

3. Себестоимость железнодорожных перевозок / под ред. Н.Г. Смеховой и А.И. Купорова; Н.Г. Смехова, А.И. Купоров, Ю.Н. Кожевников и др. – М. : Маршрут, 2003. – 494 с
4. Колесникова Ніна Михайлівна. Методичні підходи до визначення собівартості пасажирських залізничних перевезень з метою ціноутворення в умовах подальшого реформування залізничного транспорту України / Н.М. Колесникова // Вісник Міжнародного Слов'янського університету. – 2004. – Т. VII. – № 1. – С. 39-35.
5. Інструкція з калькулювання собівартості перевезень на залізничному транспорті України, затверджена Наказом Укрзалізниці від 15 січня 2009 р. № 15-Ц – К. : УЗ. – 249 с.
6. Чебанова Н.В. Собівартість пасажирських залізничних перевезень : проблеми визначення та напрями удосконалення / Н.В. Чебанова // Зб. наук. пр. Держ. економ.-технол. унів. трансп. Серія «Економіка і управління». – ДЕДУТ, 2011. – Вип. 17. – С. 147-151.
7. Методика формування тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом у внутрішньому сполученні, затверджена наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 11 липня 2008 р. № 849 – К. : УЗ. – 79 с.
8. Познякова О.В. Формування економічно обгрунтованої собівартості пасажирських перевезень в умовах демонополізації залізничного транспорту : дис. ... канд. екон. наук: 08.07.04 / Познякова Оксана Вікторівна. – Київ. – 2012. – 300 с.
9. Познякова О.В. Методичні підходи до формування постійної складової базової частини собівартості пасажирських залізничних перевезень / О.В. Познякова // Вісник Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут» : Зб. наук. праць. Темат. вип. : Технічний прогрес і ефективність виробництва. – Х. : НТУ «ХПІ», 2006. – № 14 (1). – С. 207-209.
10. Познякова О.В. Витрати на продукцію монопольних утворень / О.В. Познякова // Вісник Чернігівського технологічного університету. Серія «Економічні науки». – Чернігів : ЧДТУ, 2009. – С. 139-144.
11. Познякова О.В. Розподіл виконуваних робіт (послуг) з перевезення пасажирів залізничним транспортом / О.В. Познякова // Зб. наук. праць Держ. економ.-технол. унів. трансп. Серія «Економіка і управління». – Вип. 15. – ДЕДУТ, 2010. – С. 77-82.

Аннотация. Предложено разделение себестоимости перевозки пассажиров железнодорожным транспортом на составляющие, которое базируется на выделении по определенному признаку работ и услуг технологического процесса.

Ключевые слова: составляющие себестоимости, затраты, работы и услуги железнодорожного транспорта, технология перевозок.

Summary. Dividing of prime price of carrying passengers a railway transport is offered into constituents, which is based on a selection on the certain sign of works and services of technological process.

Keywords: constituents of prime price, expenses, works and services of railway transport, technology of transportations.

*Рецензент д.е.н., професор ДЕДУТ Гурнак В.М.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 656.61:339.165.4

ПРИНЦИПЫ ФОРМИРОВАНИЯ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ

Примачева Н.Н., к.э.н., доцент (ОНМА)

Розглядаються основні принципи вибору морської транспортної політики. Представлено структуру проблем і переваг формування активної морської транспортної стратегії. Сформульована закономірність ефективного позиціонування національного морського транспортного потенціалу.

Ключові слова: судноплавна компанія, стратегія, ринок морської торгівлі, транспортна політика.

Постановка проблемы исследования. Жесткая дифференциация судоходных компаний на фрахтовом рынке по технико-экономическому уровню и по уровню эффективности свидетельствует о наличии проблем отражения реальных условий

операторской деятельности. В этом отношении можно согласиться с выводом: «... прибыльность компании на самом деле берет начало от нескольких, весьма специфичных, аспектов ее деятельности, а не

от бизнеса в целом, обычно воспринимаемого во всей его совокупности» [1, с. 8].

