

УДК 656.61:339.92

ПРИМАЧЕВА Н. Н., канд. экон. наук,
ГОЛУБКОВА И. А., канд. экон. наук,
Одесская национальная морская академия

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ В СИСТЕМЕ МИРОВОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ

Аннотация. Рассматриваются основные аспекты обеспечения потребностей мировой экономической интеграции адекватным развитием морской транспортной индустрии. Уточнено закономерности и взаимозависимости экономического возрастания глобальной экономики и направлений специализации торгового флота. Обосновывается целесообразность расчета и управление развитием провозной возможности флота на основе добавленной стоимости. Развитие национального морского транспортного комплекса должен предусматривать достижение фрахтовой независимости внешнеторговых отношений страны.

Ключевые слова: морской транспорт, экономическая интеграция.

PRIMACHEVA N., Cand., Econ. Sc.,
GOLUBKOVA I., Cand., Econ. Sc.,
Odessa National Marine Academy

MARINE TRANSPORT IN THE SYSTEM OF THE WORLD ECONOMIC INTEGRATION

Abstract. Major aspects of meeting the needs of the world economic integration by adequate development of marine transport industry have been considered. The regularities and correlation between global economy growth and tendencies of commercial fleet specialization have been specified. Expediency of calculation and management of fleet freight capacity development on the basis of added value have been substantiated. The development of the national marine transport complex should provide for the achievement of freight independence in foreign trade relations of the country.

Key words: marine transport, economic integration, national commercial fleet priorities.

Постановка проблемы. Превращение интеграционных процессов в важнейшее условие взаимообусловленности глобального экономического развития предопределяет особые требования к управлению адекватностью отдельных подсистем мирового хозяйства в целом и его региональных и отраслевых составляющих. При этом одновременно формируются правила устойчивости развития и

условия его дифференциации по различным признакам. Особую проблему создают задачи повышения эффективности инвестиционных проектов вследствие различного уровня привлекательности национальных экономик для размещения на их территории новых промышленных комплексов или для модернизации действующих.

Среди инвестиционных приоритетов выделяется не только эффективность формирования и величина чистого денежного потока [1], но и обеспечение конкурентной устойчивости национальной экономики в международном разделении труда. В этом аспекте следует различать особенности и узость внутренних рынков реализации продукции. Можно обратить внимание на особенности и характер производства и формирование потоков продукции и услуг совокупности государств, образующих три уровня социально-экономических систем [2, 3].

Для постиндустриальных и ряда индустриальных стран характерно относительно полное равновесие производства и потребления. Важнейшим становится экспорт продукции по критериям конкурентоспособности на основе качественных и инновационных характеристик. Повышается роль всех видов сервиса и услуг в обеспечении устойчивости денежных потоков.

Для стран, характеризующихся высокими темпами экономического роста, прежде всего группа БРИК, важнейшим становится наряду с концентрацией внутренних товаропотоков расширение экспорта относительно дешевой продукции. Особое значение при этом приобретает технология защиты ряда секторов внутреннего рынка от импортных потоков.

Особо сложные проблемы устойчивости экономического роста, повышения благосостояния и достижения фрагментальной независимости формируются в странах, которые отнесены к переходной экономике [4]. Среди них особое место занимает Украина, реализующая на мировом рынке в основном сырьевые ресурсы.

Анализ последних исследований и публикаций. Международные экономические отношения [5] основаны на реализации принципов относительных и сравнительных преимуществ, однако их устойчивость и безопасность поддерживается эффективным развитием морских транспортных предприятий [6]. Работа всех видов транспортного флота и торговых портов превратилась в важнейший

сегмент мировой экономики. Особо высокие темпы развития торгового судоходства отмечены с начала текущего столетия. К сожалению, наряду с повышением технико-экономического уровня перевозочного процесса, формируются признаки дисбаланса, с одной стороны, между спросом (объемами грузопотоков) и предложением дедвейта, а с другой, между распределением флота в системе участников глобального разделения труда. Это предопределяет отток фрахтового дохода из стран с недостаточной провозной способностью флота. Вследствие этого возникают проблемы платежного баланса страны.

