

**Бойко П.А.**

## **ЭКОНОМИЧЕСКИЙ МЕХАНИЗМ СТРУКТУРЫ МИРОВОГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ**

*В настоящей статье рассматривается движение денежных средств, судов и услуг, которые взаимодействуют на рынке судоходства, включающего в свою структуру три рынка: фрахтовый рынок, рынок купли продажи судов и рынок новых судов (новостроя). Колебания фрахтовых ставок и суточного дохода судовладельцев на вышеуказанных рынках влияют на формирование максимума внутрисистемного движения денежного потока, судов и, как следствие, инвестиций в новые суда, формирующие индустрию судостроения и экономическую структуру мирового рынка транспортных услуг.*

**Ключевые слова:** *фрахтовый рынок, суточная ставка, денежные потоки, суда и субстандартные суда, факторы производства, судоверфи.*

В деятельности предприятий морского транспорта различаются две основные стороны: одна – обеспечение нормализованного состояния морской торговли; другая – оптимизация функциональной и финансовой устойчивости транспортных и сервисных предприятий в условиях совершенной конкуренции рынка транспортных услуг. Для понимания количественных и качественных сдвигов в системе морской торговли и их влияния на хозяйственные и инвестиционные процессы на морском транспорте важно уточнить условия формирования и последующей трансформации основного потенциала судоходных и сервисных предприятий. Поэтому с учетом изложенного выше следует рассмотреть структуру рынка морской торговли.

В данной статье под термином «морской рынок» рассматривается деятельность различных предприятий, объединенных единой пространственной сферой деятельности и реализации продукции, работ и услуг. Этот подход согласуется с положением, что рынок - это механизм, посредством которого взаимодействуют продавцы и покупатели, устанавливая цены относительно объемов реализации [6,11].

Рынок морской торговли (рис. 1) представляется в форме отдельных функциональных отраслей [4], объединенных общей задачей – формирование максимума внутрисистемного денежного потока на базе выполненных перевозок грузов и пассажиров. Вторым контуром системы следует рассматривать надежное сервисное и инвестиционное обеспечение владельцев транспорта и грузовладельцев [5].

Одним из основных параметров рынка совершенной конкуренции является равновесная цена, как на блага, так и на первичные факторы производства. Она устанавливается в соответствии с действием законов предложения и спроса [9,11]. При выходе на открытый рынок определяется наиболее вероятная цена на данный товар. Она представляет собой стоимость, за которую объект может быть реализован на определенную дату при честной сделке. Главным становится соблюдение чисто коммерческих условий финансирования. Срок реализации фактора производства должен быть разумно длительным и адекватным основным требованиям, предопределяющим условия честной сделки [10].

Следует обратить внимание на механизм достижения сбалансированности на фрахтовом рынке и рынке факторов производства. На первом определяющим равновесное состояние является спрос, формируемый по критерию полезности [5,11]. На втором - предложение становится важнейшим фактором, обуславливающим активность операций и уровень цены. Судовладельцы, формируя деловые интересы по этапам жизненного цикла судов, должны

---

---

учитывать особенности управления активами в пределах отдельных стадий фрахтового цикла [1,2,11].

На формирование структуры морского рынка и на особенности функционирования отдельных его подсистем оказывают влияние организационно-экономические факторы функционирования и взаимодействия западноевропейской и азиатско-тихоокеанской экономических систем. Это, прежде всего, взаимообусловленность стабилизации или колебания финансовых рынков. Необходимость выбора направления и принципа интеграции новых стран, в частности Украины, обуславливает актуальность критериальной оценки условий использования капитальных активов участия в региональном разделении труда [3,11].

При этом следует учитывать существенное различие принципов обеспечения устойчивости европейского экономического сообщества и Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Первая ориентируется на либеральную систему открытых рынков и свободы конкуренции. В основе такого подхода используются традиционные социально-экономические цели, высокотехнологичная промышленность и глубокая региональная интеграция. В противовес этому экономическая система АТР в основе своей имеет механизм государственной поддержки в различных формах проявления. Все это отражается на уровне цен и тарифов в морском секторе рынка транспортных услуг.

