

УДК 656.611.1:339.165.4(045)

JEL Classification: A 13

DOI: 10.31375/2226-1915-2018-2-16-23

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ

И.Н. Пархоменко

зам. декана факультета морского права и менеджмента, ст. преподаватель
ira-ma@meta.ua

Национальный университет «Одесская морская академия», Одесса, Украина

Аннотация. Рассматриваются закономерности устойчивого развития морской транспортной индустрии и характер достижения состояния ее сбалансированности относительно динамики результатов глобального экономического роста. Выделяются важнейшие тенденции совершенствования функциональной деятельности основных подсистем глобального морехозяйственного комплекса. При этом раскрываются новые аспекты его структуризации. Обращается внимание на достаточно четкую реакцию морской транспортной индустрии на развитие международной торговли. При этом формируется жесткая асимметрия распределения провозной способности торгового флота по флагам регистрации морских держав. Это формирует особые условия формирования и выбора конкурентной стратегии позиционирования как торгового флота, так и судостроительного комплекса. В связи с этим внимание сосредоточено на активизации морской транспортной политики государств.

Ключевые слова: морской транспорт, системная безопасность, международная торговля.

УДК 656.611.1:339.165.4(045)

МОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТНИЙ КОМПЛЕКС У СИСТЕМІ МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН

І.М. Пархоменко

заст.декана факультету морського права та менеджменту, старший викладач

Національний університет «Одеська морська академія», Одеса, Україна

Анотація. Розглядаються закономірності сталого розвитку морської транспортної індустрії та характер досягнення стану її збалансованості щодо динаміки результатів глобального економічного зростання. Виділяються найважливіші тенденції вдосконалення функціональної діяльності основних підсистем глобального морегосподарського комплексу. При цьому розкриваються нові аспекти його структуризації. Звертається увага на досить чітку реакцію морської транспортної індустрії на розвиток міжнародної торгівлі. При цьому формується жорстка асиметрія розподілу провізної здатності торгового флоту по прапорам реєстрації морських держав.

© Пархоменко І.Н., 2018

Це формує особливі умови формування та вибору конкурентної стратегії позиціонування як торгового флоту, так і суднобудівного комплексу. У зв'язку з цим увага зосереджена на активізації морської транспортної політики держав.

Ключові слова: морський транспорт, системна безпека, міжнародна торгівля.

UDC 656.611.1:339.165.4(045)

JEL Classification: A 13

DOI: 10.31375/2226-1915-2018-2-16-23

SEA TRANSPORT COMPLEX IN THE SYSTEM OF INTERNATIONAL ECONOMIC RELATIONS

Parkhomenko I.N.

deputy Decan of the Faculty of Maritime Law and Management, Senior lecturer

National University «Odessa Maritime Academy», Odessa, Ukraine

Abstract. *Maritime transport complex tends to become more complex in two directions: expansion of activities and emergence of new types of vessels and changing the role of individual countries in the global maritime industry. These processes are based on increasing the importance of marine transport enterprises and on expanding the role of innovative strategies for developing productive capacity. Therefore, it is important to improve methods of assessing the effectiveness and justification for the adoption of new economic decisions. Any subsystem of the marine industry develops according to its own purposes in accordance with the nature of the formation of global economic needs.*

The balance of the subsystems of the global economy is a complex contradictory process of achieving entrepreneurial goals in the conditions of limited information about solution of a similar task by competitors. Therefore, the risk of achieving current tasks by owners of maritime transport enterprises remains. At the same time, it is necessary to take into account the strengthening of the processes of regulating the subsystems of the global maritime industry by the international maritime states according to the criteria of safety and system reliability.

In merchant shipping the period of increasing demand for industries' products stands out and determines the trends of innovative technologies, therefore the area of cargo flows containerization increases. In turn, the expansion of production scale of innovative goods increases the demand for raw materials. Simultaneously the shipbuilding is activated and supply of bulk and tanker tonnage increases.

The development of the transport complex is implemented in accordance with mega-economic purposes. They are realized on the basis of international transport corridors and multimodal interactions. Therefore, there are projects «One Belt – One Road», which affect the distribution of cargo flows on alternative routes. This complicates the adoption of investment decisions in merchant shipping, and, consequently, requires more precise methods for justifying economic decisions. The regularities of functioning of the international maritime complex are differentiated both by the external factor and by current business purposes.

