

9. Стренбрик П. А. Оптимизация транспортных сетей / Петер А. Стренбрик. — М. : Транспорт, 1981. — 320 с.

10. Рихтер К. Ю. Транспортная эконометрия / К. Ю. Рихтер : пер. с нем. ; под. ред. Э. И. Позамантира. — М. : Транспорт, 1983. — 433 с.

11. Department for Transport. Cycle Infrastructure Design: Local Transport Note 2/08. Stationery Office; November 30, 2008. - 88 p.

12. Stephen J. Shaw. Transport. John Wiley & Sons; June 30, 1993. - 288 p.

Аннотация. В статье рассмотрены проблемы планирования деятельности транспортной инфраструктуры в пределах интегрального комплекса плано-расчетных обоснований достижения установленных на экстраполяционных основе ориентиров экономических, социальных и финансовых результатов, эффективности использования всех видов ресурсов.

Ключевые слова: планирование развития, транспортная инфраструктура, эффективность.

Summary. The article deals with planning of transport infrastructure within complex integrated planning and settlement studies achieve the set targets based on extrapolation of economic, social and financial performance, efficient use of all resources.

Keywords: development planning, transport infrastructure, efficiency.

Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Уткіна Ю.М.

УДК 656.61.003:338.48(04)

УСЛОВИЯ ФОРМИРОВАНИЯ КУМУЛЯТИВНОГО ЭФФЕКТА ТОРГОВОГО СУДОХОДСТВА

Сенько Е.В., к.э.н., доцент (ОНМА)

Систематизовано умови формування кумулятивного ефекту розвитку національного торговельного флоту. Встановлено напрямки стійкого виходу національних судновласників в систему світового фрахтового ринку. Розглянуто джерела адекватної реакції морської транспортної системи на параметри глобального ринку морської торгівлі.

Ключові слова: кумулятивний ефект, фрахтовий ринок, торговий флот, національна транспортна система.

Постановка проблемы исследования. В основе различия судоходных компаний и деятельности государственных специализированных институтов, формирующих особенности национальной морской транспортной политики, выделяются: особенности приращения общий дефайт флота, структура провозной способности по судам конкретных операторов, уровень сложности и конкурентоспособности технологий. Выделяется дифференциация подходов к выбору и реализации социальной политики. При этом судоходные компании и международные институты с течением времени трансформируются. Именно этот процесс занимает важнейшее значение в обосновании параметров следующего этапа развития.

В качестве стратегической задачи и практической деятельности следует считать проведение активной политики использования действующего потенциала и оптимизация состояния морской транспортной индустрии по двум векторам достижения системных преимуществ: транспортная безопасность национальных внешнеэкономических ориентиров и участия в международной конкуренции на глобальном рынке морской торговли. При этом

необходимо учитывать характер реакции зарубежных транспортных подсистем на новые условия развития международных экономических отношений.

Усиление роли регуляторных подходов в системе ограничений развития по критериям экологической безопасности и воспринимаемой ценности морских транспортных предприятий предполагает необходимость учета составляющих внутранспортного результата. Среди основных элементов этих результатов необходимо обращать внимание на рациональность отношения к природе и на эффект синергии с позиции потребителей (грузовладельцев).

Анализ проблемы и публикаций.

Игнорирование практической значимости морского транспортного потенциала Украины в течении всего периода новейшей истории в определенной мере отрицательно отразилось на интенсивности разработки нового научного инструментария, который бы обеспечивал управление процессами достижения адекватности основных параметров морехозяйственного комплекса внешним условиям. Среди работ, посвященных стратегии развития морского транспортного комплекса, можно выделить

ряд монографій [1, 2, 3]. Тем не менше, їх положення не отримали належної оцінки транспортного відомства і не були відображені в основних інституціональних положеннях.