Эти особенности, как во внешнеэкономических отношениях, так и в торговом судоходстве необходимо учитывать странам, которые решают проблему стабилизации в выбранном секторе мировых хозяйственных связей и рынка транспортных услуг.

Целесообразность использования морской среды формирует особую сферу экономических отношений субъектов мировых хозяйственных связей. Она включает в себя мировой рынок морской торговли, мировой фрахтовый рынок, судостроительный рынок, рынок стивидорных услуг, рынки судов различного назначения, сервисный сектор морских транспортных операций, а также взаимодействующие рынки ресурсного обеспечения безопасности судоходства. Рынок морских судов включает в себя сектора: новых судов (новостроя); судов находившихся в эксплуатации и способных в пределах технического потенциала участвовать в перевозке грузов или пассажиров; субстандартных судов, которые не могут использоваться в системе фрахтового рынка вообще или без существенной модернизации.

Фрахтовый рынок отражает денежные потоки, которые формируются по параметрам адекватности спроса на тоннаж и его предложения. Спрос на фрахтовом рынке выступает в форме грузопотоков, то есть предъявления грузов к отправке морскими путями к месту их реализации или передачи на другие виды транспорта. Предложение отражает состояние провозной способности торгового флота различных судовладельцев. В зависимости от активности фрахтового рынка используются различные формы взаимодействия судоходных компаний и фрахтователей [8]. Это в свою очередь предопределяет и движение тоннажа по группам его адекватности функциональному назначению.

Мировое торговое судоходство обуславливается динамикой мировых хозяйственных связей. Их активное состояние основывается на темпах развития национальных экономик и характере кооперации и разделении труда. Динамика и структура грузопотоков при этом предопределяет особенности развития торгового флота.

Одним из основных параметров рынка совершенной конкуренции является равновесная цена, как на блага, так и на первичные факторы производства. Она устанавливается в соответствии действием законов предложения и спроса. При выходе на открытый рынок определяется наиболее вероятная цена на данный товар. Он определяет собой стоимость, за которую объект может быть реализован на определенную дату при условии честной сделки. Главным становится соблюдение чисто коммерческих условий финансирования. Срок реализации фактора производства должен быть адекватным основным требованиям, предопределяющим нормальный процесс сделки.

В общем виде на стоимость конкретного судна на любой стадии жизненного цикла оказывают влияние следующие факторы: активность состояния морского рынка; проектный уровень технического решения по судам, которые находятся в портфеле заказов судоверфей; ре-

альное техническое состояние и конкурентоспособность работающих судов, и другие условия.

