації розширюється прагнення держави зайняти позиції в міжнародному поділі праці, що призводить до підвищення ролі морського транспорту, розвиток якого обумовлюється суто комерційною метою судновласників і загальносистемними завданнями, які регулюються міжнародними морськими організаціями.

Економічна свобода в торговельному судноплавстві полягає в необхідності врахування регуляторних функцій міжнародних морських організацій, які і є суб'єктами глобального адміністрування. Тому розвиток національного торговельного флоту неможливе без урахування напрямів глобального адміністрування судноплавства. Тому головною метою перед Україною постає актуалізація діяльності зі створення сучасного торговельного судноплавства, яке відповідатиме найвищим міжнародним стандартам в організаційному і технічному відношенні, буде конкурентоспроможним на світовому транспортному ринку, здатним забезпечити фрахтову незалежність зовнішньої торгівлі України.

При виборі стратегії розвитку національного торговельного флоту крім економічної доцільності необхідно враховувати всю систему емерджентних результатів: невизначеність перспектив розвитку глобального економічного простору і конкурентного позиціонування України в міжнародному поділі праці, а також можливість використання традиційних макроекономічних підходів до підвищення стійкості розвитку національного морегосподарського комплексу. За таких умов у світовій практиці при завантаженні суден національного флоту використовуються гарантії за експортними кредитами, податкові кредити, пайові прями інвестиції.

Для вибору конкурентних позицій національного флоту слід враховувати стратегії провідних судноплавних компаній, які часто націлюють функціональну діяльність на отримання максимального прибутку без узгодження дій з національними інтересами. Можна згадати ту обставину, що транспортний флот США в платіжному балансі країни має від'ємне сальдо, внаслідок чого частина суден експлуатується під зручними прапорами. Таким чином, регулюється вартісна конкурентоспроможність суден. Транспортна безпека країни досягається на основі особливих регуляторів. Головним стає фактор накопичення коштів для оновлення тоннажу за умовою зменшення податкового тягаря. Достатність інших джерел доходів знижує роль морського транспорту США у формуванні істотного припливу валютних коштів. Водночас торговельний флот Китаю разом зі сполученими господарствами формує 10 % ВВП країни.

Ефективна реакція на параметри адміністрування в судноплавному комплексі України дозволить забезпечити внутрішній ринок необхідною продукцією і послугами, створити додаткові робочі місця, збільшити надходження в державну казну, підвищити добробут населення і повернути авторитет морської держави. Відродження морегосподарського комплексу України обумовлює активізацію міждержавних господарських зв'язків, а також сприяє підвищенню економічної безпеки країни.

Перебуваючи, по суті, в географічному центрі Європи, маючи в своєму розпорядженні глибоководні річки і маючи вихід до двох морів, Україна з 1992 року перманентно втрачала свої переваги морської держави як у політичному, так і в економічному плані. Україна з практичного потенціалу цілком повинна знайти гідне місце у світовій морській транспортній індустрії. Перспективою залишається лідерство з низки питань в структурі морських держав Чорномор'я.

В стратегії становлення конкурентної морської держави ключовими завданнями є, по-перше, максимальна ефективність функціонування діяльності морської транспортної індустрії. Цей процес ґрунтується на 3 принципових підходах: адміністративні та інституційні форми управління розвитком у системі прийнятих відносин держави і бізнесу; з іншого боку в даний час в Україні сформувалася абсолютна перевага участі окремих резидентів держави в міжнародному поділі праці; вибір напрямів у межах допустимих витрат конкурентної стратегії реалізації відносних переваг в альтернативі торгівлі Схід–Захід. По-друге, нормалізація параметрів провізної спроможності флоту за критеріями фрахтової незалежності України. В свою чергу “нормалізований розвиток – це розвиток, адекватний сучасним економічним відносинам та інформаційним технологіям, відповідний стандартам і сучасній статистиці” [6, с. 153], тобто необхідно розвивати

флот в межах обсягу національної зовнішньої торгівлі. Основні принципи нормалізованого розвитку національного судноплавного комплексу – досягнення стану фрахтової безпеки, що досягається у відповідності з подальшою системою принципів: відповідність зовнішньому адмініструванню, рівню збалансування ринку транспортних послуг, підприємницьким цілям прибуткового функціонування. Але, як показав досвід, домогтися цього без ефективного управління морською галуззю неможливо. Відчувається гостра необхідність в досвідчених фахівцях у секторі економіки та адміністрування. Найважливішим завданням є створення механізму, що відображає взаємини морських транспортних підприємств з формування прямих, сукупних і інтегральних результатів незалежно від форми власності та принципів прийняття рішень. Тому першорядним слід вважати вдосконалення методів розрахунку економічної ефективності управління розвитком підприємств за кінцевими результатами, з урахуванням виконаних раніше досліджень і особливостей інтеграційних процесів.

