

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ РЕЗУЛЬТАТОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА ПРИ ЗАМЕДЛЕНИИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА

Інвестиційна та функціональна діяльність підприємств морської транспортної індустрії схильна до впливу складної сукупності цільових та зовнішніх факторів. Тому важливо на кожному етапі розвитку основних складових ринку морської торгівлі враховувати особливості прояву зовнішніх обмежень та умов. Саме вони в визначальній мірі коректують ефективність реалізації базових проектних параметрів економічного потенціалу флоту та торгових портів. Морський транспорт, що виступає у формі інструменту стійкості світової економіки, потребує особливої підтримки в умовах падіння вантажопотоків. Через це важливо сформулювати основні вимоги та норми позиціонування по сукупності інтересів.

Ключові слова: морські перевезення, правоздатність, результативність, транспортна індустрія, фактори економічного зростання.

N. S. LYSENKO

Odessa National Maritime Academy

FEATURES OF FORMATION OF RESULTS IN MARITIME TRANSPORT ECONOMIC SLOWDOWN

Abstract – The main aim of the article is to systematize the conditions for the effective functioning of the main divisions of the marine transport industry in the current restrictions. Investment and functional activity of the enterprises of marine transportation industry is affected by a complex set of objectives and external factors. Therefore it is important at every stage of the main maritime market's components trade to consider features displays of external constraints and conditions. They adjust to a certain extent the effectiveness of the basic implementation design parameters of the fleet economic potential and commercial ports. Maritime transport, in the form of tool projecting stability of the world economy requires special support in the fall flows. Therefore important to establish the basic requirements and standards for ranking aggregate interests.

Key words: shipping, transportation capacity, efficiency, results of the transport industry, growth factors.

Постановка проблеми. Морской транспортный комплекс любой экономической подсистемы должен постоянно отвечать условиям внешнеэкономических отношений [1]. При этом в процессе формирования собственных предпринимательских результатов транспортировки товаров не должен нарушать их временную и стоимостную конкурентоспособность [2]. Поэтому стоимость труда работников транспорта и величина амортизации транспортных средств должны быть сбалансированы с объемом транспортной работы. При этом неустойчивость отдельных сегментов мировой экономики существенно искажает намерения собственников и менеджмента судоходных компаний. Основной задачей экономической устойчивости является оптимизация транспортной составляющей в стоимости реализованного продукта. В этом процессе определяющим становится достижение минимума издержек на производство и доставку продукции на рынки, сформированные конкурентными преимуществами отдельных участников международного разделения труда.

С изменением уровня несбалансированности предложения дедефта и величины грузопотоков формируется разрыв между уровнем тарифов и экономически оправданных затрат на работу флота. Стоимость перевозки в этих условиях, отражающая сумму затрат транспортных предприятий, не покрывается рыночными тарифами в пределах нормализованной окупаемости капиталовложений. К признанным рынком затратам транспорта, с этих позиций относятся эксплуатационные расходы и соответствующие нормативные накопления, формируемые при оптимальном использовании средств транспорта [3]. Вместе с тем по внешним факторам возрастают непроизводительные затраты, связанные с нерациональной реализацией транспортного потенциала, и несоответствующим взаимодействием с другими организациями транспортного бизнеса. По некоторым оценкам они достигают 12 % суммы транспортных расходов. Поэтому, при системных проблемах экономики Украины и в условиях цикличности фрахтового рынка важно выбрать направление развития флота, обеспечивающее экспорт продукции и национального производственного комплекса.

Ход развития глобальной экономики и ее региональных составляющих в 2010–2013 годах предопределил негативные изменения в динамике основных грузопотоков и в развитии провозной способности флота новых морских государств. Такие ситуации усложняют выбор стратегии конкурентного развития торгового флота Украины, поэтому фактически не реализована ни одна программа развития морского транспорта страны. В этом аспекте усиливается роль достижения фрахтовой независимости в условиях нестабильности.

Анализ последних исследований и публикаций. Приоритеты развития торгового флота в системе национальных и глобальных потребностей обуславливают концентрацию внимания на важнейших проблемах развития флота. Об этом свидетельствуют публикации [4–7]. Тем не менее, задачи устойчивого развития рынка морской торговли далеки от завершения.

Несмотря на жесткую специализацию отдельных секторов фрахтового рынка, различный уровень эффективности капитала определяет систему его перелива. Поэтому важно рассмотреть общие закономерности формирования как провозной способности флота иностранных владельцев, так и параметры функционирования основных секторов фрахтового рынка.

За период 1970–2003 гг. среднегодовой объем международной морской торговли вырос в четыре раза. В 1990 г. составил 4 млрд т, же в 2002 г. превысил 5 млрд т. При этом произошли коренные изменения в структуре мирового товарооборота. К сожалению, объемы морской торговли увеличивались неравномерно, четко проявлялась цикличность изменения провозной способности и грузопотоков. Несмотря на достижение объема в 8,7 млрд т в 2013 г. усиливается проблема избытка тоннажа. Это ведёт к ужесточению конкуренции на фрахтовом рынке.