В практическом плане при формировании стратегии необходимо учитывать отношение международных организаций, сосредоточивших внимание на устойчивости развития глобального рынка морской торговли. В соответствии с номинальной позицией и нацеленностью устава, эти организации, в принципе, содействуют международному сотрудничеству в системе рынка морских перевозок. Однако остается задача приоритетности отдельных решений в системе позиционирования каждой судоходной компании.

Нормальные судоходные компании формируют свою текущую стратегическую позицию [1, с.8] относительно специализации флота по перевозимым грузам и регионам операторской деятельности, а так же в системе вертикальной интеграции. Последнее раскрывается системой комплексности обеспечения функциональной устойчивости в совокупности внешних условий глобализации фрахтового рынка по критериям интермодальных сообщений, логистики и Международных конвенций.

При этом с большой долей вероятности в качестве закономерности развития любого сектора мирового рынка морских транспортных услуг следует принимать колебания фрахтового индекса. Амплитуда колебаний зависит от типа флота и устойчивости обслуживаемой отрасли международных экономических отношений. Об этом, в частности, свидетельствует характер изменения Балтийского фрахтового индекса для балкеров Панамакс за период с 1998 года (10 дол./т). 2000 – 15,5, 2002 – 13,0. 2004 – 35,8, 2005 – 30, 2006 – 20 долларов за тонну.

В системе перманентных изменений основных параметров экономического развития торгового судоходства необходимо учитывать, что «... возможности и угрозы идут с двух основных направлений: от клиентов и конкурентов» [2, с. 48]. Этот процесс должен контролироваться в течение всего периода нормального состояния жизненного цикла судоходного предприятия.

Анализ состояния проблемы и публикаций. В основных публикациях [3, 4, 5] внимание концентрируется на анализе текущего и среднесрочного состояния рынка морской торговли. Однако принципиальное с ростом стоимости флота приобретают задачи перспективного позиционирования. При этом следует обратить внимание на то, что в солидных компаниях используется инструментарий, включающий «... определение стратегии и стратегических целей, выбор значимых показателей, установление плановых значений ... расстановка приоритетов выполнения разработанных мероприятий» [6, с. 51].

Необходимо учитывать, что важнейшей причиной развала крупных судоходных компаний

Советского Союза после их перехода в собственность новых государств, заключалась в их ориентации на крупных грузовладельцев – бывших внешнеторговых объединений. Для перехода на самостоятельные отношения флота и грузовладельцев через сервисные фирмы необходимо было дополнительное время. Именно в этот период начали возникать многочисленные кредиторы с требованиями к парокходствам о возврате долга. Сами же предприятия не получили от грузовладельцев денежных средств за выполненную работу.

В этих условиях и началась проводиться технология иностранного менеджмента торгового флота. В новых и в многочисленных офшорных операторских компаниях зачастую стояли бывшие управленцы парокходств и представители новых государственных властей. После неудачных отфрахтований суда изменяли собственность, уходя из-под контроля государства. При этом государство не обеспечило сохранность капитальных активов на экономико-правовой основе. До сих пор фактически отсутствует четкая стратегия или даже цель становления Украины как морской державы, несмотря на декларирование различных программ и концепций..

Однако необходимо учитывать проблему удорожания строительства флота [7], а также усложнения управлением стабильностью грузопотоков. Именно поэтому ряд стран не могут обрести статус судоходных, несмотря на то, что глобальный рынок морской торговли является мегаэкономическим условием эффективной деятельности национальных экономик. Именно поэтому в развитии торгового мореплавания должно усиливаться взаимодействие и сотрудничество. Система взаимодействия всех составляющих торгового судоходства должна учитывать один из подходов к оценке сущности глобализации: «Глобальный рынок – это рынок, который можно охватить с помощью одного и того же базового обращения и сообщения и одного и того же базового товара» [8, с. 57]. В системе доставки товаров по секторам мирового разделения труда – это характерно для перемещения в пространстве, несмотря на изменение технологии доставки грузов.

