

УДК 656.61:339.165.4(04)

Е.В. Сенько

**ФОРМИРОВАНИЕ ПОЛИТИКИ ПРИОРИТЕТНОГО РАЗВИТИЯ
НАЦИОНАЛЬНОГО СУДОХОДНОГО КОМПЛЕКСА**

Определены и представлены основные векторы формирования национальной морской транспортной политики. Предложен метод итеративного контроля эффективности инвестиционных и менеджерских решений и расчет экономического результата деятельности хозяйственного объекта за расчетный жизненный цикл. Сформулированы закономерности развития рынка морской торговли.

Ключевые слова: политика, флот, морская торговля, морская индустрия, развитие, судоходный комплекс.

Визначені і представлені основні вектори формування національної морської транспортної політики. Запропонований метод ітеративного контролю ефективності інвестиційних і менеджерських рішень і розрахунок економічного результату діяльності господарського об'єкту за розрахунковий життєвий цикл. Сформульовані закономірності розвитку ринку морської торгівлі.

Ключові слова: політика, флот, морська торгівля, морська індустрія, розвиток, судноплавний комплекс.

The main vectors of forming a national maritime transport policy are identified and presented. One of the most important principles of the organization and management of functional activity in the market system of maritime trade is the focus on their own resources. Taking into consideration these criteria, the strategies of the competitive positioning of the individual goods are formed in a selected sector of an operating industry in the market of the maritime trad.

© Сенько Е.В., 2012

Strengthening the role of maritime transport in the sustainability of the global economy and the effective participation of the national economy in the international division of labor determines focus of the maritime states on the mechanism of competitive positioning in the global transportation industry, and for the implementation of active maritime transport policy, it should be focused on the implementation of the basic provisions of international institutional organizations regulating not only the safety of navigation, but also social economic conditions of the crews.

The program, which should be the basis for formation of Ukraine as an adequate naval power has four vectors. First, there must be a public statement of objectives and strategies to achieve balance on the marine transportation industry business units. Second, while emphasizing the inclusion of the industry in the priority structure, on which the security of the system depends, the main thing is to achieve equality of all forms of equity in terms of lending and entrepreneurial freedom.

Определены и представлены основные векторы формирования национальной морской транспортной политики. Предложен предложить метод итеративного контроля эффективности инвестиционных и менеджерских решений и расчет экономического результата деятельности хозяйственного объекта за расчетный жизненный цикл. Сформулированы закономерности развития рынка морской торговли.

Ключевые слова: политика, флот, морская торговля, морская индустрия, развитие, судоходный комплекс.

The main vectors of forming a national maritime transport policy are identified and presented. One of the most important principles of the organization and management of functional activity in the market system of maritime trade is the focus on their own resources. Taking into consideration these criteria, the strategies of the competitive positioning of the individual goods are formed in a selected sector of an operating industry in the market of the maritime trad.

Strengthening the role of maritime transport in the sustainability of the global economy and the effective participation of the national economy in the international division of labor determines focus of the maritime states on the mechanism of competitive positioning in the global transportation industry, and for the implementation of active maritime transport policy, it should be focused on the implementation of the basic provisions of international institutional organizations regulating not only the safety of navigation, but also social economic conditions of the crews.

The program, which should be the basis for formation of Ukraine as an adequate naval power has four vectors. First, there must be a public statement of objectives and strategies to achieve balance on the marine transportation industry business units. Second, while emphasizing the inclusion of the industry in the priority structure, on which the security of the system depends, the main thing is to achieve equality of all forms of equity in terms of lending and entrepreneurial freedom.

There is a risk of the investment and operational activities of enterprises, depending on the market conditions of maritime trade requires variant assessment of the influence of parameters to change the situation in the sector of specialization. Using clear theoretical statements on the effectiveness of investment and, based on the principal features of the merchant fleet can propose an iterative method for monitoring the effectiveness of investment and managerial decisions. This research presents the economic result for the accounting of the economic life cycle of an object.