Найважливіше значення набуває проблема вибору концепцій і параметру розвитку флоту прапора України, що забезпечує досягнення необхідного ступеню фрахтової незалежності зовнішньої торгівлі. У зв'язку з цим зростає роль інноваційних технологій в системі регулювання розвитку морських транспортних підприємств на основі врахування системи чинників і обмежень зі сторони адміністрування, що відображають умови функціональної діяльності флоту за критеріями ефективності виробничого потенціалу:

$$Pr_{ar} = \mu(1 \mp k_{psc})Dv(1 - k_{ISM})T_e(1 - k_{rw})[(Pc_f(1 \pm k_{ra}) - \sum_{i=1}^n Cs_i(1 \pm k_{rci})) / Q_n] - \frac{Ha}{100}Kp(1 + k_{MLC}), \quad (1)$$

де k_{psc} – коефіцієнт, що враховує ризик втрати часу з невідповідності судна чинним критеріям PSC, 0,07; k_{ISM} – характер впливу на параметр реалізації потенціалу провізної спроможності за стандартами ISM Code, 0,04; k_{rw} – коефіцієнт, що обмежує оптимізацію часу при проходженні акваторій територіальних вод, що регулюються, 0,03; Q_n – провізна спроможність флоту в стандартних умовах, 10 тонно-міль; Cs_i – експлуатаційні витрати за основними статтями без амортизаційних відрахувань, 0,08; Ha – норма амортизації, 4,2 %; T_e – експлуатаційний період флоту, 340 діб; μ – нормалізована продуктивність 1 т дедвейту, 102 тонно-міль/тоннаже-діб; Pc_f – фрахтова ставка спотового стану ринку морської торгівлі, 1,2 центів; k_{ra} – коефіцієнт, що враховує динамічність фрахтової ставки за характером стану ринку морської торгівлі, 1,4 центів; k_{rci} – коефіцієнт, що враховує структурні зрушення в основних видах експлуатаційних витрат, 0,06; Kp – капітальні вкладення, \$1,4 млрд; k_{MLC} – коефіцієнт, що враховує подорожчання будівництва флоту за параметрами адміністрування умов життя і праці, 0,04.

$$Pr_{ar} = 102(1 - 0,07)2 \cdot 10^6(1 - 0,04)340(1 - 0,03)[(0,12(1 - 0,14) - 0,08(1 + 0,06)] - 0,042 \cdot 1,4 \cdot 10^9(1 + 0,04) = \$1,044 \text{ і ёдђ.}$$

Необхідно врахувати процес суперечливості лібералізації морських перевезень, що значною мірою є результатом реформ на макроекономічному рівні. Загальна тенденція до лібералізації є наслідком несприятливого економічного становища, включаючи скорочення бюджетних надходжень, значним обсягом зовнішньої заборгованості і високих темпів інфляції. Для України, яка позбулася морського торговельного флоту, лібералізація ринку транспортних послуг і, перш за все, відкритість ринку, в умовах неконкурентоспроможності може призвести до остаточного захоплення його іноземними судноплавними компаніями.

У цих умовах повинна проводитись цілеспрямована політика державного регулювання. Для вирішення цього завдання правовий та економічний захист національного судноплавного комплексу слід на початковому етапі передбачити реалізацію принципових положень:

– квотування вантажної бази, що є звичайною національною практикою на етапі проблемного позиціонування;

– введення другого (міжнародного) реєстру.

Міжнародний реєстр [7] – важливий аспект конкурентоспроможності, який заслуговує його використання українськими судовласниками. Незважаючи на певні переваги міжнародних реєстрів видається, що їх просте введення недостатньо для забезпечення майбутнього для національного флоту. Якщо країна не володіє конкурентоспроможністю, що дозволяє їй вибрати стратегію судноплавства, вона нічого не виграє, вдаючись лише до другого реєстру чи іншій формі судноплавної політики. Однак він може зіграти позитивну роль за умовою, що робота суден під національним прапором в другому реєстрі, з оподаткування будуть не жорсткіше, ніж в офшорних зонах, а політичне і економічне положення у країні стануть стабільними.