Выделение нерешенных частей общей проблемы. Жесткая конкуренция и необходимость использования в судоходстве достижений техники и технологии предопределили изменение традиционных споров организаций работы флота, появились новые тенденции развития мирового флота. Сюда можно отнести:

- специализацию и комбинирование в составе сухогрузного флота и типизацию танкерных судов;
- оптимизацию размера и скорости судов (средний размер сухогрузных судов возрастал незначительно).
- усиление регуляторной политики со стороны международных морских организаций на основе стандартизации и нормирования социально-экономических и эколого-технических характеристик судов.

Главной нерешенной проблемой остается сужение сферы операторской деятельности большинства государств, участвующих в международном разделении труда. Поэтому важно исследовать условия справедливого участия в обслуживании грузопотоков флотом всех морских государств, особенно в условиях замедления экономического роста.

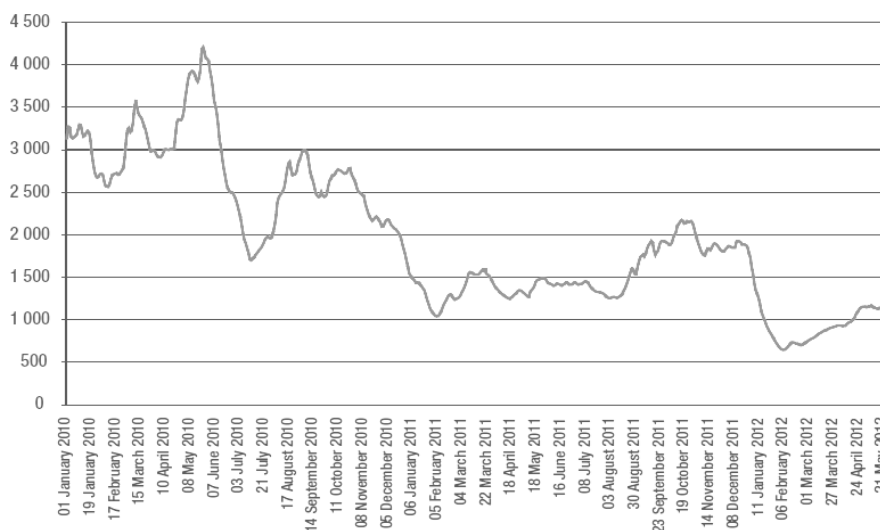
Формирование целей статьи. Мировой фрахтовый рынок подразделяется на отдельные секции. Секции формируются по видам соглашений, типам фрахтуемых судов, географическому положению, национальной принадлежности. Сложность мирового фрахтового рынка предопределяется тем, что основана на договоре морских перевозок и включает посредников, национальные и международные правила и стандарты, арбитражные организации, морские фрахтовые биржи, страховые организации. Разветвленность инфраструктуры мирового рынка транспортных услуг обеспечивает его нормальное функционирование. Однако при этом возрастает риск несбалансированности по приоритетам отдельных компаний.

Неравномерность развития морского флота [6] становится важнейшей причиной дисбаланса рынка морской торговли. Однако этот процесс не находит достаточного освещения. Поэтому основной целью статьи является систематизация условий эффективного функционирования основных подразделений морской транспортной индустрии в современных ограничениях

Изложение основного материала. К экономическим тенденциям развития мирового морского судоходства, оказывающим существенное влияние на параметры национальных судоходных компаний, относятся: неравномерность и несбалансированность предложения тоннажа относительно ожидаемой величины грузопотоков; жесткая конкуренция в системе традиционных морских государств с недопущением в сегмент новых операторов; перемещение региональных приоритетов в судостроительной индустрии.

В системе морской транспортной индустрии [7] выделяются базовые принципы функциональной устойчивости. Среди них выделяется требование к сбалансированности судоходства, судостроения относительно величины грузопотоков. Кроме того, важно наличие глобальной регуляторной системы и развернутого сервисного рынка. При этом в ведущем звене – мореплавании постоянно изменяются проблемные задачи в развитии основного капитала, человеческого капитала и несистемных ограничений.

В условиях сложной и фактически устойчивой цикличности фрахтового рынка (рис. 1) и финансовых сбоях формируются рискованные ситуации в судостроении либо в судоходстве.



Source: UNCTAD, based on London Baltic Exchange data.

Note: The index is made up of 20 key dry bulk routes measured on a time charter basis. The index covers Handysize, Supramax, Panamax and Capesize dry bulk carriers, carrying commodities such as coal, iron ore and grain.