Keywords: *maritime transport, system security, international trade.*

Постановка проблемы. Сложившиеся темпы роста международной торговли предопределили возрастание активности всех видов мореплавания. Это вызвало интенсификацию строительства нового высокопроизводительного флота, что в свою очередь привело к расширению спроса на рынке труда моряков. Однако одновременно сформировалась чрезмерная нагрузка на окружающую среду, и возросло количество аварий по человеческому фактору. Появление этих проблем ставит новые технико-экономические задачи сохранения устойчивости международного разделения труда и системной безопасности транспортного обслуживания мировой торговли. При этом существенно расширяются направления по использованию природного потенциала Мирового океана [1]. Поэтому одновременно с использованием инновационных технологий усиливается регуляторное воздействие международных морских институций. Главными критериями разработки правил и стандартов становится повышение системной безопасности мореплавания и экологической чистоты всех типов судов. В соответствии с этим возрастает капиталоемкость судостроения и сужается круг судовладельцев, способных обеспечить соответствующий технико-экономический уровень судов. Тем не менее, флот остается основным условием эффективности международного разделения труда и добычи природных ресурсов в шельфовых зонах. Поэтому морские государства должны, учитывая сложившиеся закономерности [2; 3], выбирать соответствующую политику раз-

вития национальной морской индустрии.

Расширение использования морского пространства в условиях приоритета предпринимательских целей при регуляторной политике предопределяет необходимость оптимизации позиции морской транспортной индустрии отдельных государств. Однако вследствие неравномерности доступа к инвестиционным ресурсам формируется асимметрия развития национальных подсистем морской транспортной индустрии. В этих условиях важнейшим становится создание условий свободного выхода грузовладельцев или их представителей в сегмент соответствующей специализации торгового судоходства.

Обзор последних исследований и публикаций. Возрастающая значимость подсистем морского транспорта в обеспечении надежных условий развития международного разделения труда обуславливает постоянство внимания исследовательских и аналитических центров к выявлению закономерностей современного этапа функционирования рынка морской торговли. В этом аспекте следует отметить активность исследователей европейского сегмента морской транспортной индустрии представленных в работах [3; 4]. Возрастающая привлекательность морской индустрии, как важнейшего звена эффективности инвестиционных процессов, предопределяет активность исследования этой проблемы. Об этом свидетельствуют публикации [5; 6; 7]. Тем не менее, многоаспектность развития морской индустрии ставит новые задачи, которые следует рассмотреть.

Задачи исследования.

Рассмотреть особенности формирования основных параметров рынка морской торговли вследствие реакции судовладельческих структур на изменение условий формирования грузопотоков. Вследствие длительной стагнации рынка морской торговли сложились неблагоприятные условия для выбора и реализации инвестиционных проектов. Поэтому важно оценить различные трансформационные процессы как на мегаэкономическом уровне, так и в системе предпринимательских структур. Среди первых выделяется характер реакции США на долгосрочное доминирование в экспорте Японии и Китая. Среди вторых следует обратить внимание на попытку Китая изменить традиционные пути доставки грузов в торговле Восток – Запад. Поэтому в этих условиях важно уточнить возможности для развития торгового флота новых морских держав. Это и становится **основной целью исследования.**

В современных условиях конкурентного противостояния производственных подсистем морской транспортной индустрии (прежде всего, флота и терминалов) в любом специализированном сегменте рынка морской торговли важна четкость управления технико-экономической адекватностью судов и грузовых терминалов, с одной стороны. А с другой, эта стратегия основывается на выборе приоритетов позиционирования. В любом случае отсутствие необходимых инвестиционных ресурсов предопределяет использование субстандартных технологий. Однако этот сегмент существенным образом ограничивается жестким ад-

министрированием торгового мореплавания по стандартам соответствия параметрам системной безопасности. Поэтому усиливаются позиции реальных морских держав и сужаются возможности становления флота развивающихся государств.

Все сегменты рынка морской торговли, в основе которых используется флот, отвечающий конкурентному технико-экономическому уровню, работает в условиях целевого ценообразования [8]. В соответствии с этим подходом должны формироваться стратегии выбора инвестиционных программ по критериям устойчивости [9]. Сложность процесса предопределяется определенной дифференциацией критериальной оценки институциональных и предпринимательских подходов. В современных условиях конкуренции на рынке морской торговли необходимо рассматривать не максимизацию параметров, а скорее оптимальность затрат относительно ценовых ограничений. В качестве системного подхода следует рассматривать жесткость позиционирования судовладельческих структур, способных регулировать структуру и уровень тарифных ставок в сегменте специализации.

