

УДК 656.612(100)“312”

Н.С. Лысенко

### ОСОБЕННОСТИ СОВРЕМЕННОГО РАЗВИТИЯ МИРОВОГО ТОРГОВОГО ФЛОТА

*Рассмотрен комплекс проблем устойчивого развития как мировой, так и национальных составляющих морской транспортной индустрии на основе анализа реальных условий функционирования. Определена целесообразность использования сбалансированной системы показателей судоходными компаниями для достижения относительной устойчивости и минимизации риска потери позиции.*

**Ключевые слова:** транспортная индустрия, мировой рынок, конкурентоспособность, грузопотоки, морская держава, флот.

*Розглянуто комплекс проблем стійкого розвитку як світової, так і національних складових морської транспортної індустрії на основі аналізу реальних умов функціонування. Визначена доцільність використання збалансованої системи показників судоходними компаніями для досягнення відносної стійкості та мінімізації ризику втрати позиції.*

**Ключові слова:** транспортна індустрія, світовий ринок, конкурентоспроможність, вантажопотоки, морська держава, флот.

*The article is devoted to the considering of problems' complex of steady development, both world and national constituents of a marine transport industry, that are based on the analysis of the real functioning terms. The expedience of balanced system indexes using is define by the navigable companies for achievement of relative stability and minimizations of loss risk position.*

**Keywords:** transport industry, world market, competitiveness, traffics of goods, marine state, fleet.

© Лысенко Н.С., 2012

**Постановка проблемы.** Эволюция рынка морской торговли отражает характер использования интенсивных технологий, которые реализуются отдельными подразделениями морской транспортной индустрии [1]. Это в свою очередь предопределяет этапность развития и формирования капитального потенциала торгового мореплавания. При этом изменяются проблемы устойчивого функционирования флота и портов, что вызывает необходимость изменения стратегии управления.

В процессе развития морской транспортной индустрии формируется совокупность судоходных компаний и торговых портов, которые не смогли приспособить методы функционирования к изменившимся условиям. Следует обратить внимание на различный характер реакции судоходных компаний, успешно работающих в условиях стабильности, и не способных выбрать соответствующую стратегию в условиях дисбаланса фрахтового рынка.

Перманентное изменение условий развития мирового рынка морской торговли предопределяет задачи уточнения критериальных [2] ограничений принятия инвестиционных и менеджерских решений относительно выбора стратегии позиционирования национального потенциала в складывающейся конкурентной среде. Главным становится оптимизация степени реализации инвестиционных и хозяйственных задач. Поэтому особое внимание должно быть уделено оценке допустимости затрат на реализацию проекта соответствия состояния системы внешним требованиям.

Для разработки стратегии эффективного развития и позиционирования судоходных компаний в условиях жесткой краткосрочной цикличности принципиальным становится оценка особенностей развития международных экономических отношений и их влияния на грузопотоки на важнейших маршрутах рынка морской торговли. Важнейшим становится уточнение параметров формирования инвестиционной политики ведущими судовладельческими структурами.

**Обзор последних исследований и публикаций.** В этом аспекте важно формирование системы показателей, отражающих как состояние основных подразделений морской транспортной индустрии, так и характеризующих влияние внешних условий развития грузопотоков и производственного потенциала флота и портов. Этому вопросу в принципе уделяется достаточное внимание, о чем свидетельствует ряд публикаций [3-5]. Оценочные показатели и показатели управления [6] должны характеризовать усилия, направляемые на достижение конечной цели развития и функционирования судоходных компаний и торговых портов и максимально учитывать задачи повышения конкурентоспособности на основе рационализации ресурсоемкости перевозочного процесса.

Анализ реальных условий функционирования как мировой, так и национальных составляющих морской транспортной индустрии показывает наличие комплекса проблем устойчивого развития. Однако эта проблема в различных аналитических и исследовательских оценках [7, 8] не получила однозначного описания. Несмотря на обширность исследования [9, 10] в области оценки общего состояния морской транспортной индустрии, не раскрыты особенности вхождения национальных подразделений в глобальную систему судоходства с учетом регуляторной деятельности со стороны международных институциональных организаций.