При ослабленні ролі національного сегмента глобальної морської транспортної індустрії виникає небезпека наростання загрози однообразності як в системі технічних рішень проблеми сбалансованості торгового судоходства, так і концентрації економічних результатів у ведучих морських операторів. В цьому аспекті принципіальне значення набуває якість позиціонування національних підприємств морського транспорту за критеріями адекватності сучасному стану пріоритетних сегментів ринку морської торгівлі.

Визначена стійкість функціонального призначення підприємств морського транспорту – переміщення вантажної маси в просторі і в часі [4] з плином часу набуває додаткових якостей. Фактично сучасні судноплавні компанії і торгові порти суттєво відрізняються від історичних аналогів, незважаючи на збереження бренду. Внаслідок цього необхідно постійне удосконалення менеджерських і інвестиційних рішень.

Конкурентний технічний рівень торгового флоту і терміналів фактично регламентується вимогами надійності обслуговування вантажопотоків зовнішньої торгівлі [5]. Саме цим визначаються напрями інноваційного розвитку і рівень норми прибутку на капітал. Це впливає на термін служби або адекватний життєвий цикл проекту розвитку флоту

судноплавної компанії. Саме характеру зміни цих параметрів присвячено ряд досліджень, серед яких звертається увага на монографії [6, 7, 8]. Однак в залежності від ситуації на ринку морської торгівлі судовласники в ряді випадків суттєво відхиляються від проектного терміну експлуатації окремих типів судів, що впливає на наступний стан фрахтового ринку і вимагає спеціальних досліджень.

Постановка задачі і цілі статті.

Стійкість позиціонування судноплавних компаній залежить від характеру впливу їх діяльності на складність процесу формування сприймаваної цінності послуг морського транспорту. Слід звернути увагу на причини, формуючі різницю характеру поведінки судноплавних компаній на глобальному ринку морської торгівлі, незалежно від прапора реєстрації, незважаючи на роботу в уніфікованому фрахтовому просторі. В цьому аспекті в якості основної мети статті розглядаються особливості формування кумулятивного ефекту і характеру його впливу на функціональну стійкість операторів.

Основні матеріали. В структурі факторів стійкого розвитку і оптимізації техніко-економічних параметрів морського транспорту виділяються пріоритети попиту і межі регуляторної діяльності з боку інституціональних організацій. Необґрунтовані нормативи і стандарти функціонування підприємств морського транспорту обмежують раціональність дій не тільки керівників державних підприємств, але і підприємчий сегмент (рис. 1).

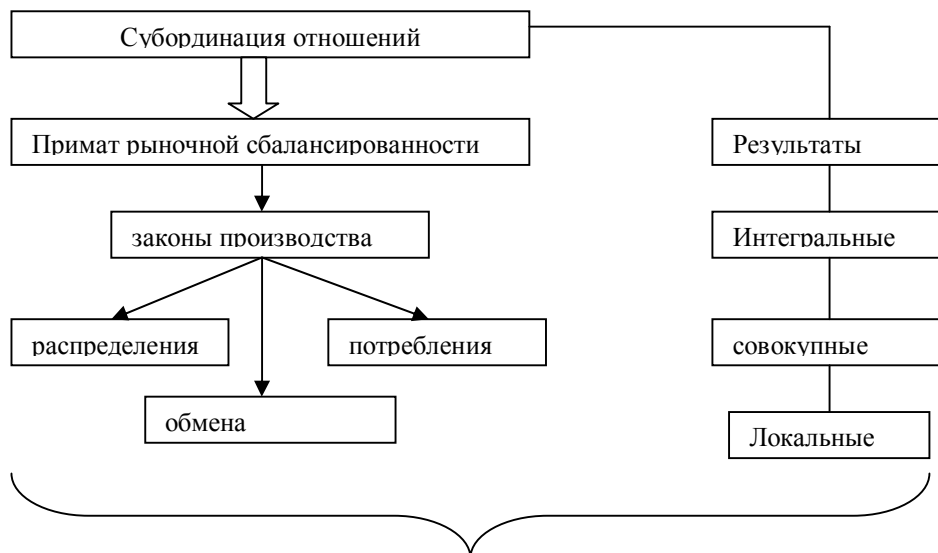


Рис. 1. Кумулятивный эффект. Закономерности формирования и взаимосвязи экономических результатов