By transforming the laws of the market development of maritime trade, particularly affecting the positioning of the national merchant fleet in the global commercial shipping, include strengthening integration and communication of strategic alliances, as a factor of stability in the range of economic cycles. Modern structuring and regionalization of the global market of maritime trade reflects not only the general rules of globalization, but the peculiarities of the national fleet in the priority sectors of the freight market as well.

Keywords: *policy, fleet, sea-born trade, marine industry, development, navigable complex.*

Постановка проблеми. Достижение экономической устойчивости и транспортной безопасности участия страны в международном разделении труда основывается на приоритетном развитии национального торгового флота, что демонстрирует Китай. В противном случае задачи решаются на наличии существенных валютных резервов. Последних, как известно в Украине нет, поэтому важен выбор политики эффективного формирования национального торгового флота.

В любом случае необходимо учитывать, что одним из важнейших принципов организации и управления функциональной деятельностью в системе рынка морской торговли является ориентация на собственность ресурсов и, прежде всего, земли [1]. Об этом свидетельствует деятельность торговых портов Гамбург и Бремен, которые не являются юридическим лицом. В то же время именно они наряду с судоходными компаниями демонстрируют адекватность конкурентным требованиям со стороны грузовладельцев, сводящимся к тому, чтобы «... выбрать вид транспорта, перевозчика и маршрут, который обеспечит безопасную перевозку товара, к нужному времени, по самой низкой ставке общих транспортных расходов» [2. С. 452]. Поэтому, учитывая эти критерии, формируются стратегии конкурентного позиционирования отдельных транспортных предприятий в выбранном секторе операционной деятельности на рынке морской торговли.

Усиление роли морского транспорта в обеспечении устойчивости глобальной экономики и в эффективном участии национального хозяйства в международном разделении труда предопределяет акцентирование внимание морских государств на механизме конкурентного позиционирования в мировой транспортной индустрии.

Однако, проблемой глобального рынка морской торговли остается дисбаланс капитальных вложений по отдельным операторам. Судоводные компании, не имеющие инвестиционных ограничений, формируют активные инвестиционные проекты на основе загрузки конкурентных по лидерству затрат судостроительные мощности, что демонстрирует статистика портфеля заказов 2006-2010 годов. Вследствие этого формируется существенное отставание прироста финансовых результатов и наблюдается общее и среднее падение нормы прибыли. Последующее выравнивание достигается в основном вследствие ухода в субстандартный сегмент судовладельцев и операторов с ограниченным доступом к инвестиционным ресурсам.

Обзор последних исследований и публикаций. Приоритеты развития морского транспорта обусловлены задачами достижения транспортной безопасности в сфере международного разделения труда и формирования предпринимательской эффективности. На первую группу проблем нацелены институциональные решения отдельных государств и международных морских организаций, что видно из публикаций, отражающих государственную морскую политику и создание международных стандартов и правил [3, 4, 5].

В любых условиях при реализации активной морской транспортной политики следует ориентироваться на имплементацию основных положений международных институциональных организаций, регулирующих не только безопасность мореплавания, но и социально-экономические условия работы экипажей судов. Известно, что даже игнорирование ратифицированных Конвенций другими морскими державами по условиям общего признания, не освобождает остальные судоводные компании от риска регуляторных воздействий.

Для потенциально новых судоводных предприятий важнейшим становится ориентация на систему теоретических и методических обоснований решений, предусматривающих изменение денежных и инвестиционных потоков. Потребности этой группы судовладельцев в современных исследованиях [6, 7, 8]

раскрыты недостаточно полно. Поэтому возникают дополнительные сложности не только в процессе принятия инвестиционных решений, но и в период функциональной деятельности в зонах повышенного риска нарушения сбалансированности основных параметров.

Поэтому важно обратить внимание на задачи выбора судоводной политики, способствующей оптимизации состояния ресурсного потенциала национального сегмента рынка морской торговли.