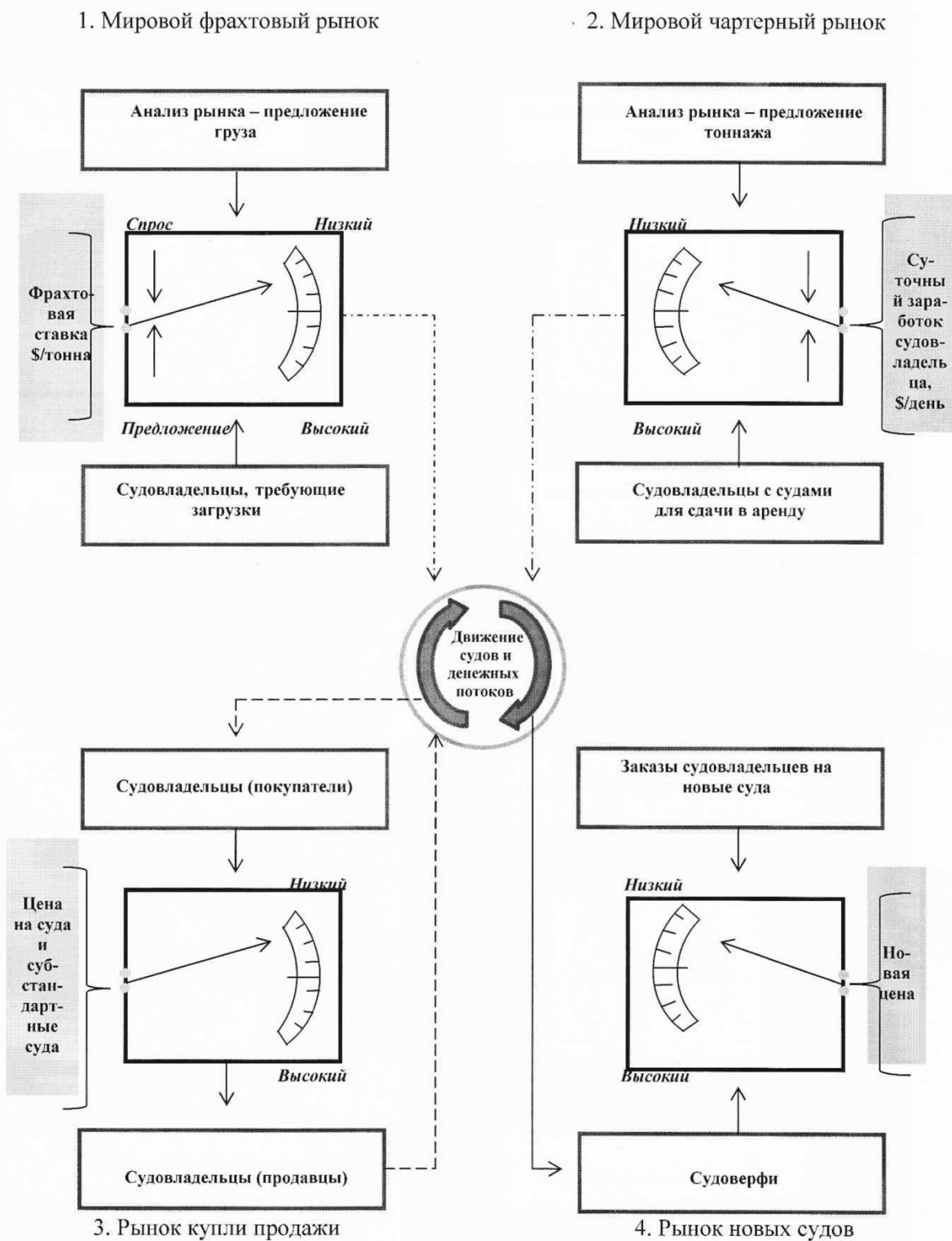


Рис. 1 Формирование и движение денежных средств, судов на мировом судоходном рынке

Вхождение денежных потоков от фрахта и ежесуточное финансирование — — — — —  
 Выход денежных потоков в судоверфи —————  
 Циркуляция денежных потоков судовладельцев продавцов (покупателей) - - - - -

---

Экономические показатели деятельности специальных подразделений, обеспечивающих решение специфических задач судовладельцев, должны отражать единство рыночного подхода и объективность оценки предпринимательских действий. Механизм управления конечной стратегией основывается на учете действия социально – производственных факторов, определяющих уровень поставленных задач при допустимой степени риска проведения отдельных операций. Выбор параметров оценки деятельности предпринимательского подразделения базируется на учете взаимодействия экономических принципов с учетом противоречивых интересов участников каждой сделки [1,2,7,9].

Информационное обеспечение хозяйственных инвестиционных решений формируется под влиянием ряда закономерностей и перманентной цикличности функционирования фрахтового рынка. При этом множество случайных внешних воздействий не гарантирует четких информационных потоков ни в системе операторских решений, ни в структуре по реализации излишней провозной способности флота. Поэтому в управлении активами судоходной компании необходимо учитывать постоянные риски.

Инвестиционные потоки мирового морского рынка транспортных услуг охватывают различные направления и обеспечивают сбалансированность состояния важнейших факторов производства: основного капитала, труда и природного равновесия. Поэтому существуют государственные и предпринимательские источники финансирования. Этим предопределяется и подход к оценке эффективности инвестиционных решений, как с позиции государственных интересов, так и предпринимательских структур.

Эффективность инвестиционных решений, нацеленных на наращивание или поддержание транспортного потенциала, а также на совершенствование организации управления наиболее точно может быть обосновано на базе простых (предельных) показателей. Абсолютные результаты отражают масштабы, целесообразность и экономическую правомерность использования транспортного потенциала, в данных условиях рынка транспортных услуг. Варианты, которые не согласуются с макроэкономическими концепциями и те, которые не обеспечивают предпринимательскую эффективность и не отвечают по этим критериям конкурентоспособности, в свою очередь не получают поддержку государства и как следствие не должны включаться в стратегию развития.