При этом повышение уровня организации технологий не обеспечивает в полной мере перевозок при использовании инновационных технологий компенсацию роста капитальных затрат на основе

предпринимательского эффекта, так как в основном формируется внетранспортный (потребительский) эффект, на котором строится воспринимаемая ценность судоходной компании или маршрута. Именно это в основном и предопределяет функциональную и финансовую устойчивость ведущих судоходных компаний [4].

Содержание рисунка 1 раскрывает важнейшие закономерности, предопределяющие концентрацию ресурсов в системе оптимизации конечных экономических результатов. При любых институциональных подходах приоритетными остаются принципы свободной операторской деятельности, а не ведомственное регулирование

по спорным целям. Важно наличие системы экономико-правовых механизмов и инструментария, ориентированных на эффективность концентрации потенциала по критериям оптимизации сложного комплекса результатов развития морской транспортной индустрии.

Совокупный экономический эффект развития и функциональной деятельности отдельного конкретного предприятия морского транспорта с использованием инновационных технологий, которые обеспечивают интенсивность обработки грузопотоков, может быть представлен в виде следующего алгебраического выражения

$$\Delta E_{it} = \sum_{i=1}^{T_p} Q \left(\frac{1}{P_{db}} - \frac{1}{P_{dt}} \right) (p_{ct} - c_{smt}) \alpha_{ti} + q k_{pf} e_p - \Delta K_{pm} - \sum_{i=1}^{T_p} C_{smc} \alpha_{ti}, \quad (1)$$

где Q – годовой объем транспортной работы, достигнутый вследствие совершенствования обработки грузопотоков (повышение интенсивности);

T_p – расчетный период функционирования проекта развития транспортного комплекса;

P_d – производительность (интенсивность) обработки транспортного флота у терминалов портового комплекса – b базовое состояние; t – расчетного года развития;

P_c – тайм-чартерная ставка оплаты работы расчетного типа судна;

C_{sm} – предельные (приращение переменных) затраты при интенсификации использования транспортного флота;

q – годовое приращение объема морских перевозок вследствие интенсификации использования транспортных средств;

k_{pf} – капиталоемкость единицы провозной способности флота;

e_p – норма прибыли на капитал, экономия которого формируется у судоходной компании

вследствие интенсификации использования действующих внеоборотных фондов;

ΔK_{pm} – сопутствующие (внешние) приращения капитальной стоимости объектов, обеспечивших интенсивность использования транспортных средств;

C_{smc} – текущие предельные затраты подразделений, обеспечивших интенсификацию использования транспортного флота.

При этом следует учитывать эффект социального вектора развития предприятий морского транспорта. Принципиальное значение приобретает расширение занятости населения и формирование дополнительной платежеспособности, которая оптимизирует сферу удовлетворения потребностей, особенно в сегменте использования свободного времени и рационализации условий жизни. При этом этот аспект становится контрольным и со стороны международных морских институциональных организаций.

Экологический эффект реализации альтернативного варианта развития морского транспорта в соответствии с потребностями макроэкономики может быть представлен по следующим составляющим:

$$\Delta E_{el} = \sum_{i=1}^T [(Ql_b v_b p_{elb} - Ql_n v_n p_{tln}) + (Q_{el} p_{cr} - C_{sel})] \alpha_{ti} \geq \Delta K_{pel}, \quad (2)$$

где Ql – грузооборот в системе (зоне) операторской деятельности судоходных компаний;

V_b – доля отрицательного экологического воздействия в расчете на единицу грузооборота в базисных условиях или по проекту инновационного развития (n);

P_{el} – оплата отрицательного воздействия флота на окружающую среду – в базисных условиях (b) и по варианту инновационных решений (n);

Q_{el} – объем регенерации (рециклинга) вторичных ресурсов;

P_{cr} – цена реализации вторичных ресурсов;

C_{sel} – затраты, связанные с очисткой морской среды;

ΔK_{pel} – капитальные затраты, обуславливающие оптимизацию экологических последствий данного варианта судоходства.

