

10. Закон України «Про транзит вантажів» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1999, № 51, ст.446). Із змінами, внесеними згідно із Законами № 1297-IV (1297-15) від 20.11.2003, ВВР, 2004, № 14, ст.193 № 1721-IV (1721-15) від 18.05.2004, ВВР, 2004, № 36, ст.428 № 959-V (959-16) від 19.04.2007.

11. Прейгер Д.К. Реалізація транзитного потенціалу України як фактор зміцнення економічних зв'язків між Європою та Азією / Д.К. Прейгер, Я.І. Жаліло, О.В. Собкевич, О.Ю. Ємельянова // Економіка України. – 2012. – № 4. – С. 47- 59.

12. Пасічник А. М. Міжнародні транспортні коридори як основа реалізації транзитного потенціалу України / А. М. Пасічник, О. М. Клен // Вісник

СНУ ім. В. Даля. – 2011. – № 5 (159). – Ч. 1. – С. 218- 223.

13. Пасічник А.М. Аналіз та оцінка ефективності використання транзитного потенціалу української транспортної системи / А.М. Пасічник, О.М. Клен, С.В. Мирошниченко // Електромагнітна сумісність та безпека на залізничному транспорті. – 2016. – № 12. – С. 88-97.

14. Global Rankings [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ipi.worldbank.org/international/global/>

15. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: // <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>.

## ОБОСНОВАНИЯ ПАРАМЕТРОВ ПРИОРИТЕТНОГО ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ СУДОВЛАДЕЛЬЧЕСКИХ СТРУКТУР В СИСТЕМЕ РЫНКА МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ

### JUSTIFICATION OF PARAMETERS OF PRIORITY POSITIONING OF SHIPOWNERS' STRUCTURES IN THE SYSTEM OF MARITIME TRADE MARKET

*Рассматриваются важнейшие конкурентные параметры приоритетного вида деятельности судовладельческих подсистем по критериям перспективного развития торгового флота. При этом важно раскрыть условия эффективного функционирования рынка морской торговли. Обосновывается принцип определения основных параметров флота в соответствии с закономерностями развития основных составляющих судоходной индустрии. Рассматриваются условия выбора сегмента позиционирования в приоритетном сегменте рынка морской торговли. Особое внимание обращается на раскрытие принципа системной сбалансированности глобального рынка морского транспорта.*

**Ключевые слова:** конкурентная устойчивость, судоходный комплекс, рынок морской торговли, стратегия, позиционирование, инвестиционные ресурсы, сегмент, операторские решения.

*Розглядаються найважливіші конкурентні параметри пріоритетного виду діяльності судновласницьких підсистем за критеріями перспективного розвитку торгового флоту. При цьому важливо розкрити умови ефективного функціонування ринку морської торгівлі. Обґрунтовується принцип визначення основних параметрів флоту відповідно до закономірностей розвитку основних складників судноплавної індустрії.*

*Розглядаються умови вибору сегменту позиціонування у пріоритетному сегменті ринку морської торгівлі. Особлива увага звертається на розкриття принципу системної збалансованості глобального ринку морського транспорту.*

**Ключові слова:** конкурентна стійкість, судноплавний комплекс, ринок морської торгівлі, стратегія, позиціонування, інвестиційні ресурси, сегмент, операторські рішення.

*The most important competitive parameters of the priority type of activity of shipowners' sub-systems are considered under the criteria of the prospective development of the merchant fleet. Herewith, it is important to disclose the conditions for the effective functioning of the maritime trade market. The principle of determining the basic parameters of the fleet is substantiated in accordance with the patterns of development of the main components of the shipping industry. An emphasis is put on the strengthening of the volatility factor of the freight market when the parameters of the systemic balance of the maritime trade market are violated. Therefore, disclosure of the principle of systemic balance of the global maritime transport market becomes fundamental.*

**Key words:** competitive stability, shipping complex, maritime trade market, positioning, strategy, investment resources, segment, operator decisions.

УДК 656.112:005.3324

Яворская А.Ф.

