

УДК 656.61-048.32

ОСОБЕННОСТИ ТЕКУЩЕГО ФОРМИРОВАНИЯ ПОТЕНЦИАЛА ГЛОБАЛЬНОГО РЫНКА МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ

Примачева Н.Н., к.э.н., доцент (ОНМА)

Розглядаються особливості поточного формування параметрів ринку транспортних послуг. Увага звертається на систему структуризації торговельного судноплавства. Розкрито окремі закономірності розвитку спеціалізованих судноплавних компаній за критеріями стійкого позиціонування в міжнародних логістичних системах.

Ключові слова: *ефективність, глобальний ринок, фрахтовий ринок, інтеграційні процеси, грузооборот.*

Постановка проблеми дослідження. Глобальна транспортна система морської торгівлі [1] включає ряд спеціалізованих ланок, серед яких виділяються суднохідні компанії, торговельні порти, інвестиційні та сервісні комплекси, а також екологічні обмеження стійкого функціонування системи. При раціональному розвитку структурних елементів досягається необхідна фрахтова незалежність зовнішньої торгівлі та оптимізується валютна складова ВВП. Відзначається тотальна взаємозв'язок та взаємозалежність структурних підрозділів морського господарства.

Історично економічна, соціальна та екологічна діяльність людства в системі ресурсів моря та світового океану постійно розширювалася. Однак, з підвищення ролі морської торгівлі та появи глобальних тенденцій [2] при збереженні принципів диференціації на регіональному та видовому секторах діяльності виникає необхідність уточнення змістових аспектів ринку морської торгівлі.

Формування та ефективність функціонування світового фрахтового ринку свідчить про те, що в різні періоди світових економічних відносин [3] перед транспортними компаніями та перевізниками виникали складні завдання, рішення яких передбачало стійкість світової та національної економіки. При цьому значення та вплив одних проблем посилювалися, інших – зменшувалися. При розв'язанні поточних завдань виникали не менш складні, нові. Економічно, кожен період формування збалансованості ринку транспортних послуг відрізняється специфічними шляхами та методами розв'язання сформованих суперечностей.

Аналіз стану проблеми.

Змінюваність основних показників стану міжнародної морської торгівлі передбачає необхідність контролю

ситуації з метою реакції на нові умови. Складність реалізації перспективних проєктів розвитку впливає на концентрацію уваги на характері змінюваних характеристик [4, 5] глобальної морської індустрії. В той же час основні характеристики економічного зростання залишаються найважливішим фактором розвитку національної транспортної системи, націленою на обслуговування зовнішньоекономічної діяльності. При порушенні збалансованості формуються економічні, соціальні втрати та зменшується загальна безпека участі в міжнародному розподілі праці [6].

Головним в цих умовах стає виділення найбільш актуальних проблем з метою розкриття стійких тенденцій та закономірностей, які проявляються чітко. Виділення та розуміння внутрішнього єдності та впливу на параметри розвитку – основна завдання розробки стратегії морської політики в цілому та характеру функціонування окремих підприємств.

Докризовий економічний зростання та характер антикризових стратегій, які демонструє Китай, підтверджує неперервність розвитку виробничого потенціалу флоту та базових портів та стійкості позиціонування національного господарства в глобальній економіці. Незважаючи на появу публікацій, присвячених особливостям інвестиційної діяльності та інтермодальних технологій розвитку водного транспорту [7, 8, 9], проблема диференціації впливу суднохідної індустрії окремих країн на глобальні процеси не розкрито.

Окреме місце в розвитку морської індустрії займає проблема зайнятості та формування нових робочих місць. Однак актуальною залишається проблема ресурсозбереження на принципах ефективного масштабу. Одночасно потребують уточнення

параметры общей безопасности мореплавания и выбора стратегии экономического позиционирования в международном разделении труда и эффективности его транспортного обслуживания.