Наряду с этим процессом конкретизация институционального администрирования со стороны международных организаций обеспечивает усиление требований к надежности флота и социально-экономическим результатам труда моряков, но не гарантирует снижение рисков судовладельцев и экипажей судов. Судовладельческие и операторские компании усиливают внимание на решении трех важнейших проблем: максимизации денежных потоков, увеличении и возмещении капитальной стоимости предприятия. Они, в конечном счете, обеспечиваются высококвалифицированными специалистами флота.

Именно по этим направлениям формируется конкуренция в структуре рынка морской торговли. Максимизация денежных потоков основана на расширении зоны позиционирования за счет дополнительной провозной способности. Одновременно ввод в эксплуатацию высокопроизводительных судов ограничивает сферу деятельности субстандартного флота и, в конечном счете, обуславливает тенденцию роста капитализации.

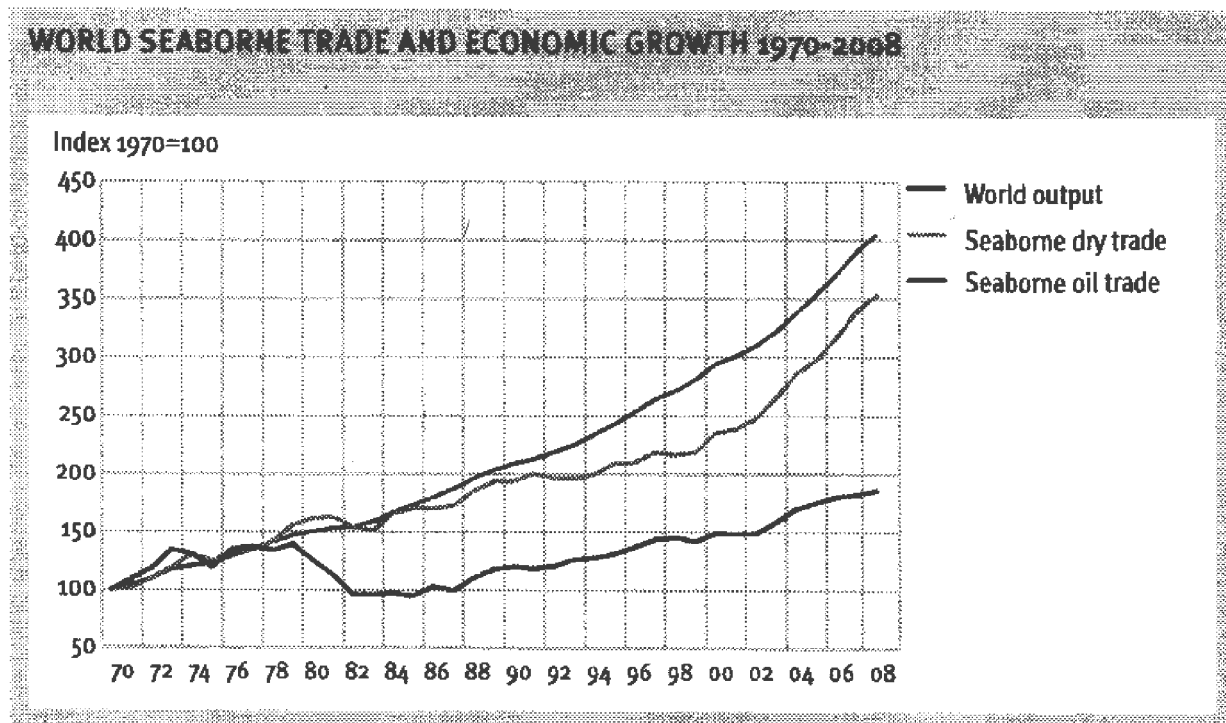
Одновременно с вводом конкурентоспособных дорогостоящих судов повышаются требования к человеческому капиталу, носителем которого являются моряки, поэтому возрастает уровень должностных окладов. Особенно это характерно для специализированного флота – круизных судов, контейнеровозов и газозов. Отрицательным последствием является концентрация моряков с недостаточной квалификацией в сегменте субстандартного флота, что усиливает риск финансовых потерь и снижения безопасности судоходства.