В этом отношении Турция демонстрирует приоритет развития морской транспортной индустрии в соответствии с расширением участия страны в международных экономических отношениях. В стране функционирует 54 морских порта, обеспечивающих независимость экспортно-импортных операций и устойчивость позиционирования в транзитных технологиях обслуживания внешнетор-

говых грузопотоков. При этом реализуется принцип доступности выхода продукции предприятий к ближайшим портам. Таким образом создаются условия минимизации транспортных затрат и сбалансированности развития портового комплекса страны без чрезмерной концентрации грузооборота в отдельных портах.

Поэтому важен метод управления адекватной стоимостью капитальных активов подсистем, обеспечивающих функциональную и финансовую устойчивость. Главными критериальными ограничениями при решении этой задачи становятся конкурентная производительность судов и ценовые характеристики сегмента операторской деятельности, а также предельные затраты на приобретение ресурсов для эксплуатационной деятельности. Тогда контрольная величина стоимости судна (K_{pt}), обеспечивающая эффективность операторской деятельности в течение расчетного жизненного цикла, должна рассчитываться по условию

$$K_{pt} \leq \sum_{i=1}^n (p_{fm} - c_{sn}) D_{vn} d_{pb} T_g \frac{u_{kb}}{u_{kn}} \alpha_{ti},$$

где T_L – жизненный цикл проекта развития по данной стратегии;

p_{fm} – тарифная или фрахтовая ставка сбалансированного состояния рынка морской торговли;

c_{sn} – конкурентная себестоимость перевозки грузов;

D_{vn} – дедейт флота данной инновационной стратегии;

d_{pb} – базисная производительность одной тонны дедейта;

T_g – эффективное время работы судов;

U_{kb} – удельная капиталоемкость единицы дедейта базисного флота;

u_{kn} – удельная капиталоемкость единицы дедейта флота инновационного проекта;

α_{ti} – коэффициент дисконтирования текущих результатов по фактору времени.

В этом отношении рыночный риск [9], который выражается в изменении стоимости капитальных активов судовладельцев, учитывает характер использования производственного потенциала и необходимый уровень страхования. Транспортное обслуживание рынка морской торговли предопределяет роль сбалансированности основных параметров в устойчивости функционирования и финансирования флота и портов. Но фактически все подсистемы торгового мореплавания подвержены и случайному риску. В Мировом океане он обусловлен не только событиями, воздействующими на резкое ухудшение использования основного капитала, но и наличием системных и несистемных пиратских стратегий. Особое место в совокупности реакций судовладельческих структур занимает проблема функциональной и финансовой устойчивости компании. Характерным примером является периодичность реализации проектов поглощения с привлечением заемного капитала. В проектах минимизации финансового риска традиционно выделяется уход под флаг свободной регистрации. Несмотря на характеристики системных и случайных рисков – длительность или локальность

проявления – важно соизмерять затраты по безопасности с системными результатами.

Вся система судоходства может оставаться высокодоходной, но следует контролировать характер изменения положения отдельных судоходных компаний. Высокая первоначальная капиталоемкость торгового мореплавания предопределяет формирование коллективных совладельцев. При этом важно контролировать соответствие технологии перевозки грузов и пассажиров лицензионным условиям. При этом конвенция имеет правомерность реализации концепции, что проблема соответствия интеграционным требованиям определяется затратами. Главным становится системность соответствия технического решения экономической эффективности, воплощенной как в предпринимательских результатах, так и в воспринимаемой ценности транспортной клиентуры [7]. Главное – не в минимизации затрат отдельных факторов производства, а в достижении уровня их соответствия качеству. **Выводы.** Модернизация транспортного сервиса является наиболее глобализированным видом целесообразной деятельности, с одной стороны. С другой стороны, он обеспечивает устойчивость и эффективность разделения международного труда. Одно-

временно формируется значительный объем оплаты труда и спрос на высококвалифицированных специалистов. Они в свою очередь обеспечивают рост валового национального продукта.

Важным вопросом в системе сертификации подразделений национальных участков интеграционных процессов является определение соответствия текущих издержек и капиталоемкости функционирования и развития относительно равновесной и предельной тарифной ставки доставки товаров на принципах транспортной логистики по единому документу генерального экспедитора или оператора.