Постановка задачи и цели статьи. Определяющим в стратегии управления устойчивостью судоходных компаний в выбранных сегментах операторской деятельности остается качество доставки грузов по критериям надежности, сокращения времени и стоимости обслуживания грузопотоков. В этом аспекте **основной целью статьи** рассматривается систематизация важнейших принципов эффективного функционирования судоходного комплекса в текущих условиях рынка морской торговли.

Основной материал. Функционирование судоходных компаний внутри глобального фрахтового рынка демонстрирует использование

Проблеми транспортного комплексу України

принципа сравнительных преимуществ. Судоходные компании, обладающие технико-экономической конкурентоспособностью, работают по модели экспорта «капиталоемкой продукции» [9, с. 166]. Но они, как правило, являются чистыми импортерами труда, нанимая моряков – граждан других государств.

В пределах специализированного сегмента рынка морской торговли конкурентное преимущество не проявляется при сбалансированности грузопотоков и провозной способности. Колебание величины фрахтовых ставок допускается в пределах равновесного уровня. Только при дифференциации качества перевозки проявляется лидерство по выбранной конкретной стратегии. Состояние любого сегмента фрахтового

рынка отличается энтропией и фактически не предсказуемо будущее состояние, что и предопределяет задачи исследователей. Это же условие и формирует уровень риска инвесторов. Ибо неизвестны торговые контракты при реальном состоянии дедефта. Однако динамика последнего также не описывается моделями стабилизации.

На рис. 1. представлена структура результатов и последствий выбранной стратегии развития морского транспортного комплекса. Страна может не развивать морской транспорт, равно также как и другие отрасли, при этом она должна участвовать в товарообмене своими ресурсами, что гораздо ниже по эффективности по сравнению с реализацией готовой продукции и перевозочного процесса.

Сильные стороны	Слабые стороны
<ul style="list-style-type: none"> • Полномасштабное присутствие на глобальном рынке морской торговли • Обеспечение антикризисного управления развитием производственного потенциала • Стабильность позиционирования в приоритетных сегментах ФР по критериям конкурентоспособности • Характеристики налогового бремени для судоходного бизнеса 	<ul style="list-style-type: none"> • Высокая концентрация капитала усиливает риск устойчивости на ниспадающей кривой фрахтового цикла • Ответственность по реализации инвестиционных проектов с позиции макроэкономических интересов • Значительная доля субстандартного флота • Негативные факторы формирования высокой рентабельности СК
Перспективы	Риски, негативные внешние факторы
<ul style="list-style-type: none"> • Параметры расширения бизнеса на основе конкурентных характеристик • Устойчивость уровня внешнеэкономических отношений стран • Ввод в эксплуатацию высокопроизводительных судов с устойчивой экономичностью • Наличие конкурентных источников инвестиционного развития провозной способности флота СК • Оптимизация структуры флота судоходной компании 	<ul style="list-style-type: none"> • Неопределенность развития мировой экономики • Противоречивость направлений изменения фрахтовых ставок • Ужесточение институциональных положений, регулирующих качественные параметры судоходства • Судостроительный бум, влияющий на последующую сбалансированность провозной способности • Система регулирования судоходства в отдельных регионах

Рис. 1. SWOT-анализ формирования активной морской транспортной политики

В условиях Украины в системе управления развитием национального транспортного комплекса широко используется принцип формирования дополнительных выгод [9] на основе изменения транзитной ренты. Однако неточности оценки выгод и издержек часто приводят к нарушению свободной операторской деятельности и к экономическим потерям. Частично это обуславливало падение транзитной составляющей торговых портов и существенное недоиспользование круизного потенциала морских пассажирских вокзалов и флота припортовых сообщений.

Вследствие проявления отмеченных факторов национальный сегмент рынка транспортных услуг не реализует основные функции надлежащим образом, что и подтверждается

чрезвычайно высокой долей иностранного тоннажа в судообороте отечественных портов и отсутствием специализированного флота национального флага.

Фактически весь период концентрации внимания на ценовой политике государственных торговых портов и флота со стороны Минтранса не учитывались возможные изменения в объемах грузовых и пассажирских потоков. В тоже время в теории внимание обращается и на формировании дополнительных социальных выгод [9, с. 254] от расширения масштабов работы. Эта часть результата не учитывается структурой выгод производителя. Именно наличие социальных выгод должно оправдывать использование ограничивающих инструментов в системе импортных операций (рис. 2).