Отмеченное предопределяет задачи последующего развития рынка морской торговли и совершенствования его администрирования.

Отсюда вытекает **цель исследования** – систематизация условий устойчивости развития всех типов торгового флота по критериям сбалансированности и адекватности относительно уровня мирового выпуска и коммерческой конкурентоспособности морских транспортных предприятий.

Изложение основного материала исследования. Мировой экономический рост в течение 2002-2008 годов, несмотря на существенную дифференциацию по регионам и странам (рисунок), обусловил наиболее благоприятные условия развития торгового судоходства (таблица). Международные экономические отношения основывались не только на сравнительных преимуществах [7], но и были обусловлены неолиберальными принципами формирования международной торговли и стимулированием потребительского спроса. При этом не обеспечивалась сбалансированность реальной стоимости производственного аппарата и спекулятивного капитала. Кроме того, была нарушена симметрия баланса в группе государств, предопределявших мировую торговлю (США, Китай, Германия, Япония) [8].

На рисунке приведены основные изменения параметров морской торговли мирового экономического роста [4].



Динамика мирового экономического роста и развития морской торговли

Данные рисунка достаточно четко отражают характер корреляционных связей отдельных секторов рынка морской торговли с глобальным ростом мировой экономики. Перевозки сухих грузов свидетельствуют о четкой взаимосвязи темпов роста мирового выпуска и объема перевозок балкерным, контейнерным и универсальным флотом. Это является следствием влияния увеличения численности населения, уровня развития экономики. В соответствии с этим формируется степень удовлетворения спроса на приращение соответствующей провозной способности. Сектор танкерного флота в меньшей степени обуславливается параметрами экономического роста. Существенное различие темпов роста мирового выпуска и темпов роста морской торговли нефтью обуславливается опережающим внедрением энергосберегающих технологий в связи с ограничением доступа к минеральным энергоресурсам и периодами резкого роста их цены.

Года	Нефтеналивные	Главные балкерные	Другие сухогрузы	Всего
1970	1 442	448	676	2 566
1980	1 871	796	1 037	3 704
1990	1 755	968	1 285	4 008
2000	2 163	1 288	2 533	5 984
2006	2 648	1 888	3 009	7 545
2007	2 705	2 013	3 164	7 882
2008	2 749	2 097	3 322	8 168

Динамика морской торговли по основным группам грузов, млн. т.

Источник: Estimated by the UNCTAD secretariat, on the basis of data supplied by reporting countries, post and specialized sources.

Процесс выхода глобальной экономики из системного кризиса, несмотря на определенную трансформацию мирового хозяйства, будет сопровождаться оживлением контейнерного судоходства и обновлением провозной способности. В этом же секторе достаточно надежным остается функционирование паромных сообщений в регионе Черного моря. Этот вид судоходства обеспечивает оптимиза-

цию мультимодальных транспортных технологий и расширение транспортного транзитного пространства.

Особое значение приобретает активизация круизного судоходства как элемента рекреационных технологий. Одновременно этот вид деятельности характеризуется формированием существенных денежных потоков. Они в значительной мере влияют на активизацию инвестиционной и инновационной составляющей сектора пассажирских перевозок глобального рынка морской торговли.