Достижение экономической устойчивости торгового судоходства в выбранном секторе операторской деятельности требует: во-первых, формирования развернутой системы государственной поддержки судовладельцев на принципах организационно экономической целесообразности функционирования национальных перевозчиков; во-вторых, оценки конкурентоспособности альтернативных судоходных компаний и выбора стратегии поддержания минимальной провозной способности и оптимизации инвестиционного обеспечения.

Необходимость выбора направления и принципа интеграции новых стран, в частности Украины, по критериям эффективности участия в региональном разделении труда обуславливается проблемами неравномерного распределения ресурсов и транспортной зависимостью внешней торговли.

Следует обратить внимание на особенности достижения сбалансированности на фрахтовом рынке и рынке факторов производства. На первом определяющим равновесное состояние является приоритетность спроса, формируемого по критерию полезности. На втором – предложение становится важнейшим фактором, обуславливающим активность операций и уровень цены. Судовладельцы, формируя деловые интересы по этапам жизненного цикла судов, должны учитывать особенности управления активами в пределах отдельных стадий фрахтового цикла.

Морские суда различного назначения в течение жизненного цикла вследствие возникновения разнообразных ситуаций требуют периодической оценки. Это обусловлено как факторами формирования рынка транспортных услуг, так и факторами, изменяющими экономическую ситуацию использования флота. К проблемам, решение которых требует проведения оценочных операций относятся: вопросы купли-продажи, страхования, залога, исчисления налогов, приватизации, модернизации, передачи в аренду, обоснования стратегии дальней-

шего использования, завершение проекта. Особое место занимает оценка стоимости флота при создании обществ по совместному использованию действующего потенциала, долевого вложения инвестиций и распределения прибыли.

Важнейшей характеристикой рыночных процессов считается интенсивность обращения ресурсов. В отношении субъектов морского рынка – это ускорение обновления транспортных средств, оптимизация оборота грузовой массы, оптимальность жизненного цикла и вывода объектов из эксплуатации. Особое место занимает интенсивность отдачи основного капитала и реализации инвестиционных программ.

Оптимальность состояния рынка транспортных услуг характеризуется интенсивностью обработки грузовых и транспортных потоков. Экономический выигрыш судовладельца в следствие повышения интенсивности обработки тоннажа может быть рассчитан за период действия данного фактора по условию:

$$\Delta Y_{\phi i} = \sum_i^T \mu_i \Delta T_e D_{wi} (P_{cf} - c_s) \alpha_{ti}, \quad (1)$$

где  $T$  – жизненный цикл проекта;

$\mu_i$  – производительность тоннажа в сутки эксплуатации;

$\Delta T_e$  – приращение периода функционального использования судна вследствие повышения интенсивности грузовых операций или ремонта;

$D_{wi}$  – чистая грузоподъемность судна;

$P_{cf}$  – фрахтовая ставка за единицу стоимости транспортной продукции;

$c_s$  – себестоимость единицы транспортной продукции;

$\alpha_{ti}$  – коэффициент дисконтирования.

При решении вопросов о выводе судна из эксплуатации и способе его реализации на рынке субстандартных судов следует учитывать наибольшую вероятность его поступления на мировые центры разделки судов на лом черных металлов. При этом следует учитывать особенности и перспективы ценообразования на этом рынке.

Особое место в международном разделении труда и направлениях развития судостроения играют грузопотоки черных металлов и их сырьевых компонентов. С одной стороны, грузопотоки черных металлов обеспечивают достаточно стабильную и эффективную загрузку тоннажа. С другой стороны, обновление флота судоходных компаний в определенной мере влияет на потребности производства металлургической промышленности, а с третьей, при завершении жизненного цикла судов они фактически участвуют в активизации состояния сырьевой базы мартеновского цикла.