Висновки. Враховуючи зазначене, можна констатувати, що концепція становлення України як морської держави формується відповідно до принципів міжнародного морського судноплавства і ефективного функціонування та розвитку морського флоту і портів. Параметри розвитку морського транспорту у відповідності з принципом нормалізації повинні формуватися в системі позиціонування економіки країни в міжнародному поділі праці на основі ефективності граничних витрат. При цьому граничні капітальні та поточні витрати повинні відображати не тільки зростання вантажопотоків, але і враховувати відмінність ресурсоемності виробництва в країні і на зовнішніх ринках.

Головним в адмініструванні стає орієнтація не тільки на нормалізацію прибутку функціональної діяльності, але і на збереження позиції в мінливих умовах глобального ринку морської торгівлі. Норма співвідношення адміністрування та розвитку національного торговельного судноплавства формується ітеративно. Національний флот реалізує принцип ефективності. Глобальне адміністрування – принцип доцільності. Межею є маржинальне зростання середніх витрат. В якості прикладу: танкери з подвійним дном, посилення вимог щодо обмеження викидів в атмосферу, мінімальної оплати праці за категоріями плавкладу.

Література

1. Геєц В. М. Общество, государство и экономика: единство и противоречия : монография / В. М. Геєц. – М. : Ин-т экономики РАН, 2012. – 66 с.
2. Примачев Н. Т. Принципы интеграции в торговом судоходстве : монография / Н. Т. Примачев, А. Н. Примачев. – О. : Феникс, 2006. – 360 с.
3. Ильченко С. В. Украина в мировой транспортной системе: перспективы функционирования и развития : монография / С. В. Єльченко ; НАН Украины, Ин-т проблем рынка и экономико-экологических исследований. – О. : ИПРЭЭИ НАН Украины, 2012. – 455 с.
4. Котлубай О. М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні / О. М. Котлубай. – О. : ІПРЕЕД, 2004. – 453 с.
5. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua>
6. Дамодаран А. Инвестиционная оценка: Инструменты и техника оценки любых активов / А. Дамодаран ; пер. с англ. Д. Липинского и др. – М. : Альпина Бизнес Букс, 2004. – 1342 с.
7. Конвенція про умови реєстрації суден ООН від 07.02.1986 [Електронний ресурс] / Офіційна база законодавства України. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/snow/995_074/

References

1. Geecz V. M. Obshhestvo, gosudarstvo y' ekonomy'ka: edy'nstvo y' proty'vorechy'ya : monografy'ya / V. M. Geecz. – M. : Y'n-t ekonomy'ky' RAN, 2012. – 66 s.
2. Pry'machev N. T. Pry'ncy'py y'ntegracy'y' v tovgovom sudoxodstve : monografy'ya / N. T. Pry'machev, A. N. Pry'machev. – O. : Feny'ks, 2006. – 360 s.
3. Y'l'chenko S. V. Ukray'na v my'rovoj transportnoj sy'steme: perspekty'vy funkcy'ony'rovany'ya y' razvy'ty'ya : monografy'ya / S. V. Yel'chenko ; NAN Ukray'ny, Y'n-t problem rynka y' ekonomy'ko-ekology'chesky'x y'ssledovany'j. – O. : Y'PRЭЭY' NAN Ukray'ny, 2012. – 455 s.
4. Kotlubaj O. M. Ekonomichni mexanizmy' rozvy'tku tovgovel'nogo moreplavannya v Ukrayini / O. M. Kotlubaj. – O. : IPREED, 2004. – 453 s.
5. Derzhavna sluzhba staty'sty'ky' Ukrayiny' [Elektronny'j resurs]. – Rezhy'm dostupu: <http://ukrstat.gov.ua>
6. Damodaran A. Y'nvesty'cy'onnaya ocenka: Y'nstrumenty y' texny'ka ocenky' lyubых akty'vov / A. Damodaran ; per. s angl. D. Ly'py'nskogo y' dr. – M. : Al'py'na By'znes Buks, 2004. – 1342 s.
7. Konvenciya pro umovy' reyestracyi suden OON vid 07.02.1986 [Elektronny'j resurs] / Oficijna baza zakonodavstva Ukrayiny'. – Rezhy'm dostupu: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/snow/995_074/

Надіслана/Written: 3.08.2015 р.

Надійшла/Received: 6.08.2015 р.

Рецензент: д.е.н., проф. М. Т. Примачев