Задачи исследования. Среди важнейших закономерностей развития морской транспортной индустрии выделяется неравномерность распределения провозной способности флота реальных владельцев и экономического положения отдельных стран в международном разделении труда. Таким образом нарушается принцип экономической безопасности и социально-экономической справедливости. Поэтому для достижения условий сбалансированности рынка морской торговли необходимо изучение основных тенденций развития торгового флота и обоснования текущих и перспективных приоритетов наращивания провозной способности флота на конкурентных условиях, что и является основной целью статьи.

Основной материал исследования. Тенденции развития глобальной морской индустрии превращаются в важнейший фактор конкурентной устойчивости национальной экономики вследствие влияния на позиционирование национального производственного комплекса в международной торговле, что, в конечном счете, предопределяет комплексность развития отечественного производственного комплекса и его фрахтовую независимость.

Современное развитие основных подразделений морской транспортной индустрии основывается на приоритете предпринимательской оценки риска и эффективности процессов капитализации денежных потоков. Главным же становится достижение сбалансированного состояния не только национального морско-

го транспортного комплекса, но и его соответствия устойчивой тенденции количественного роста и качественных изменений.

На рис. представлены основные векторы формирования национальной морской транспортной политики.



Рис. Направления экономической политики адекватного развития морской транспортной индустрии

Как видно из рисунка программа, которая должна быть положена в основу становления Украины как адекватной морской державы имеет четыре вектора. Во-первых, должна быть государственная постановка задач и стратегии достижения сбалансированности морской транспортной отрасли по структурным подразделениям. Во-вторых, при акцентировании внимания на включение отрасли в приоритетные структуры, от которых зависит системная безопасность, главным становится достижение равенства всех форм собственности капитала по условиям кредитования и свободы предпринимательской деятельности.

Поэтому более устойчивой формой менеджмента эффективного развития национального торгового флота следует считать нормализацию стимулирования инвестиционной деятельности любых подразделений, обеспечивающих создание новых рабочих мест на основе ввода в эксплуатацию судов, способных обеспечивать фрахтовую независимость приоритетных грузопотоков национальной торговли и формирование положительного сальдо счета текущих платежей.

Наличие риска инвестиционной и функциональной деятельности предприятий в зависимости от состояния рынка морской торговли предполагает необходимость вариантной оценки характера влияния параметров изменения ситуации в сегменте специализации. Важно управление допустимым отклонением реальных параметров от проектных. Это позволяет с учетом действующих аналитических подсистем [9] принимать новые решения относительно изменения парадигмы развития или стратегии позиционирования.

Используя четкие теоретические положения по оценке эффективности инвестиционной деятельности и, основываясь на принципиальных особенностях работы торгового флота, можно предложить метод итеративного контроля эффективности инвестиционных и менеджерских решений. Экономический результат за расчетный жизненный цикл или на любой его внутренний период имеет следующее алгебраическое описание:

$$E_{rf} = \sum_{i=1}^{T_L} Q_i [p_{ci}(1 \pm \beta_i) - D_{vi} H_{ri} p_{cri}(1 \pm b)(1 \pm d)] \alpha_{ti} - K_{pj} \alpha_{ij}, \quad (1)$$

где T_L – жизненный цикл проекта развития судоходства на основе инвестиционной программы с первоначальными капитальными затратами (K_p);

Q_i – объем перевозки грузов по группам специализации в расчетном году функциональной деятельности;

p_{ci} – величина тарифной ставки, принятая в период реализации инвестиционного проекта;

β_i – оцениваемые отклонения позиционирования по изменению качественных параметров сегмента или вследствие цикличности фрахтового рынка;

b – характер влияния последующих изменений вследствие администрирования на основе стандартов ИМО и др. международных организаций;

d – оценка изменения условий формирования затрат вследствие последующей несбалансированности рынка морской торговли и других факторов;

j – очередной год изменения параметров инвестиционной программы судоходного комплекса;

α_{ii} – коэффициент дисконтирования текущих денежных потоков по уровню изменения их ценности во времени (t_i);

α_{ij} – коэффициент, учитывающий потери периода омертвления капитальных затрат (компаундинг).