Следует обратить внимание на то, что финансовые и инвестиционные решения достаточно часто ограничиваются проявлением геостратегических интересов отдельными участниками глобального рынка морской торговли. При этом возникают условия дифференциации текущих затрат, независимо от технико-экономического уровня морских транспортных предприятий. Уровень конкурентных затрат формируется вследствие масштаба используемых ресурсов и соответствующей реализации провозной способности. К сожалению, это условие недостаточно полно раскрыто при оценке динамики рынка морской торговли, о чем свидетельствуют ежегодные публикации различных ана-

литических центров. Достаточно проанализировать основные положения в работах [1, 7].

**Задачи исследования.** Для достижения фрахтовой независимости внешнеторговых отношений в условиях доминирования ведущих судоходных компаний необходимо внимание сосредоточить на выявлении устойчивых тенденций в формировании грузопотоков и провозной способности флота. Поэтому для принятия рациональных решений в конкурентном позиционировании национального флота важно контролировать внешние ситуации в формировании основных параметров рынка морской торговли, что и относится к основной цели изложения материала статьи.

**Основной материал исследования.** Состояние сбалансированности глобальной морской транспортной индустрии [1] в значительной степени зависит от оптимизационных решений судовладельческих структур (табл.), с одной стороны, из-за среднесрочных стратегий участников международных экономических отношений, с другой, из-за целевой направленности одних и других на максимизацию денежного потока формируется конкуренция на рынке ресурсов многоцелевого назначения (трудовых, энергетических и инвестиционных).

Характер их доступности или дефицитности и предопределяет процесс совершенствования транспортно-экономических связей, отражающих товарные потоки в ограниченном времени.

Среди важнейших критериев выбора альтернативных маршрутов доставки грузов выделяются средняя дальность и время перевозки, а также удельные затраты на транспортировку в конечной стоимости внешнеторгового оборота. Эти ограничения в свою очередь формируют условия функционирования отдельных морских транспортных предприятий и задачи повышения технико-экономического уровня судов и грузовых терминалов.

Таблиця

Динамика дедвейта  
мирового торгового флота по флагам реєстрації

| Флаг               | 2007        |             | 2008        |             | 2010        |             |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                    | Число судов | Двт. млн. т | Число судов | Двт. млн. т | Число судов | Двт. млн. т |
| Панама             | 6015        | 230,5       | 6380        | 250,3       | 6713        | 303,8       |
| Японія             | 2557        | 14          | 2528        | 13,9        | 2439        | 20,8        |
| Китай              | 2364        | 33,4        | 2428        | 36,2        | 2663        | 51,354      |
| Ліберія            | 1804        | 103         | 2067        | 115         | 2604        | 162,7       |
| Індонезія          | 1809        | 6,1         | 1878        | 6,6         | 2314        | 11,6        |
| Мальта             | 1235        | 40,1        | 1350        | 43,5        | 1612        | 60,6        |
| Росія              | 1364        | 6,6         | 1310        | 6,0         | 1326        | 6,2         |
| Сінгапур           | 1196        | 49,6        | 1311        | 54,7        | 1585        | 65,9        |
| Багамы             | 1221        | 52,4        | 1260        | 56,5        | 1202        | 61,8        |
| Гонконг            | 1081        | 52,4        | 1260        | 56,5        | 1633        | 92,1        |
| Греція             | 1091        | 54,8        | 1111        | 61,1        | 1106        | 71,3        |
| Корея              | 1008        | 15,5        | 1100        | 20,3        | 1115        | 20,5        |
| Антигуа і Барбуда  | 1043        | 10,2        | 1093        | 11,3        | 1245        | 13,9        |
| Маршалловы острова | 840         | 53,4        | 969         | 58,4        | 1443        | 95,8        |
| Норвегія           | 979         | 23,0        | 963         | 22,7        | 873         | 18,6        |
| Турція             | 848         | 7,2         | 897         | 7,4         | 928         | 8,6         |
| Кіпр               | 883         | 30,2        | 866         | 29,8        | 843         | 32,2        |
| Великобританія     | 862         | 26,0        | 865         | 26,5        | 902         | 35,7        |
| Філіппіни          | 829         | 6,6         | 819         | 6,5         | 912         | 6,8         |
| Італія             | 776         | 13,2        | 763         | 13,3        | 826         | 19,5        |

Из данных таблицы следует несколько заключений. Во-первых, приведённые реестры торгового флота сохраняют свою

тенденцию динамики в структуре морских государств. Во-вторых, системный финансово-экономический кризис 2008-2009 гг. за исключением отдельных стран не отразился на росте транспортного потенциала. Это означает последующее усиление конкуренции на основе реализации дополнительных конкурентных преимуществ. И, в-третьих, с учетом медленного восстановления экономического роста следует ожидать снижения эффективности морской транспортной индустрии и потерю позиции развивающихся стран, в их числе и Украины.