старший преподаватель  
Национальный университет  
«Одесская морская академия»

**Постановка проблемы.** В условиях постоянной дифференциации условий транспортного обслуживания международного разделения труда эффективная деятельность судоходного комплекса требует продуманной стратегии,

учитывающий высокий риск достижения устойчивого позиционирования. Для эффективной реализации поставленных целей необходимо систематизировать виды деятельности, обеспечивающие перспективное развитие судовла-

дельческих структур, и сконцентрировать на них все усилия.

При формировании стратегии активного позиционирования и реакции судовладельческих подсистем на характер динамичности рынка морской торговли важно соблюдение принципа непротиворечивости общим закономерностям и критериям достижения конкурентной устойчивости. В этом аспекте первостепенное значение приобретает критерий роста стоимости [1]. Именно такая позиция ведущих судовладельцев отражает как четкость проявления теоретических положений, так и ведущую роль морской индустрии. В конце XX века один из судовладельцев продал круизную компанию за 300 млн. долларов. С учетом новых тенденций в торговом судоходстве впоследствии был создан паромный комплекс SuperfastFerries, который оказался вне конкуренции в перевозке грузов, автомашин, контейнеров и пассажиров между Грецией и Италией.

Этот и другие примеры четкой реакции на условия рынка морской торговли позволяют использовать категорию не только экономической ценности, но и четкости решений, заключающейся в сосредоточении действий и ресурсов на целесообразности реализации проекта, наиболее полно учитывающего текущие потребности и характер изменения жизненного цикла корпорации [2]. В конкретной ситуации в любом сегменте рынка морской торговли значимость операционных решений определяется тем, насколько они отражают возникающие потребности. Конкурентоспособная судоходная компания отражает принцип соразмерности и взаимозависимости составляющих рынка транспортных услуг. Только при нацеленности на приоритеты позиционирования формируется сбалансированность и устойчивость морской транспортной индустрии в зависимости от инвестиционной программы.

С усилением роли морского транспортного комплекса в обеспечении устойчивости международного разделения труда возрастает конкурентное противостояние транспортного флота отдельных морских государств. Именно это положение в определенной степени предопределило потерю Украиной статуса морской державы. Тем не менее, важнейшей задачей становится выбор и реализация стратегии развития морского торгового флота страны. Именно в этом аспекте выделяется актуальность решений ряда теоретических и практических проблем адекватного развития национальных подсистем морской транспортной индустрии. Однако выделяются задачи нормализации провозной способности всех видов специализированного флота.

При выборе и удержании сегмента позиционирования в рынке морской торговли, несмотря на специфичность операторской деятельности,

необходимо учитывать основные закономерности развития:

- в краткосрочном периоде (до реализации инвестиционной программы) судовладелец получает только нормальную прибыль [3, с. 264];

- в долгосрочном периоде при оптимизации ввода в эксплуатацию новых судов относительно роста грузопотока наблюдается увеличение тарифных или фрахтовых ставок;

- при этом нормализуется наращивание эффективности функциональной деятельности судов вследствие роста общих затрат по регуляторным ограничениям со стороны международной морской организации;

- переоценка эффективности в краткосрочном периоде приводит к формированию избыточной провозной способности и усилению конкуренции.

**Анализ последних исследований и публикаций.** В отечественных и зарубежных научных публикациях широко освещены вопросы конкурентной устойчивости судоходных компаний. Однако выполненный анализ литературы [4, 5, 6] показал, что в текущем периоде времени недостаточно уделено внимания формированию стратегии устойчивости, которая обеспечивала бы эффективность процессов функционирования и развития судоходных компаний. К тому же, существующие показатели оценки конкурентных параметров не учитывали отраслевых особенностей деятельности судоходных компаний. Несмотря на обилие международных консалтинговых структур, проблемой остается обеспечение симметричности участия флота различных флагов в глобальном рынке морской торговли.

Тем не менее остается ряд проблем, предопределяющих целесообразность дальнейших исследований. Особо следует остановиться на ценности монографии [7, 8].