Рис. 1. Балтийский фрахтовый индекс сухогрузного тоннажа (индекс базового 1985 г. – 1000)

Характерным в этом отношении является функционирование корейского судостроительного комплекса. Обычно при значительной серии строительства судов используется банковский кредит на принципах альянса при государственной поддержке. При нарушении финансового равновесия банки стремятся изменить процентные ставки. Таким образом, риск перемещается на судостроительные компании. При этом судовладельцы, работая в правовом поле, защищены от финансовых сбоев на основе заключенного контракта. В таких условиях даже судостроительные верфи Кореи, имеющие высокую стоимостную конкурентоспособность, попадают в полосу финансовых катастроф, как это случилось с выходом Китая в состав ведущих судостроительных государств. Отсутствие четкой системы регуляторов не позволяет украинскому судостроению и судоходству устойчиво развиваться.

Последствия всех форм и масштабов кризиса существенно изменяют ситуацию на мировом рынке транспортных услуг. Появление очередного рычага нестабильности предопределяет неопределенную длительность спада в мировой экономике мира. Это провоцирует формирование несбалансированности фрахтового рынка вследствие появления в секторах морского судоходства существенного избытка тоннажа. Отрицательным следствием такой ситуации становится интенсивная ценовая конкуренция с последующим снижением фрахтовых ставок.

При выработке национальной стратегии развития флота необходимо учитывать принципиальные особенности функционирования открытого и регионального фрахтового пространства. К общим закономерностям развития мирового судоходства и фрахтового рынка [2, 8] относятся:

- зависимость объема перевозок от состояния международного разделения труда;
- повышение технической надежности судов и качества доставки товаров;
- сохранение сбалансированности функций морского транспорта: стратегической значимости и коммерческой эффективности судоходства;
- высокая капиталоемкость конкурентного развития основных типов флота;
- жесткая конкуренция и стремление к выработке единых международных правил ее регулирования.

Вследствие мирового финансово-экономического кризиса 2008–2009 гг. и последующей стагнации в системе морского транспорта произошли кардинальные изменения. Это обстоятельство впоследствии повлияло на резкое падение в использовании провозной способности мирового флота. Это обусловлено тем, что в период 2010–2013 гг. общий дедейт мирового флота вырос на 250 млн т или на 19,5 %. Объем производства в масштабах мировой экономики в среднегодовом исчислении находился в пределах 3 %.

Последовавшее резкое падение тарифных и фрахтовых ставок по Intaskale повлекло за собой банкротство ряда судоходных компаний с концентрацией капитала ниже критерия устойчивости. В этот период осуществлялось списание тоннажа по возрастному критерию. Введение затем в практику мирового судоходства ограничения возраста судов не физическим амортизационным износом (22–24 года), а моральным и экономической надежностью (14–15 лет) привело к изменению роли отдельных судоходных компаний из-за их неконкурентоспособности. В числе таких судовладельцев оказалось и большинство операторов Украины.

Для повышения надежности работы и эффективного контроля состояния мирового флота реализуется стратегия сокращения численности плавсостава на основе автоматизации производственных процессов на судах, что ведет к дальнейшему росту капиталоемкости перевозочного процесса и, тем не менее, к усилению роли человеческого фактора. К существенным недостаткам такой схемы управления объектами морехозяйственного комплекса в условиях цикличности функционирования рынка транспортных услуг относятся: ужесточение конкурентоспособности; сужение операторской инициативы менеджеров; бюрократизация принятия хозяйственных решений; недостаточная ответственность собственника и высшего руководства за конечные результаты деятельности предприятия.

Несмотря на определенное несоответствие производственного потенциала Украины принципам интеграции и развития мировых хозяйственных связей, транзитная привлекательность территории предопределяет заинтересованность смежных локальных экономических систем в использовании транспортных мощностей, расположенных на маршрутах, обслуживающих грузопотоки Запад–Восток и Север–Юг. Одним из таких примеров служит реконструкция транспортных комплексов с целью создания транспортного коридора Триест–Стамбул–Николаев с использованием впоследствии кольцевой причерноморской автодороги. Проблемой становится политическая и экономическая нестабильность в Украине, что ставит под сомнение реализацию проекта в течение 6 лет со сметной стоимостью в зоне украинской ответственности – \$195 млн, несмотря на участие в проекте японских фирм. Инициатором инвестиций является германская “Даймлер-Крайслер”, что и подчеркивает высокую значимость транзитного пространства Украины.

Выводы. С сужением портового пространства Украины возрастает роль отдельных ренджей в транспортно-экономических связях. Поэтому реализация проекта, ориентированного на создание мощного регионального транспортного узла становится важнейшей национальной проблемой. Усиление интеграционных процессов в системе региональных хозяйственных связей предопределило характер развития морского транспорта в течение XXI в.