С учетом отмеченного в проектах развития потенциала торгового флота на основе внешних инвестиций важнейшее значение сохраняет предпочтительность флага судна, обеспечивающего снижение затрат на содержание. Именно поэтому остается проблемным наращивание провозной способности конкурентного украинского флота.

Определенное сдерживание экономического роста в развивающихся странах и группах государств с переходной экономикой [7] обусловлено тем, что значительная часть заемных средств направляется не на финансирование инвестиционных программ, а используется в системе покрытия дефицита платежного баланса. Это, в свою очередь, предопределяет разрыв в распределении тоннажа между отдельными морскими государствами.

В традиционно морских державах возрастает значение затрат, связанных с инновационными технологиями доставки грузов. Современные проблемы устойчивого развития постиндустриальных государств, обусловленные удорожанием сырья и энергоресурсов, существенно ограничивают норму прибыли. Поэтому важен поиск нетрадиционных подходов к решению социально-экономических задач (рис.). Особое место в этом процессе занимает возникновение новых общественных потребностей и регулирования экологической составляющей торгового судоходства. Этот же фактор существенно ограничивает возможности конкурентного развития торгового флота и морских портов СНГ.

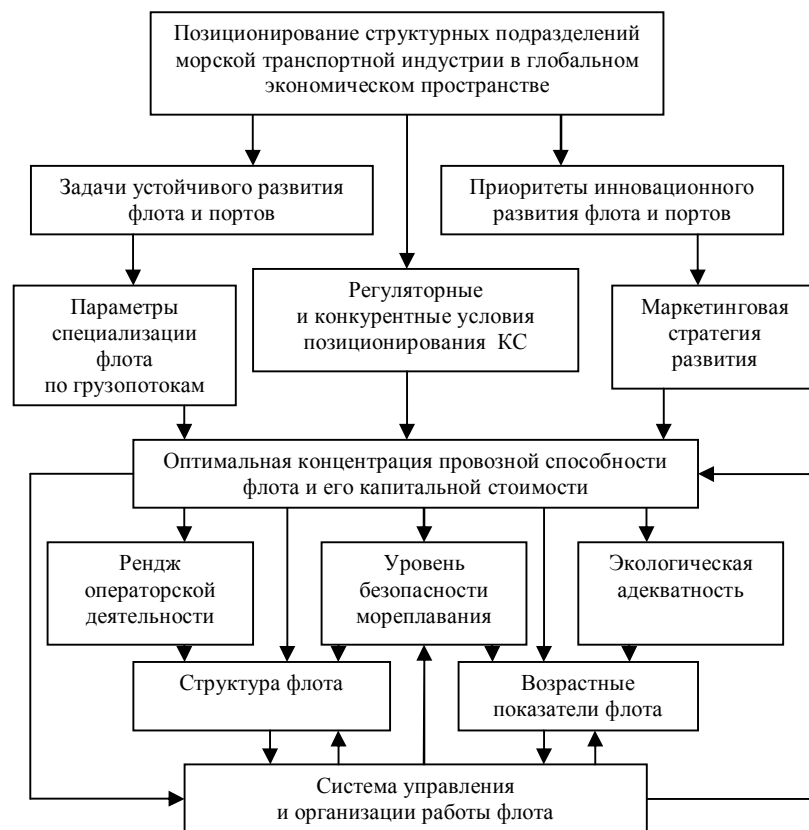


Рис. Схема формирования устойчивого позиционирования национальной морской транспортной индустрии

При этом усиливается определенная автономизация формирования сегмента рынка труда глобальной морской транспортной индустрии. В основе этого процесса лежит разделение принадлежности флота и флага его регистрации, концентрация инвестиционных потоков в группе ведущих судовладельческих структур и стремление ряда государств к достижению домини-

рующего положения в формировании условий рынка труда моряков. Следует отметить агрессивность политики не только Китая, который реализовал государственную программу подготовки 500 тысяч офицеров морского торгового флота, но таких стран как Индия, Филиппины и Индонезия. То есть поток денежных средств по оплате труда моряков становится одной из важнейших целей дифференциации рынка труда моряков.