**Постановка задач.** В системе динамичного развития глобального рынка морской торговли проявление факторов асимметрии остается переменной проблемой управления сбалансированным развитием экономического потенциала торгового флота и грузопотока.

В этом аспекте в качестве основной **цели статьи** рассматривается систематизация закономерностей развития и устойчивого позиционирования подсистем национального транспортного комплекса.

Учитывая перманентные изменения глобального судоходного рынка, необходимо формировать стратегию эффективного функционирования каждым судоходным предприятием в соответствии с положением: «сбалансированная система показателей предполагает реализацию принципа последовательной связи цели и мероприятий» [9, с. 69]. При этом важно учитывать не только особенности предпринимательских структур, но

и особенно внешних условий формирования производственного потенциала и его использования.

Активизация экономической политики морского транспорта страны основывается на двух параметрах: количественного роста рынка морской торговли и эффективности инвестиционной деятельности. Последняя предполагает интенсификацию привлечения инвестиционных ресурсов для реализации конкурентных проектов.

**Изложение основного материала исследования.** Глобальной целью функциональной деятельности и развития морских транспортных предприятий, обслуживающих международные грузопотоки, является максимизация валютной выручки. Целью же участников морской торговли и расширения участия в международном разделении труда считается оптимизация товарно-денежного оборота на основе сравнительного преимущества. В конечном счете и здесь на первый план выходит денежный поток, основанный на товарообменных операциях. Поэтому как уровень развития морского транспорта, так и позиционирование страны в международной экономике обусловлены эффективностью экспорта товаров и транспортных услуг. Именно это позволяет государству с достаточной инвестиционной обеспеченностью формировать морскую транспортную политику.

В этом аспекте принцип эффекта масштаба при достижении определенного уровня научно-технического прогресса в судостроении предопределил основной путь повышения эффективности судоходства – переход на суда большой грузоподъемности. Сокращение затрат происходит по всем основным статьям.

В соответствии с этим в качестве показателей эффективности развития флота рассматривается прирост прибыли на единицу капитальных активов, предопределивших этот прирост. Общий прирост чистого результата должен учитывать не только изменения по флоту пополнения, но и динамичность трансформации влияния новых типов судов на структурные сдвиги в конечной результативности судоходного комплекса.

Поэтому одним из целевых показателей экономического развития морского государства следует считать оптимизацию экспортно-импортных перевозок и максимизацию экспорта транспортных услуг на основе конкурентоспособности продукции и технологии ее перевозки. Следует отметить особенности классификации затрат в системе инвестиционной оценки [1, с. 55], которая может быть использована при выработке долгосрочной стратегии позиционирования в секторе морской торговли на базе активной инвестиционной политики. Выделяется соотношение операционных затрат, финансового потока и капитальных активов.

К операционным отнесены те, которые «обеспечивают экономический эффект только на

текущий период». В их составе выделяются заработная плата и энергетические ресурсы. «Финансовые расходы связаны с привлечением капитала для ведения бизнеса». В их составе следует выделять выплаты процентов.

К капитальным активам, которые будут создавать экономический эффект на протяжении многих периодов, следует отнести денежные потоки, образующиеся при использовании принципа рефлагирования. При этом учитывается создание денежных потоков на принципах эффекта масштаба. Например, в свое время регистр Гонконга, учитывая минимальные операционные затраты, снизил первоначальные регистрационные сборы и годовые тоннажные сборы в два раза, что и обусловило его позиции в этом виде бизнеса. Гонконг занял одно из ведущих мест среди мировых морских центров. К сожалению, Украина на протяжении всего периода государственного строительства не осознала роль морского транспорта в обеспечении позиции в международном разделении труда.