Изменение объемов транспортной работы в морской индустрии Украины произошло вследствие непродуманной в ряде случаев трансформации народнохозяйственного комплекса. Вследствие чего разрушилась многолетняя кооперация и специализация регионов и взаимодействие предприятий. Без четкого анализа мирохозяйственных связей и конкурентоспособности национальной промышленности сделана неудач-

ная попытка интеграции в европейский производственный и потребительский конгломерат. При этом не учитывались приоритеты ЕС в развитии морского транспорта. Резкое падение объемов производства и транспортной работы в течение всей новой истории обусловлено также игнорированием роли национального рынка на начальном этапе перехода от централизованного управления к рыночным механизмам.

Проблемой национального транспортного комплекса Украины остается, с одной стороны, неадекватность ее технико-экономических параметров относительно взаимодействующих систем, а с другой, недоиспользование нормативной мощности торговых портов. Ограниченность основных видов ресурсов в торговых портах предопределяет величину нормы обработки судов. Нормы времени выполнения вспомогательных операций существенно уступают параметрам иностранных портов Европы, Северной Америки и других регионов. Нарушения внутривортовой сбалансированности не позволяет достичь критериального уровня конкурентоспособности национальных флота и портов. В то же время интенсивность обработки транспортных средств ограничивается внешними условиями функционирования транспортного узла, и прежде всего, несоответствием провозной способности и сменности работы наземных видов транспорта.

Главной задачей становится концентрация усилий со стороны институциональных систем и предпринимательских структур на нормализованном развитии флота и портов флага Украины относительно ее роли в международном разделении труда.

Литература

1. Пугель Т. А. Международная экономика : учебник / Т. А. Пугель, П. Х. Линдерт ; пер. с англ. – М. : Дело и Сервис, 2003. – 800 с.
2. Примачев Н. Т. Эффективность развития морской транспортной индустрии : монография / Н. Т. Примачев, Н. Н. Примачева. – О. : ИнформИздат, 2011. – 405 с.
3. Липинська О. А. Становлення та розвиток транзитного потенціалу України / О. А. Липинська. – О. : ШПРЕД НАН України, 2012. – 396 с.
4. Котлубай М. И. Становление морского транспорта в рыночной бреде : монография / М. И. Котлубай. – О. : ИПРЭИ НАН Украины, 2005. – 224 с.
5. Николаева Л. Л. Принципы устойчивого развития судоходных компаний в глобальном рынке морской торговли : монография / Л. Л. Николаева. – О. : Фенікс, 2007. – 323 с.
6. Примачев Н. Т. Управление конкурентоспособностью /Л. В. Мезина, Н. Н. Примачева. – О. : Издат-Информ, 2010. с.
7. Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD – New York and Geneve: UN, 2012. – 243 p.
8. Ханин М. С. Международное морское судоходство. Экономика. Політика : учеб. пособие / М. С. Ханин. – М. : РосКонсульт, 2001. – 334 с.

References

1. Pugel` T. A. Mezhdunarodnaya ekonomy`ka : uchebn. / T. A. Pugel` , P. X. Ly`ndert ; per. s angl. – M. : Delo y` Servy`s, 2003. – 800 s.
2. Pry`machev N. T. Effekty`vnost` razvy`ty`ya morskoy transportnoj y`ndustry`y` : monografy`ya / N. T. Pry`machev, N. N. Pry`macheva. – Odessa : Y`nformY`zdat, 2011. – 405 s.
3. Ly`py`ns`ka O. A. Stanovlennya ta rozvy`tok tranzy`tnogo potencialu Ukrayiny`/ O. A. Ly`py`ns`ka. – Odessa : IPREED NAN Ukrayiny` , 2012. – 396 s.
4. Kotlubaj M. Y`. Stanovleny`e morskogo transporta v rynochnoj srede : monografy`ya / M. Y`. Kotlubaj. – Odessa : Y`PRЭЭY` NAN Ukray`ny, 2005. – 224 s.
5. Ny`kolaeva L. L. Pry`ncy`py` ustojchy`vogo razvy`ty`ya sudoxodny`x kompany`j v global`nom rynke morskoy torgovly` : monografiya / L. L. Ny`kolaeva. – Odessa : Feniks, 2007. – 323 s.
6. Pry`machev N. T. Upravleny`e konkurentosposobnost`yu / L. V. Mezy`na, N. N. Pry`macheva. – Odessa : Y`zdatY`nform, 2010.
7. Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD. – New York and Geneve : UN, 2012. – 243 p.
8. Xany`n M. S. Mezhdunarodnoe morskoe sudoxodstvo. Ekonomy`ka. Poly`ty`ka : uchebnoe posoby`e / M. S. Xany`n. – M. : RosKonsul`t, 2001. – 334 s.

Надіслана/Written: 15.06.2014 р.
Надійшла/Received: 18.06.2014 р.
Рецензент: д.е.н., проф. Н. Т. Примачев