Как видно из рис. 1, система управления результатами развития судоходной индустрии страны должна обеспечивать полноту формирования процесса, четкость оценки эффективности затрат, конкурентоспособность достижения поставленной цели. При этом традиционная сбалансированная система показателей [6] должна характеризовать эффективное соотношение результатов и затрат. Главным становится ориентация не только на нормализацию прибыли функциональной деятельности, но и на сохранение позиции в изменяющихся условиях глобального рынка морской торговли.

В этих условиях каждая судоходная компания, формируя собственную стратегию, вынуждена учитывать целевые задачи других операторов как основного условия достижения относительной устойчивости и минимизации риска потери позиции. Поэтому целесообразным становится использование сбалансированной системы показателей [6], отражающей совокупность интересов и условий формирования параметров данного сегмента рынка морской торговли. При определенном состоянии производственного потенциала следует использовать принцип нормирования состояния системы по критериям финансовой устойчивости. Экзогенное формирование сбалансированности тарифов становится системой контроля допустимости сложившегося уровня средних эксплуатационных затрат.

**Выводы.** Морская транспортная индустрия наряду со стандартными коммерческими целями развития и функционирования обеспечивает определенную фрахтовую безопасность внешнеэкономических отношений страны. Поэтому традиционно должны сохраняться принципы сочетания предприниматель-

ской деятельности и государственной поддержки судовладельцев и других подразделений морехозяйственного комплекса при формировании особых условий деятельности. С этих позиций важно вести сбалансированную политику в формировании структуры собственности.

Экономические интересы остаются приоритетными для каждого государства, однако реальная их реализация предопределяется конкурентоспособностью транспортного потенциала. К сожалению, в современном состоянии морской транспортной индустрии только паромный комплекс в определенной степени позволяет отстаивать интересы Украины в локальном фрахтовом пространстве.

Потеря преимуществ во всех видах торгового судоходства и в судостроении требует концентрации усилий на формировании активной морской транспортной политике и на концентрации внимания на поиске оправданно доступных внешних инвестиций, обеспечивающих повышение технико-экономического уровня транзитного пространства Украины и создание новых рабочих мест. Одним из условий возрождения морской транспортной индустрии остается наличие специалистов и научно-исследовательской базы. Поэтому различные инвесторы заинтересованы в реализации ряда конкурентных проектов, не противоречащих транспортной доктрине Евросоюза.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. *Review of Maritime Transport, 2008 Report by the UNCTAD secretariat //United Nations New York and Geneva, 2010. – 197 p.*
2. *Примачев Н.Т. Методы измерения эффективности морского транспортного комплекса / Н.Т. Примачев. – Одесса: ИПРиЭЭИ, 2009. – 358 с.*

3. *Винников В.В. Проблемы комплексного развития морского транспорта: Монография / В.В. Винников. – Одесса: Фенікс, 2005. – 300 с.*
4. *Котлубай М.И. Становление морского транспорта в рыночной среде: Монография / М.И. Котлубай. – Одесса: ИПРЭЭИ НАН Украины, 2005. – 224 с.*
5. *Николаева Л.Л. Принципы устойчивого развития судоходных компаний в глобальном рынке морской торговли: Монография / Л.Л. Николаева. – Одесса: Фенікс, 2007. – 323 с.*
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, 2011. – 243 p.*
8. *The Platou Report. – Norway, Oslo, 2010. – 52 p. – № 8.*
9. *Лапкина И.А. Информационные системы на транспорте: Учебное пособие / И.А. Лапкина, С.П. Онищенко. – Одесса: Феникс. 2006. – 196 с.*
10. *Степанов О.Н. Стратегическое управление развитием морского порта: Монография / О.Н. Степанов. – Одесса: Астропринт, 2005. – 323 с*

Стаття надійшла до редакції 14.02.2012

**Рецензент** – доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри «Економічна теорія» Одеської національної морської академії **М.Т. Примачов.**