Постановка задачи и цели исследования. Для обеспечения нормальных условий становления страны как морской державы важнейшим становится необходимость рассмотрения особенности текущего формирования потенциала глобального рынка морской торговли. В связи с этим **основной целью статьи** является систематизация условий устойчивого функционирования основных сегментов морской индустрии.

Основной материал. Место морского транспорта в производственном комплексе страны зависит от государственной морской политики. В ряде морских государств торговое судоходство относится к базовым отраслям, обеспечивающим расширение экспортного потенциала. Эффективная работа морского транспорта повышает конкурентоспособность национального производства и формирует условия доступности к мировым ресурсам.

Относительно устойчивый рост морской торговли и достаточно стабильная эффективность транспортного бизнеса предопределяет стремление к совершенствованию технологических процессов доставки грузов и к перераспределению грузопотоков по альтернативным путям. В условиях опережающего экономического роста в странах ЮВА, несмотря на приоритетность традиционного морского маршрута, возникают альтернативные мультимодальные направления и формируются международные транспортные коридоры. При этом необходимо различать европейские транспортные коридоры, в основе которых лежали задачи транспортно-экономических связей Западной и Восточной Европы, и коридоры, учитывающие глобальные международные отношения. К последним относятся оси Север – Юг и Восток – Запад. При реализации этого проекта время транзита Западная – Европа – Индия сократится с 37 суток до 15. Однако важнейшим препятствием становится ограниченность инвестиций в странах маршрута и ограниченность внимания со стороны других инвесторов переключать денежные потоки в сторону конкурирующих операторов. Поэтому большинство проектов международных транспортных коридоров остается нереализованными.

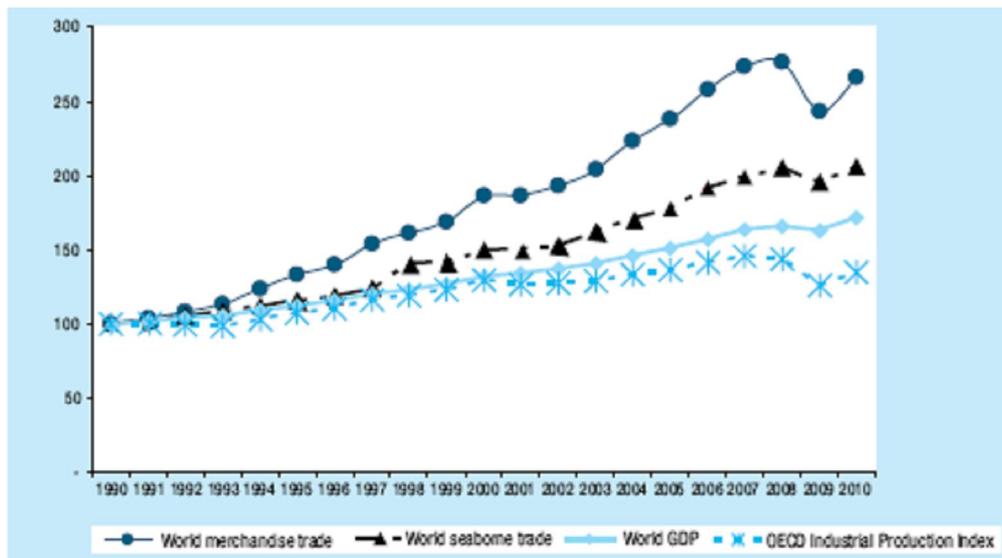
При этом необходимо учитывать, что, несмотря на общесистемную значимость

морского транспорта для функционирования глобальной и национальной экономик, постоянно ужесточаются условия коммерческой эксплуатации судов. Достаточно вспомнить решение 57 сессии комитета по защите морской среды, где принято положение об ограничении выбросов в атмосферу с судов. Меры оказываются настолько жесткими, что свобода торгового судоходства становится проблематичной для многих государств. Это решение принято без исследований реального уровня опасности выбросов из судов в атмосферу.