Параметры реализации стратегии расширения позиционирования в системе рынка морской торговли должны учитывать положение, что «основная функция логистики – совершенствование организационно-экономических потоков» [10, с. 345]. С учетом этого определения важно управление как потоками грузов и финансовых результатов, так и капитальными ресурсами предприятия. Динамичность состояния подсистем мировой морской индустрии, повышение роли конкурентоспособности судоходных компаний для реализации выбранной стратегии позиционирования предопределяют задачи и направления оптимизации развития производственного потенциала флота и портов. Важнейшим критерием выбора проекта развития становится интенсивность использования капитала и труда морского транспортного предприятия.

Это условие предопределяет изменения соотношения стоимости капитала и труда в структуре мер по повышению эффективности функциональной деятельности. При этом следует учитывать группу технических факторов, определяющих стоимость судна и рост его производительности, а также механизмы, формирующие политику судоходной компании относительно нормирования труда и затрат на его содержание.

При выборе стратегии экономического развития судоходной компании следует обратить внимание на особенность экономических процессов на современном этапе интеграции: «экономический рост состоит не в увеличении производства вещей, а в увеличении богатства» [11, с. 42]. Последнее для морских транспортных предприятий выступает, прежде всего, в форме рыночной стоимости флота и в постоянном формировании потока денег. В этом аспекте система принятия

экономических и инвестиционных решений по критериям предпринимательской эффективности и с учетом внешних условий должна учитывать определенные требования к состоянию рынка, которые выражены в характеристике: «эффективным считается рынок, на котором цена определяется путем непредвзятой оценки истинной ценности инвестиций» [1, с. 147]. Критерий экономической эффективности инвестиционных программ используется при обосновании стратегии устойчивого позиционирования в глобальном фрахтовом пространстве. При таком подходе критерий предопределяет поведение собственника ресурсов и систем максимизации результатов при сложившихся условиях реализации производственного потенциала. В качестве центрального критерия выбора экономической политики судоходной компании независимо от бизнес-цикла сохраняет свое значение максимальная отдача потенциала в сложившихся условиях. Это достаточно точно представлено в работе [1, с. 379], где отмечается, что предельный (приростный) доход на собственный капитал рассчитывается отношением прироста чистого дохода к приросту балансовой стоимости собственного капитала.

Оптимизация положения на фрахтовом рынке регулируется системой снижения риска. Эта стратегия реализуется на основе нормализации состава судоходных компаний. Так, несмотря на значимость сырьевых поставок, основными участниками рынка небольших балкеров класса Handysize являются японцы. Однако в этом секторе необходимо контролировать текущие колебания фрахтовых ставок. Но страна выигрывает на оптимизации потока оборотных средств. Кроме объективных факторов низкой эффективности национальной транспортной системы, существуют факторы риска использования недостаточно обоснованных позиций, не учитывающих реальный механизм инвестирования. В действительности инвестирование осуществляется дискретно на основе индивидуальных (взаимоисключающихся) проектов, поэтому непрерывного движения эффекта и затрат не наблюдается. Инвестиции по отдельным проектам разорваны во времени, в течение которого происходят изменения в ценности ресурсов и формируются новые отношения между ценой и себестоимостью. В то же время в условиях интеграции мирового хозяйства любые локальные транспортные комплексы должны обеспечивать эффективность решения двух неразрывных задач. Первая нацелена на создание транспортной инфраструктуры, отвечающей требованиям конкурентной устойчивости относительно любых взаимодействующих подсистем. Вторая должна гарантировать любому адекватному транспортному предприятию равноправие доступа к транзитным грузопотокам.

В проектах развития необходимо учитывать то обстоятельство, что возрастает роль социальных критериев в системе экономического роста. Увеличение ценности труда вообще и свободного времени в информационных технологиях является следствием практической реализации основных положений экономической теории. Сложное техническое обеспечение важнейших экономических процессов требует соответствующего обеспечения человеческого капитала. Это положение в юридическом аспекте сформулировано в Конвенции о труде моряков.

Поэтому формирование торгового флота по требованиям надежности и безопасности гарантирует не только конкурентные преимущества судовладельцев, но и социально-экономические гарантии моряков. В дальнейшем вся система управления инвестиционными проектами и эффективностью предприятий морского транспорта должна просматриваться в этом аспекте.