Выбор приоритетов национального торгового флота основывается как на учете предпринимательских текущих задач, так и стимулировании долгосрочных макроэкономических целей. Современные интеграционные процессы содействуют оптимизации участия в международном разделении труда на стадии устойчивого прироста мирового выпуска. В период же экономических спадов, как свидетельствуют последствия кризисов 1998 и 2008-2009 годов, наиболее незащищенными остаются национальные экономики, не входящие в двадцать ведущих государств. Они в основном могут рассчитывать на кредиты МВФ, которые в Украине, как правило, поглощаются государственным долгом и не участвуют в инвестиционном стимулировании реального сектора экономики страны.

Для достижения долгосрочной устойчивости национальной экономики необходимо обратить внимание на те ее структуры, которые обеспечивают максимизацию формирования добавленной стоимости. Одним из таких подразделений является торговый флот, построенный на отечественных судостроительных предприятиях. В этом случае формируется четкая последовательность экономического роста на основе добавленной стоимости

$$V_{ad} = \sum_{i=1}^n Q_i \tau_i \omega_i (1 + a_b) + \sum_{i=1}^n Q k_{ei} e_i,$$

где n – основные производственные концентры, участвующие в формировании и реализации потенциала провозной способности национального торгового флота (металлургия, приборостроение, судостроение, судоходство);

Q_i – соответствующий годовой выпуск продукции;

τ_i – трудоемкость производства единицы конечного результата;

ω_i – нормативная тарифная ставка оплаты труда;

a_b – коэффициент, учитывающий формирование доплат и дополнительной заработной платы;

k_{ei} – нормальная капиталоемкость единицы реализованной продукции;

e_i – норма прибыли на капитал.

С учетом этого строительство балкеров для обслуживания экспорта зерна, металлопродукции, навалочных грузов и работы в открытых секторах мирового фрахтового рынка позволит ежегодно увеличивать платежный баланс на 3-4 млрд. долларов. Кроме того, при нормативной окупаемости работа судов торгового флота позволит накопить средства для постепенной ликвидации части государственного долга.

Масса и ценность, перемещаемых морем товарных ресурсов, предопределили новые требования к технико-экономическому уровню торгового флота и к системе управления перевозкой грузов. Наряду с дальнейшей специализацией торговых судов сформировались мультимодальные технологии доставки грузов и логистические товаропроводящие системы. Усиление требований к безопасности торгового судоходства и экономической надежности судов ограничивает возможности развития флота такими странами, как Украина. Однако важно сконцентрировать внимание на тех типах судов, которые в наибольшей мере соответствуют характеру и сегменту специализации национальной экономики в международном разделении труда [9]. Это, прежде всего, балкеры для перевозки навалочных и насыпных грузов. Конструктивно они относительно консервативны, поэтому не отличаются резким ростом стоимости единицы дедвейта по сравнению с танкерами, особенно газовозами и контейнеровозами.

Кроме того, остаются востребованными в любой фазе экономического цикла суда смешанного море-река плавания и железнодорожно-автомобильные паромы.

Выводы. Главное место в системе управления экономической устойчивостью национальной экономики в международном разделении труда занимают конкурентоспособность продукции и фрахтовая независимость внешнеторговых грузопотоков. Удержание доли рынка торгового судоходства основывается на повышении технико-экономического уровня флота, что ведет наряду с качест-

вом обслуживания грузовых и пассажирских потоков к значительному росту инвестиций.

Развитие мирового торгового флота в XXI веке характеризуется, кроме того, оптимизацией структуры провозной способности и приоритетностью развития специализированного сектора рынка морской торговли. При этом выделяется развитие контейнерных и круизных технологий рынка транспортных услуг. Обращает на себя внимание сокращение отдельных фаз жизненного цикла проектов развития провозной способности специализированного флота. Поэтому важно сосредоточить внимание на сокращении продолжительности стадии, которая характеризуется различными критическими явлениями.

