

международных транспортных коридоров.

Ощутимое влияние на формирование долговременной стратегии развития транспортных коммуникаций Украины должно оказывать выгодное геостратегическое расположение ее территории, через которую традиционно пролегают давние торговые пути между Востоком и Западом, Югом и Севером. В указанной концепции создания и функционирования национальной сети международных транспортных коридоров на территории Украины выделены следующие транспортные коридоры: № 3 — Берлин (с ответвлением на Дрезден) — Вроцлав — Львов — Киев; № 5 — Триест — Любляна — Будапешт (с ответвлением на Братиславу) — Львов; № 7 — Дунайский (водный); № 9 — Хельсинки — Санкт-Петербург — Минск (с ответвлением на Москву) — Киев — Кишинев (с ответвлением на Одессу) — Димитровград. Наличие на территории Украины международных транспортных коридоров налагает свой отпечаток на функционирование всей сети транспортных коммуникаций государства. В частности, оно обязывает ее работать в слаженном, синхронном режиме, с большей ответственностью относительно соблюдения графиков работы и доставки грузов в узловые точки, будет постепенно и неуклонно вынуждать всю транспортную систему работать в режиме и на уровне функционирования международных транспортных коридоров, то есть на европейском уровне. Это означает, что уровень техники, технологии, организации, нормативно-правового обеспечения должен быть соответствующим европейскому.

УДК 656.61-027.1

### ЗАДАЧИ РАЗВИТИЯ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНДУСТРИИ

*Машканцева С. А., к.э.н., доцент (ОНМА)*

На морском транспорте развитие производственного потенциала направлено по линии эффективного воздействия на производственный процесс. Это условие предопределяет задачи грузовладельцев при подготовке товарной массы к транспортировке. Однако, несмотря на развитие логистических товаропроводящих систем, не решена в окончательном виде проблема взаимосвязи интересов всех участников транспортного процесса.

Интеграционные процессы оказывают влияние и на принципы развития локальных и общемировых транспортных систем. При этом отдельные национальные транспортные подразделения вследствие развития

транспортных коридоров и усиление принципа транзитности в обеспечении эффективной доставки грузов становятся объектом инвестиционной привлекательности. Так коридор Север-Юг, обеспечивающий ускорение обслуживания грузопотоков из региона балтийского моря в Эгейское, становится центром внимания не только украинских инвесторов, но главным образом международных.

Морской участок может рассматриваться в качестве одной из задач развития торгового флота Украины. Для этого имеется ряд условий, среди которых расширение роли в международном разделении труда и наличие достаточно мощной отечественной судостроительной базы. Одним из ограничивающих условий является определенное противодействие конкурентов на фрахтовом рынке, а также отсутствие научных разработок, нацеленных на формирование эффективного транспортного потенциала, способного устойчиво функционировать в системе глобализации и интеграции транспортного обслуживания.

Экономический цикл 1998 – 2010 годов свидетельствует о наличии непредвиденных факторов изменения условий состояния рынка морской торговли и судостроения. Так на рынке продажи и аренды судов Черноморского региона спрос оставался неустойчивым, несмотря на увеличение количества предложений. Одной из причин следует рассматривать отсутствие достаточных инвестиционных средств у потенциальных судовладельцев. В то же время ряд судовладельцев в период нарастания кризиса оказалась на грани банкротства и прекращения функциональной деятельности. Важнейшим фактором такой ситуации оказалась несбалансированность между качеством и ценой судов, необходимых для конкурентной устойчивости, и фактическими технико-экономическими параметрами судов, которые находились в эксплуатации.

Потребности прироста капитальных вложений, дефицитность источников финансирования инвестиционной деятельности предприятий морского транспорта, достаточно высокая степень риска эффективной реализации инвестиционной программы, изменяющаяся конъюнктура фрахтового рынка объективно обуславливают необходимость совершенствования планирования развития транспортного комплекса в целом и разработки мероприятий по обеспечению эффективности использования транспортного потенциала.

С переходом мирового судоходства на принципиально новые подходы к финансированию развития флота судоходных

компаний, ориентация на поддержание высокой конкурентоспособности с использованием одновременно организационных форм снижения средних издержек циклически изменяется состояние в инвестировании приращения провозной способности по отдельным составляющим рынка транспортных услуг.

УДК 338.47:005.332.4

### ПАРАМЕТРЫ КОНКУРЕНТНОГО ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ МОРСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

*Мезина Л.В., к.э.н., доцент (ОНМА)*

Морской транспорт в целом и отдельные его предприятия при нормальной концентрации капитала в силу устойчивого спроса на перевозки грузов морем и отраслевые особенности организации производственной деятельности обладают потенциальной эффективностью. Поэтому на морском транспорте сохраняется относительно высокая предпринимательская активность за расширение сферы деятельности.

Абсолютные значения объемов перевозок грузов зависят от складывающейся конъюнктуры фрахтового рынка, которая обусловлена сложной взаимосвязью экономических, политических и других факторов.

Технологическая трансформация в системе доставки грузов мировой торговли расширяет границы деятельности судоходных компаний, что и предопределяет задачи совершенствования менеджмента. В этих условиях информационные технологии обеспечивают эффективную операторскую деятельность на основе рациональных схем отфрахтования судов.

Информационные технологии в судоходстве расширяют возможности судоходных компаний, обладающих конкурентными преимуществами, по эффективному использованию провозной способности. При этом судоходные компании расширяют взаимодействие с другими судовладельцами и грузоотправителями.

В условиях интеграции и развития мультимодальных транспортных технологий важнейшим становится создание условий для экономически целесообразного соотношения перевозок по видам транспорта с учетом конкурентных преимуществ использования морских путей. Поэтому необходимо повышение перерабатывающей способности морских и речных портов и оптимизации судоходных

условий в устьевых зонах и в системе искусственных водных путей.

В системе глобального рынка морской торговли проявляются две основные тенденции, отражающие его состояние:

Первая - фактическое усиление монополизации рынка. Развитие судостроения вызвало переход к более высокому технико-экономическому уровню флота и как следствие к укрупнению ведущих судоходных компаний. При этом сегмент открытой конкуренции включает значительную часть субстандартного флота. Особенно монополии выделяются в контейнерном и круизном судоходстве.

Вторая тенденция – обострение конкуренции на основе совершенствования судов транспортного флота. Фактически формируется принцип соперничества на основе опережающего строительства судов нового поколения с более высоким уровнем безопасности и высокой стоимостью, недоступной для средних и малых судоходных компаний.

Функционирование транспортных предприятий и их эффективное позиционирование на рынке транспортных услуг базируется на достижении адекватности технико-экономического уровня требованиям внешней системы, что в свою очередь обуславливается эффективностью инвестиционных проектов.

Важнейшим направлением интеграции национальной транспортной системы являются транзитные перевозки, которые существенно увеличивают чистый доход транспортных предприятий и, в конечном счете, он может быть использован для финансирования дальнейшего развития национальной транспортной системы.

Важнейшим критерием устойчивого хозяйствования морских транспортных предприятий с позиции макроэкономических интересов и предпринимательских задач является максимизация участия в формировании ВВП. Важнейшей задачей остается увеличение массы и нормы.

Периоды нестабильности функционирования мировой экономики или ее отдельных региональных подразделений, в основе которого лежит сокращение объемов международного обмена, отрицательно сказываются на характере развития рынка транспортных услуг и мирового судоходства.

Следует обратить внимание на то, что к протекционизму в торговом судоходстве прибегают морские страны при усилении кризисных явлений в системе фрахтового рынка.