В этом аспекте важен учет логистических ограничений в системе формирования и обработки грузопотоков. Ритмичная работа производственных комплексов, транспорта и реализации внешнеэкономических контрактов зависит от качества исполнения функционального назначения различных перегрузочных комплексов, находящихся в ведении множества организаций. Эти терминалы, в конечном счете, работают на обеспечение непрерывности товарно-денежных операций. Поэтому погрузочно-разгрузочные работы в местах зарождения или погашения грузопотоков, а также в морских портах должны отвечать одним стандартам интенсивности и стоимости.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. *Review of Maritime Transport, 2017 // United Nations Conference on Trade and Development. – UN – New-York. – 2017. – 148 p.*
2. *Sirower M. L. The Synergy Trap: How Companies Lose the Acquisition Game. – N.Y.: The Free Press, 2000. – 342 p.*

3. Проблемы устойчивого развития подсистем глобальной морской транспортной индустрии /под ред. Н. Т. Примачева, Н. Климек. – Одесса, Gdansk: UG ITiGM, 2014. – 316 с.
4. Chin C. B. N. *Cruising in the Global Economy* / C. B. N. Chin Hampshire: ASHGATE, 2008. – 184 p.
5. Жихарева В.В. Теория и практика инвестиционной деятельности судоходных компаний / В.В. Жихарева. – Одесса: ИПРуЭЭИ, 2010. – 480 с.
6. Гребенник Н.Г. Алгоритм реалізації кластерної концепції в Одеському регіоні / Н.Г. Гребенник, Ю.О. Наврозова, В.С. Бондаренко. – Зб. наук. праць: Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – Одеса: ОНМУ, 2018. – № 4. – С.109-123.
7. Primachov N. *Problems of sustainable social and economic Development of Ukraine*/T. Frasinjuk. – *Wspolzesna Gospodarka*. – Vol. 8. – Issue 4. – 2017. – P. 47-56.
8. Долан Р. Дж. Эффективное ценообразование /Р. Дж. Долан, Г. Саймон. – М.: Экзамен, 2005. – 416 с.
9. Кристенсен К. Что дальше? Теория инноваций как инструмент предсказания отраслевых изменений / К. Кристенсен, С. Энтони, Э. Рот: Пер. с англ. – М.Е. Альпина Паблишер, 2015. – 400 с.

REFERENCES

1. *Review of Maritime Transport (2017)*. New-York, 148 [in English].
2. Sirower, M. L. (2000). *The Synergy Trap: How Companies Lose the Acquisition Game*. N.Y.: The Free Press [in English].
3. Primacheva, N.T. & Klimek, H. (2014) *Problemy ustoychivogo razvitiya podsystem global'noy morskoy transportnoy industrii* [Problems of sustainable development of the subsystems of the global maritime transport industry], Odessa, Gdansk: UG ITiGM [in Russian].
4. Chin, C. B. N. (2008). *Cruising in the Global Economy*. ASHGATE [in English].
5. Zhykhareva, V. V. (2010). *Teoryya y praktyka ynvestytsyonnoy deyatel' nosty sudokhodnykh kompanyy* [Theory and practice of investment activities of shipping companies], Odessa: IPRiEEI [in Russian].
6. Hrebennyk, N. H., Navrozova, Yu.O. & Bondarenko, V.S. (2017). *Alhorytm realizatsiyi klasternoyi kontseptsiyi v Odes'komu rehioni* [Algorithm of implementation of the cluster concept in the Odessa region] / *Rozvytok metodiv upravlinnya ta hospodaryuvannya na transporti – Development of management and entrepreneurship methods on transport, № 4, 109-123* [in Ukraine]
7. Primachov, N. & Frasinjuk, T. (2017). *Problems of sustainable social and economic Development of Ukraine*. *Wspolzesna Gospodarka*, Issue 4, 47-56 [in English].

8. Dolan, R. Dzh & Saymon, G. (2005). *Effektivnoye tsenoobrazovaniye [Effective Pricing]*. M.: Ekzamen [in Russian].
9. Kristensen, K., Entoni, S. & Rot, E. (2015). *Chto dal'she? Teoriya innovatsiy kak instrument predskazaniya otraslevykh izmeneniy [What's next? The theory of innovation as a tool for predicting sectoral changes]*. M.E. Alpina Pablsher [in Russian].

Стаття надійшла до редакції 14.06.2018

Посилання на статтю / Reference a JournalArtic: Морской транспортный комплекс в системе международных экономических отношений / И.Н. Пархоменко // Развитие методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – 2018. – № 2. – С. 16-23.