Ориентация на высокие положительные результаты предполагает выбор приоритетов развития, среди которых особое место, как показал кризис 2008 – 2009 годов, занимают задачи макроэкономической устойчивости, основанной на предпринимательских эффективных результатах. При этом для каждой судоходной компании, независимо от степени концентрации капитала, важна разработка антикризисных мероприятий, учитывающих особую цикличность фрахтового рынка и сезонность формирования круизных пассажиропотоков. В этом аспекте модели управления доходностью с учетом совокупности рисков должны раскрывать информацию для потенциальных инвесторов судоходной индустрии.

Для условий Украины необходим механизм активизации инвестиций в развитие торгового флота на основе оптимизации потока затрат по критериям безусловного покрытия банковских платежей. То есть при создании новых рабочих мест приоритетом должно рассматривать формирование добавленной стоимости, а не налоговых отчислений. Период жизненного цикла ограничивает время возмещения инвестиций, требующих реинвестиционных потоков. Поэтому величина налоговых платежей должна снижаться на величину этих затрат. Кроме того, налоговое бремя должно учитывать невозможность использования полной провозной способности под влиянием отрицательного воздействия совокупности внешних факторов.

Литература

1. Дамодаран А. Инвестиционная оценка / А. Дамодаран; пер. с англ. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. – 1342 с.

2. Самуэльсон П. Э. Экономика. 18-е изд. / П. Э. Самуэльсон: пер с англ. В. Д. Нордхаус. – М.: ООО Вильямс, 2007. – 1360 с.
3. Сломан Дж. Экономикс. 5-е изд. / Дж Сломан; пер с англ., под ред. С. В. Лукина – С.Пб.: Питер, 2005. – 832 с.
4. Review of maritime transport 2009. UN: New York, Geneva, 2009. – 148 p.
5. Кругман П. Р. Международная экономика. 5-е изд. – М.: С.Пб.: Питер, 2003. – 832 с.
6. Примачев Н. Т. Предпринимательство в торговом судоходстве / Н. Н. Примачева, О. Ю Вовк., Н. А. Ксендзова. – Одесса: Автограф, 2008. – 375 с.
7. Пугель Т. А. Международная экономика / Т.А. Пугель, П.Х. Линдерт – М.: Дело и Сервис, 2000. – 800 с.
8. Trade and Development Report 2009 – UNITED NATIONS, New York and Geneva, 2009 – 218 p.
9. Shipping and shipbuilding markets. Annual Review 2009. – France: barry rogliano salles. 2009 – 99 p.
10. Холлоуей Дж. Туристический бизнес / Дж.К. Холлоуей, Н. Тейлор: пер. С 7-го англ. изд. –К.: Знання, 2007. – 798 с.

Рецензент: О. Н. Криворучко, проф., докт. экон. наук, ХНАДУ.

Статья поступила в редакцию 27.02.10 г.

УДК 658.012.2:338.98(075)

БУРМАКА М.М., канд. экон. наук,

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

ВИЗНАЧЕННЯ МАКСИМАЛЬНОГО РОЗМІРУ ПЛАТИ ЗА ПРОЇЗД АВТОМОБІЛЬНИМИ ДОРОГАМИ З ПОЗИЦІЙ КОНЦЕСІОНЕРА

***Анотація.** Розглянуті існуючі методи визначення максимального розміру плати за проїзд дозволяють розрахувати вартість проїзду лише для чітко заданих вихідних даних та не враховують інтересів концесіонера. Обґрунтовано формулу розрахунку максимального розміру плати за проїзд, керівним параметром якої є рівень рентабельності платної автомобільної дороги. Запропоновані методичні рекомендації дозволяють здійснити моделювання вартості проїзду за зміни умов реалізації концесійного договору: відхилення фактичної від проектної інтенсивності руху, ставки дисконту та поточних витрат.*

***Ключові слова:** плата за проїзд, рівень рентабельності, автомобільна дорога, користувач, концесіонер, концесіодавець.*