На рис. 2 отражены последствия использования страной преимуществ размещения морского транспортного потенциала на основе более высоких портовых сборов или тарифов,

сдерживающих грузопотоки наземных видов транспорта. Q_{ST} – параметры загрузки транспортного потенциала или пропускной способности терминалов при свободной операторской деятельности.

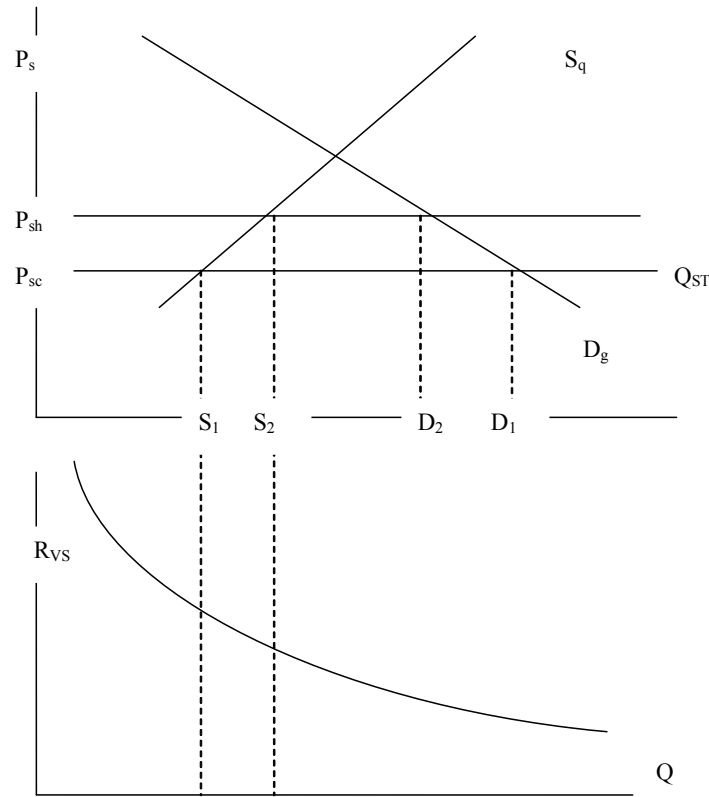


Рис. 2. Параметры и критерии пределов регулирования национального потенциала морского транспорта

На верхнем рисунке отмечено изменение объема грузопотока вследствие снижения экономических преимуществ данного сегмента маршрута доставки транзитных грузов или захода крупных лайнеров. Второй график раскрывает возможные социально-экономические последствия ценовой корректировки, то есть приращение цены $\Delta P_s = P_{sh} - P_{sc}$.

Видно, что зона расширения национального транспортного потенциала $\Delta S = S_2 - S_1$ с одновременным падением грузо- или пассажиропотока $\Delta D = D_2 - D_1$. Площадь левого треугольника отражает экономическое искажение стимулов роста параметров на основе конкуренции. Площадь правого треугольника на первом рисунке характеризует потери поступлений малых портов с уходом части грузооборота на альтернативные маршруты.

Рост объемов работы национального сектора рынка морской торговли приводит к появлению социальных выгод. Критерием выбора стратегии позиционирования является соотношение площади социальных выгод и потерь судовладельцев (левый

треугольник) и грузовладельцев (правый треугольник). Важнейшим аспектом является характер изменения занятости на национальном рынке труда.

Вывод. В качестве критериального подхода в системе глобализации экономических отношений рассматривается устойчивость перспективного роста при умеренных рисках. Однако проблемой остается приоритетность национальных целей в условиях ограниченности тех или иных ресурсов, ибо, несмотря на принципы ИМО, часто реализуются проекты без учета интересов других участников рынка морской торговли. Об этом свидетельствует реализация ряда геостратегических проектов США и Российской Федерацией, которые затрагивают интересы других участников глобального рынка морских перевозок.