Использование этого элемента комплексной системы показателей развития параметров морской транспортной индустрии страны позволяет более точно определять сущность происходящих процессов в сегменте операторской деятельности. Установление реальной взаимосвязи между факторами цикличности фрахтового и судоходного рынка обеспечивает повышение эффективности управления ресурсами.

Вследствие этого постоянно трансформируется положение отдельных морских держав. Именно поэтому возрастает значение принятия и реализации активной морской транспортной политики государства флага.

Выводы. Как было показано, эффективность функциональной деятельности судоходного комплекса основывается на двух составляющих: инновационном технико-экономическом уровне судов и терминалов и степени благоприятной сбалансированности рынка морской торговли. Поэтому и важно единство взаимодействия инвестиционной составляющей и активного позиционирования системы управления макроэкономическими задачами поддержания национального флота и менеджмента результативности организации оных решений. Поэтому следует различать дифференциацию эффективности работы отдельных судоходных компаний и комплекса в целом относительно складывающейся ситуации.

К трансформации закономерностей развития рынка морской торговли, влияющих на особенности позиционирования национального торгового флота в глобальном торговом судоходстве, относятся усиление интеграционных процессов и связи стратегических альянсов, как фактора устойчивости в пределах экономических циклов. В соответствии с этим следует выбирать сегменты для реализации программы итеративного вхождения в мировое фрахтовое пространство новых судовладельческих структур;

Современная структуризация и регионализация глобального рынка морской торговли отражает не только общие закономерности глобализации, но и особенности выхода национального флота на приоритетные сектора фрахтового рынка. Поэтому для достижения нормального состояния национального потенциала провозной способности необходимо учитывать направленность морской транспортной политики других государств.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Сакс Дж. Д. Макроэкономика. Глобальный поход / Дж.Д. Сакс, Б.Ф. Ларрен; пер. с англ. О.В. Буклемтева и др. – М.: Дело, 1996. – 847 с.

2. *Линдерс М.Р. Управление снабжением и запасами. Логистика / М.Р. Линдерс, Е.Ф. Харольд; пер. с англ. – 11-е изд. – М.: Издательство Полигон, 1999. – 768 с.*
3. *Щербанин Ю.А. Международный обмен и транспорт. – СПб.: Лики России, 2003. – 64 с.*
4. *Винников В.В. Экономика морского транспорта / Н.Н. Примачева. – Одесса: Феникс, 2011. – 876 с.*
5. *Котлубай М.И. Становление морского транспорта в рыночной среде: Монография / М.И. Котлубай. – Одесса: ИПРЭЭИ НАН Украины, 2005. – 224 с.*
6. *Жихарева В.В. Теория и практика инвестиционной деятельности судоходных компаний / В.В. Жихарева. – Одесса: ИПРЭЭИ, 2010. – 480 с.*
7. *Николаева Л.Л. Коммерческая эксплуатация судна: Учебн. для студ. высш. учебн. зав. / Л.Л. Николаева. – Одесса: Феникс, 2006. – 754 с.*
8. *Примачев Н.Т. Принципы интеграции в торговом судоходстве: Монография / Н.Т. Примачев, А.Н. Примачев. – Одесса: Феникс; М.: Транслит, 2006. – 360 с.*
9. *Боди З. Принципы инвестиций / З. Боди, А. Кейн, А. Маркус; пер. с англ. Э.В. Кондуковой и др. – М.: Вильямс, 2002. – 984 с.*

Стаття надійшла до редакції 11.10.2012

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

Рецензент – доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри «Менеджмент та економіка морського транспорту» Одеської національної морської академії **В.В. Вінніков**.