Из-за множественности причин изменения параметров рынка морской торговли, сложности механизмов сбалансированности системы в воспроизводственных процессах часто теряются прямые связи между ресурсами и результатами. Однако множество факторов подтверждает необходимость наличия единого регулятора функциональной деятельности всех участников глобального рынка морской торговли. В периоды активных инвестиционных проектов нарушалось соотношение не только между грузопотоками и провозной способностью, но и между последней и качеством подготовки моряков.

**Выводы из проведенного исследования.** Для результативного позиционирования национального морского транспортного потенциала не только в глобальном, но и в региональном сегментах рынка морской торговли необходимо революционное совершенствование системы управления. В Украине, к сожалению, отмечается замедленная реакция на динамичность внешних изменений. Судоходные компании должны выработать позицию управления эффективностью в условиях жесткой конкуренции со стороны японских и корейских компаний, которые позволяют добиться обеспечения преимуществ, а также нормального функционирования и развития на потенциале отечественного судостроения.

Не стоит забывать о недопустимости ограничения нормальной предпринимательской деятельности судоходных компаний и портов, подчиненных профильному министерству, ибо это усложняет их конкурентоспособное развитие. В этом отношении ошибочно ограничение, предусматривающее низкий предел реализации капитальных проектов, продажу и списание имущества. Подобным образом в краткосрочном периоде достигается увеличение поступлений в бюджет, но в долгосрочном периоде ограничивается инновационное развитие.

Это положение усугубляет известное несоответствие экономического законодательства Украины и сопредельных транзитных государств, что ограничивает реализацию совместных инвестиционных проектов в украинских морских транспортных предприятиях и в оживлении кредитной составляющей инвестиционного процесса. Один из важнейших принципов устойчивости национального транспортного комплекса – это разделение ответственности между государством и предпринимателями. Инфраструктура должна находиться в государственной собственности, выполнение перевозочного и перегрузочного процесса целесообразно сосредоточить в предпринимательских структурах.

При выборе стратегии устойчивой функциональной деятельности в сфере деятельности и уровня конкурентоспособности мультимодальных интеграционных процессов следует учитывать многоаспектность категорий формирования результата, по совокупности составляющих международные транспортные коридоры.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Дамодаран А. Инвестиционная оценка: Инструменты и методы оценки любых активов. М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. 1342 с.
2. Адизес И.К. Управление жизненным циклом корпораций / И. К. Адизес; пер. с англ. под ред. А.Г. Сефериана СПб.: Питер, 2007. 384 с.
3. Гриффитс А. Экономика для бизнеса и менеджмент / А. Гриффитс, С. Уолл; пер. с англ. Я. И. Невмерджицкого. Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2007. -944 с.
4. Примачев Н.Т. Принципы интеграции в торговом судоходстве: монография / Н.Т. Примачев, А.Н. Примачев. Одесса: Феникс; М.: Транслит, 2006. 360 с.
5. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні. Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2004. 453 с.
6. Alderton, Patrick M Sea transport: operation and economics. London: Tomas Reed. 1998. 226 p.
7. Колегаєв І.М. Принципи конкурентного розвитку спеціалізованого судноплавства глобальної морської транспортної індустрії / І.М. Колегаєв. Моногр. Одеса: НУ «ОМА», 2017. 332 с.
8. Фрасинюк Т.І. Система забезпечення стійкості розвитку підсистем морської транспортної індустрії / Т.І. Фрасинюк. Одеса: НУ «ОМА», 2017. 304 с.
9. Внедрение сбалансированной системы показателей / Horvath & Partners; Пер. с нем. 2-е изд. М.: Альпина Бизнес Бук, 2006. 478 с.
10. Семенов А.И. Предпринимательская логистика. СПб.: Политехника, 1997. 349 с.
11. Хейне П. Экономический образ мышления / П. Хейне, П. Боутке, Д. Причитко; пер. с англ. Т. А. Гуреш. [10-е изд.]. М.: Издательский дом «Вильямс», 2005. 544 с.