Внетранспортный экономический эффект, предопределяющий ценность транспортного обслуживания со стороны потребительского сегмента включает в себя воспринимаемую ценность потребителей транспортных услуг

$$\Delta E = \frac{\Delta Q p_c \eta t e_{nw}}{t_{pl}} + \Delta Q (c_{sd} - c_{sj}), \quad (3)$$

где ΔQ – объем продукции, доставка которой отличается качественными изменениями в обслуживании грузопотока относительно сбалансированной стоимости работы;

P_c – цена единицы продукции для производителя или потребителя;

ηt – оптимизация времени доставки грузов, обуславлившая возможность высвобождения оборотного капитала;

e_{nw} – норматив формирования оборотного капитала фирмы по стандартным условиям транспортного обслуживания;

t_{pl} – плановый (расчетный) период реализации производственной программы клиентуры транспорта;

C_{sd} – воспринимаемые (маржинальные) затраты на транспортировку продукции;

C_{sj} – реальные затраты грузовладельца по оплате услуг транспортного предприятия (судоходной компании или порта).

Среди параметров, определяющих положение национальной транспортной системы в глобальном рынке морских перевозок, следует выделить масштабы освоения грузопотока, позволяющего при сложившемся равновесном тарифе достичь эффективного использования провозной способности флота или пропускной способности грузовых терминалов.

Учитывая противоречивость проявления рыночных законов в системе торгового судоходства, следует обратить внимание на принципиальные отличия закономерностей реакции провозной способности (ограниченных ресурсов) на динамику потребностей. Параметры спроса на работу торгового флота обусловлены международными экономическими отношениями и ограниченной

потребностью работы флота в пределах национальных операторских зон.

В устойчивой тенденции повышения роли морской транспортной индустрии в международном разделении труда сформировалась система требований к реализации условий обслуживания грузопотоков внешней торговли. При нарушении этого принципа национальные транспортные системы теряют свои позиции в мегаэкономике. Поэтому реализуется принцип адекватности технико-экономического уровня и управления морским транспортным потенциалом в системе мирового рынка морской торговли.

Перспективное развитие производственно-экономических связей в системе рынка морской торговли позволяет для любого национального подразделения выбрать форму вхождения в конкурентное пространство на основе нормальных фирменных преимуществ. Недопустимо использование различных превентивных режимов защиты положения отдельных предприятий на основе инструментария, не соответствующего нормальным рыночным условиям.

Заключение. Снижение этого противоречия достигается при параллельном учете социальных, экологических и других внесистемных для предприятий морского транспорта результатов. При ориентации на стратегическую устойчивость локальной транспортной подсистемы важно избегать ситуации, когда: «... основными задачами являются не эффективность и качество обслуживания, а выполнение производственной нормы или даже сохранение статус-кво» [9, с. 125]. Особенно этот принцип должен соблюдаться при выходе в сегмент фрахтового рынка новых операторов.

Если рассматривать структуру принятия экономических решений относительно параметров и направлений развития национального морского транспортного потенциала, то высший уровень занимает морская транспортная политика. Методологической основой ее формирования следует считать, с одной стороны, геостратегические регуляторы, а, с другой, необходимость наличия общих принципов поддержки национального торгового судоходства и портовой подсистемы. На этом уровне важна концентрация внимания на разработке норм и правил, основных направлений и перспективной стратегии развития важнейших подразделений морской транспортной отрасли.