На этом фоне черный металлолом является активным объектом, как мировой, так и национальной торговли факторами производства. Характер формирования рынка лома определяется в условиях недостаточного развития рыночных отношений в Украине существенным различием внутренних и мировых цен. Страна занимает одно из ведущих мест в производстве черных металлов и их поставке на мировой рынок. При потребности 5 млн. тонн металлолома в год отрасль получает менее 3 млн. тонн. Из-за целого ряда причин поставки лома ежегодно сокращаются на внутреннем рынке на 15-20%. В тоже время экспорт украинского металлолома пока стабилен [5].

Это обстоятельство определяет актуальность развития национального тоннажа на базе наиболее устойчивых грузопотоков черных металлов. Для этого необходимо стандартное решение о грузовой преференции, обоснование приоритета флота национального флага и выбора формы инвестиционного обеспечения приращения провозной способности. Возможны три подхода. Первый – это формирование операторской судоходной компании, эксплуатирующей флот на принципах долгосрочного фрахтования. Второй – создание корпоративной судоходной компании с использованием инвестиций металлургических заводов. И тре-

---

---

тий путь использования любых альтернативных форм кредитования. Для каждого из них дополнительным источником финансирования следует рассматривать денежные потоки, образованные на основе реализации субстандартных судов.

Интенсивность экономического развития на базе высокотехнологичных процессов предопределяет основное требование к транспортному обслуживанию – своевременность доставки и сокращение времени обслуживания грузовых потоков. Эта проблема решается по двум направлениям – технико-экономического совершенствования торгового флота и грузовых терминалов, а также развития логистических технологий и непрерывности обслуживания потоков ресурсов.

В основе последнего направления лежит развитие интермодальных сообщений, мультимодальных транспортных технологий и реализации принципов международных транспортных коридоров. Морские судоходные компании, развивая принципы интернационального взаимодействия с целью сокращения простоев транспортного флота и контроля грузовой базы, обеспечивают доставку товаров и контролируют ряд наземных направлений.

Поскольку структура фрахтового рынка чрезвычайно динамична, достаточно сложно придерживаться пропорциональности в развитии различных секторов рынка услуг. Однако жесткая система ценообразования в совокупности с высокими требованиями качества являются естественными критериями отбора и формирования для субъектов рынка морских транспортных услуг.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Бойко П.О. Особливості ціноутворення в системі ринку морських суден.// Держ. інформ. бюлетень про приватизацію, 10/2002. – С. 46 – 49.
2. Бойко П.А. Условия формирования производственного потенциала судоходной компании.// Зб. Экономические инновации – Одесса: ИПРЭИ НАН Украины, 2006. – Вып. – С. 108 – 116.
3. Бойко П.А. Особенности и параметры устойчивого позиционирования флота на фрахтовом рынке.// Зб. Морська освіта, №3 – 4, 2006. – С. 41 – 46.
4. Бурмистров М.М. Мировое морское судоходство. М.: Транспорт, 1979. – 280 с.
5. Бюллетень «Промышленные грузы». – №283 – 285.
6. Линдерт П.Х. Экономика мирохозяйственных связей. – М.: Прогресс, 1992. – 520 с.
7. Самуэльсон П.А., Нордхаус В.Д. Экономика. М.: Бинوم – КноРус, 1999. – 799 с.
8. Коба В.Г. Экономика транспорта. – К.: Курс, 1999. – 254 с.
9. Маркс К., Энгельс Ф. Полное собрание сочинений. – т. 23, 25.
10. Маркус Я.И. Как оценить доходную собственность. – Янус, 1995. – 106 с.
11. Alderton P.M. Sea transport – operation and economics. – London: Thomas reed, 1990. – 220 p.

**Бойко П.**

#### **ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ СТРУКТУРИ СВІТОВОГО РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ**

*У цій статті розглядається рух коштів, суден та послуг, які взаємодіють на ринку судноплавства, який включає в свою структуру три ринки: фрахтовий ринок, ринок купівлі-продажу суден та ринок нових суден. Коливання фрахтових ставок та добового доходу судновласників на вищенаведених ринках впливають на формування максимального системного руху грошового потоку, суден і, внаслідок інвестицій в нові судна, які формують суднобудівну індустрію та економічну структуру мирового ринку транспортних послуг.*

**Ключові слова:** *фрахтовий ринок, добова ставка, грошові потоки, судна і субстандартні судна, фактори виробництва, судноверфі.*