Усложнение циклических процессов, несмотря на антикризисные факторы управления производственной деятельностью, обусловлены процессами экспорта капитала. После укрепления европейской, японской и китайской валют издержки производства оказались приближенными к уровню США. При этом произошло кардинальное изменение курсов валют, что обусловило возрастание экспорта капитала в США. Повышение обменного курса евро снизило затраты на строительство и на совместные капиталовложения. Следствием такого характера глобальных экономических процессов явилось повышение роли морского транспорта и изменение структуры и направлений грузопотоков.

Как видно из рис. 1, страны ОСЭР характеризуются медленным ростом промышленного производства, однако благодаря высокой добавленной стоимости продукции, наряду с высокими темпами развития государств, образующих объединение BRICS, и определяющих темпы мирового ВВП, формируются высокие темпы роста глобальной торговли. В соответствии с этим образуются объемы морской торговли и потребности в соответствующем технико-экономическом уровне флота и торговых портов.

Одним из следствий трансформации стоимостных параметров на ресурсы, труд и колебания валютных курсов является концентрация судостроения в странах Азии. В докризисном периоде японские, корейские и китайские судостроительные верфи обеспечивали 32, 35 и 20 % соответственно от мирового объема заказов на строительство новых судов. На остальные верфи мира приходилось менее 10% объема мирового судостроения. На оставшихся европейских судостроительных заводах численность работающих уменьшилась с 400 до 85 тысяч человек. При этом ЕС использовал принцип прямых дотаций на строительство судов.



Источник: UNCTAD secretariat.

Рисунок 1 - Темпы экономического роста и объема внешней торговли

Следует различать два направления развития и функциональной деятельности торгового флота. Первое формирует факторы роста капиталоемкости и текущих затрат. Это реализация требований безопасности с установкой новейшего оборудования, гарантирующего надежность мореплавания, недопущение загрязнения моря и воздуха. При этом предусмотрен жесткий контроль со стороны классификационных обществ. Второе связано с минимизацией негативных финансовых последствий на основе адекватного роста производительности судов, что и сдерживает темпы роста затрат, а следовательно, и тарифных ставок.

При выборе стратегии развития национального морского транспортного комплекса необходимо учитывать, что экономический рост в отдельных регионах происходит в системе взаимосвязи с глобальной тенденцией. Поэтому внимание необходимо концентрировать на различных исторических процессах – уровне инвестиционных приоритетов, характере

образования человеческого капитала и его экспорта, темпах реализации

инновационных процессов в отраслях и в системе торгового флота.

Выводы. Эффективное участие в международном разделении труда в эпоху глобализации и конкурентных технологий зависит от двух основных обстоятельств. Во-первых, от качества и ценовой привлекательности продукции, и, во-вторых, от экономичности и надежности доставки ее. Последнее и предопределяет постоянное совершенствование транспортных средств и оптимизацию маршрутов. Поэтому Россия, несмотря на сохранение роли в поставках

нефтепродуктов на европейский рынок традиционными маршрутами реализует альтернативные проекты с участием трубопроводного и морского транспорта.

Глобальный рынок морской торговли характеризуется постоянным, а в отдельные периоды и резким ростом дедефта флота и его провозной способности. Этот процесс реализуется как в форме пополнения состава судов традиционными судовладельцами, так и вследствие появления новых инвесторов. При последующем увеличении спроса (величины грузопотоков) и полном использовании провозной способности расширяется состав конкурентов на важнейших маршрутах международных перевозок.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Review of maritime Transport, 2010 Report by the UNCTAD secretariat //United Nations New York and Geneva: 2010 – 184 p.
2. Николаева Л. Л. Принципы устойчивого развития судоходных компаний в глобальном рынке морской торговли: монография / Л. Л. Николаева. – Одесса: Фенікс, 2007. – 323 с.
3. Кругман П. Р. Международная экономика / П. Р. Кругман, М. Обстфельд; пер. С англ.. В. Кузина и др. – СПб.: Питер, 2003. – 832 с.
4. Пугель Т. А. Международная экономика: учебн. / Т. А. Пугель, П. Х. Линдерт; пер. с англ. – М.: Дело и Сервис, 2003. – 800 с.
5. Сакс Дж. Д. Макроэкономика. Глобальный поход / Дж. Д. Сакс, Б. Ф. Ларрен; пер. с англ. О. В. Буклемитева и др. – М.: Дело, 1996. – 847 с.
6. Примачев Н. Т. Методы измерения эффективности морского транспортного