Двойственность ситуации на мировом фрахтовом рынке, заключающаяся в общей правомерности реализации производственного потенциала по коммерческим интересам, диктует необходимость совместного управления системой, с одной стороны, и соблюдения принципа

транспортної безпеки окремих структур, з другою. Єдиним кардинальним проектом рішення світової проблеми парето-ефективності обслуговування грузопотоків міжнародної торгівлі заключається в оптимізації розподілу провозної спроможності по всіх учасниках економічних відносин. Однак проблема її рішення обмежується доступністю інвестиційних ресурсів, що і ускладнює процес поляризації дедалі по конкурентнім і субстандартним групам флоту.

Визначаючу роль грає ефект масштабу. Саме він формує диференціацію судноплавних компаній по зонах позиціонування. Тому і посилюється спеціалізація флоту провідних морських держав. Це, в кінцевому рахунку, веде до того, що по рівню технологічного розвитку, наявного капіталу і вимог до людського капіталу структура дедалі флоту основних морських держав стає ідентичною.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Харилло К. Х. Стратегічна логіка: Логічна основа рішення стратегічних проблем

Анотація. Розглядаються основні принципи вибору морської транспортної політики. Представлена структура проблем і переваг формування активної морської транспортної стратегії. Сформульована закономірність ефективного позиціонування національного морського транспортного потенціалу.

Ключові слова: судноплавна компанія, стратегія, ринок морської торгівлі, транспортна політика.

Summary. The basic principles of choice maritime transport policy. The structure of the problems and benefits of forming an active maritime transport strategy. Formulated pattern effective positioning of national maritime transport potential.

Keywords: shipping company, the strategy, the market of maritime trade and transport policy.

Рецензент д.е.н., професор ОНМА Винников В.В.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрГАЗТ Якименко Н.В.

УДК 338.49:656.2

ОСОБЛИВОСТІ Й ІНТЕГРАЛЬНА ЄДНІСТЬ ПОТОЧНОГО, ПЕРСПЕКТИВНОГО ТА СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

Садловська І.П., к.е.н., доцент (ДЕТУТ)

У статті розглянуто проблеми планування діяльності транспортної інфраструктури в межах інтегрального комплексу планово-розрахункових обґрунтувань досягнення встановлених на екстраполяційній основі орієнтирів економічних, соціальних і фінансових результатів, ефективності використання всіх видів ресурсів.

Ключові слова: планування розвитку, транспортна інфраструктура, ефективність.

Постановка проблеми. В економічній й інтегральності планово-розрахункових літературі існують різні думки щодо індивідуальності обґрунтувань розвитку транспортної інфраструктури,

бізнесу / К. Х. Харилло; пер. с англ. – Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2005. – 304 с.

2. Хулей Г. Маркетинговая стратегия и конкурентное позиционирование / Г. Хулей, Д. Сондерс, Н. Перси; пер. с англ. – Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2005. – 800 с.

3. Боняр С. М. Судходство река-море: проблемы развития судовладельческих компаний. /С. М. Боняр. – Одесса: ИПРиЭЭИ 2009. –288 с.

4. Жихарева В. В. Теория и практика инвестиционной деятельности судовладельческих компаний / В. В. Жихарева. – Одесса: ИПРиЭЭИ, 2010. – 480 с.

5. Чекаловец В. Транспорт как отрасль материального производства /В. Чекаловец // Судходство. – 2007. – №3. – С. 16 – 20.

6. Внедрение сбалансированной системы показателей / [пер. с нем. В. Толкача, С. Данишевич]. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2006. – 478 с.

7. Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD – New York and Geneva: UN, 2010. – 187 p

8. Ламбен Ж. Ж. Менеджмент, ориентированный на рынок / Ж. Ж. Ламбен; пер. с англ. под ред. В. Б. Колчанова. – СПб.: Питер, 2006. – 800 с.

9. Кругман П. Р. Международная экономика / П. Р. Кругман, М. Обстфельд; пер. с англ.. В. Кузина и др. – СПб.: Питер, 2003. – 832 с.