Несмотря на относительно длительный жизненный цикл судоходных компаний, их развитие подчинено критериальной оценке, отражающей текущее состояние рынка морской торговли и времени обоснования инвестиционных проектов с использованием механизма дисконтирования текущих результатов [4]. Основным недостатком такого метода расчета эффективности и целесообразности реализации проекта развития является то обстоятельство, что норматива

дисконтирования не отражает изменяемость воспринимаемой ценности работы предприятий морского транспорта для грузовладельцев. То есть известный метод чистой текущей стоимости не учитывает потребительские интересы, а только коммерческие цели флота и портов.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бабусенко С. Е. Торговый флот в системе национальных интересов и в международной экономике / С. Е. Бабусенко. – Одесса : Автограф, 2007. – 200 с.
2. Винников В. В. Проблемы комплексного развития морского транспорта: монография / В. В. Винников. – Одесса : Фенікс, 2005. – 300 с.
3. Николаева Л. Л. Принципы устойчивого развития судоходных компаний в глобальном рынке морской торговли: монография / Л. Л. Николаева. – Одесса : Фенікс, 2007. – 323 с.

Аннотація. Систематизовані умови формування кумулятивного ефекта розвитку національного торгового флоту. Встановлені напрямки стійкого виходу національних судовладельців в систему мирового фрахтового ринку. Розглянуті джерела адекватної реакції морської транспортної системи на параметри глобального ринку морської торгівлі.

Ключевые слова: кумулятивный эффект, фрахтовый рынок, торговый флот, национальная транспортная система.

Summary. Systematized formation conditions of the cumulative effect of national merchant fleet. The direction resistant when the national shipowners in world freight market. The sources of an adequate response to the marine transportation system parameters of the global market of maritime trade.

Keywords: cumulative effect, freight market, the merchant fleet, the national transportation system.

*Рецензент д.э.н., профессор ОНМА Винников В.В.
Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 658.5.008.8:656.052.43

РОЗВИТОК СТРАТЕГІЧНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ВПРОВАДЖЕННЯ ШВИДКІСНОГО РУХУ

*Токмакова І.В., к.е.н., доцент,
Обруч Г.В., магістр (УкрДАЗТ)*

В статті розкрито сутність стратегічного партнерства, запропоновано механізм формування стратегічного партнерства підприємств залізничного транспорту та виробників рухомого складу.

Ключові слова: стратегічне партнерство, виробники рухомого складу, швидкісний рух, лізинг, підприємства залізничного транспорту.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Останніми роками ідея розвитку швидкісного руху на залізницях України є центральним пріоритетом, оскільки більшої переваги, ніж географічне положення, у нашої держави немає. За експертними

4. Примачев Н. Т. Эффективность развития морской транспортной индустрии / Н.Т. Примачев. – Одесса : ИздатИнформ, 2011. – 406 с.

5. Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD – New York and Geneva: UN, 2011. – 243 p.

6. Жихарева В. В. Теория и практика инвестиционной деятельности судоходных компаний. - Одесса : ИПРиЭЭИ, 2010. – 480 с.

7. Кібік О. М. Теорія і методологія ціноутворення в морських торговельних портах : монографія / О. М. Кібік. – Одесса: ОНМУ, 2005. – 282 с.

8. Котлубай М. И. Становление морского транспорта в рыночной среде : монография / М. И. Котлубай. – Одесса: ИПРЭЭИ НАН Украины, 2005. – 224 с.

9. Харилло К. Х. Стратегическая логика: Логическая основа решения стратегических проблем бизнеса / К. Х. Харилло; пер. с англ. под ред. О. Б. Максимовой. – Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2005. – 304 с.

оцінками, в Україні найвищий коефіцієнт транзитності в Старому Світі: територію нашої країни у різних напрямках перетинають 7 з 9 міжнародних транспортних коридорів. За обсягами вантажоперевезень на території Європи Україна займає друге місце, за обсягами перевезень пасажирів