комплекса/ Н. Т. Примачев. – Одеса: ИПРЭЭИ, 2009. – 257 с.

7. Боняр С. М. Судоходство река-море: проблеми розвитку судовладельческих компаний/ С. М. Боняр. – Одеса: ИПРЭЭИ, 2009. – 288 с.

8. Жихарева В. В. Теория и практика инвестиционной деятельности судоходных

компаний: монография/В. В. Жихарева – Одеса: Феникс, 2010. 415 с.

9. Василенко С.Д., Чечітко Ю.Т. Історія України: контекст світової морської політики ХХ століття. – Одеса: Друк, 2007.-352 с.

Аннотация. Рассматриваются особенности текущего формирования параметров рынка транспортных услуг. Внимание обращается на систему структуризации торгового судоходства. Раскрыты отдельные закономерности развития специализированных судоходных компаний за критериями стойкого позиционирования в международных логистических системах.

Ключевые слова: эффективность, глобальный рынок, фрахтовый рынок, интеграционные процессы, грузооборот.

Summary. The features of the current forming of parameters of market of transport services are examined. Attention applies on the system of structure of point-of-sale navigation. Separate conformities to law of development of the specialized navigable companies are exposed after the criteria of the proof keeping in the international logistic systems.

Keywords: efficiency, global market, chartered market, integration processes, turnover of goods.

*Рецензент д.э.н., профессор ОНМА Винников В.В.
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЖТ Боровик Ю.Т.*

УДК 656.2.001.73(87)

РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ЗАСІБ РОЗВИТКУ КОНКУРЕНЦІЇ

Сліпченко О.Л., заст.нач. Донецької залізниці з екон.пит., здобувач (УкрДАЗТ)

У статті розглянуто заходи та етапи проведення реформування та реструктуризації залізничного транспорту таких країн як Великобританія, Швеція, США та Канада. Обрано найбільш прийнятний варіант реформування українських залізниць та виділено загальні аспекти здійснення цього процесу.

Ключові слова: реформування, реструктуризація, залізничний транспорт.

Постановка проблеми. Стрімка зміна світової економіки стимулює уряди різних країн до пошуку нових структурних форм функціонування залізничного транспорту, які дозволять залізницям зберегти свою конкурентоспроможність. Функціонування залізничного транспорту в умовах ринкової економіки вимагає здійснення переходу від монопольного становища державних залізниць до роботи заснованої на конкурентній боротьбі. Цей перехід передбачає проведення реформування галузі з її адаптацією до функціонування в ринкових умовах, а саме реструктуризацією.

Складні процеси реформування та реструктуризації вже проведені в багатьох розвинутих країнах та приносять свої результати,

які виражаються у збільшенні обсягів роботи, активному розвитку високошвидкісного руху.

Україна тільки починає впровадження нових принципів функціонування і є піонерами у проведенні реформування, тому для неї надзвичайно важливо вивчати, аналізувати, адаптувати та використовувати досвід інших країн. Аналіз світового досвіду є необхідним та актуальним.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У вітчизняній літературі існує чимало фундаментальних праць, присвячених дослідженню світового досвіду реформування залізничного транспорту, таких авторів як Ткаченко С., Сисоєва Е., Дацковська Д., Александрова В. та багато інших,