

УДК656.611:338.47:005.330
JEL Classification L10, F02, F20, O20
DOI:10.31375/2226-1915-2018-2-34-42

НОРМАЛИЗАЦИЯ СОСТОЯНИЯ ПОДСИСТЕМ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА ПО КРИТЕРИЯМ УСТОЙЧИВОСТИ

А.Ф. Яворская

ст. преподаватель кафедры «Экономическая теория и предпринимательство на морском транспорте»
nastasia_onma@ukr.net

Национальный университет «Одесская морская академия», Одесса, Украина

Аннотация. Рассматриваются особенности формирования основных параметров рынка морской торговли по системным условиям устойчивого позиционирования. В основе принципа нормализации состояния системы лежит нацеленность инвесторов и операторов на параметры, отвечающие средним показателям, сложившихся в конкурентной среде. Состояние производственных подсистем морского транспорта характеризуется уровнем сбалансированности провозной способности флота и грузопотоков, возникающих в глобальных экономических отношениях. Кроме того обращается внимание на систему ограничений, предопределяющих направления инвестиционной стратегии. Поэтому в центре любого развития лежит принцип соответствия стандартам и правилам достижения не только экономических результатов, но и системной безопасности. Совокупность международных требований по безопасности мореплавания становится одним из критериальных ограничений экономической устойчивости.

Ключевые слова: морской транспорт, устойчивость, нормализация, эффективность, критерии принятия решений.

НОРМАЛІЗАЦІЯ СТАНУ ПІДСИСТЕМ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ПО КРИТЕРІЯМ СТІЙКОСТІ

А.Ф. Яворська

ст. викладач кафедри «Економічна теорія та підприємництво на морському транспорті»

Національний університет «Одеська морська академія», Одеса, Україна

Анотація. Розглядаються особливості формування основних параметрів ринку морської торгівлі з системних умовах стійкого позиціонування. В основі принципу нормалізації стану системи лежить націленість інвесторів і операторів на параметри відповідають середнім показникам, що склалися в конкурентному середовищі. Стан виробничих підсистем морського транспорту характеризується рівнем збалансованості провізної здатності флоту і вантажопотоків, що виникають в глобальних економічних відносинах. Крім того звертається увага на систему обмежень, які зумовлюють напрями інвестиційної стратегії.

© Яворская А.Ф., 2018

Тому в центрі будь-якого розвитку лежить принцип відповідності стандартам і правилам досягнення не тільки економічних результатів, але і системної безпеки. Сукупність міжнародних вимог з безпеки мореплавства стає одним з критеріальних обмежень економічної стійкості.

Ключові слова: морський транспорт, стійкість, нормалізація, ефективність, критерії прийняття рішень.

UDC 656.611:338.47:005.330

JEL Classification L10, F02, F20, O20

DOI:10.31375/2226-1915-2018-2-34-42

NORMALIZATION OF THE STATE OF MARITIME TRANSPORT SUBSYSTEMS ON SUSTAINABILITY CRITERIA

Yavorska A.

senior lecturer of the Department of «Economic Theory
and Entrepreneurship in Maritime Transport»

nastasia_onma@ukr.net

National University «Odessa Maritime Academy», Odessa, Ukraine

Abstract. *The main parameter for intensifying the development and use of the transport potential of the maritime industry is the outstripping growth in the results of the functional activity relative to costs. At the same time, qualitative and quantitative results differ. The nature of their ratio determines the pace of formation of the necessary resources. This approach should underlie the strategy of selecting the main directions that predetermine the formation of new transport capacities.*

The sustainability of the positioning of individual subsystems of the maritime transport industry is achieved by optimizing the combination of global trends, national and entrepreneurial interests and goals. A clear national and entrepreneurial policy of selecting the structural components of the development of merchant shipping becomes the main from the position of building a project for the development of all divisions of the marine economic complex. Retention of the basic standards and also the search for directions for the implementation of competitive leadership in the priorities are the main things.

The main regularities of increasing the competitive stability of maritime transport companies in the market of transport services include a permanent increase in the technical and economic level, improving the organization of interaction of subsystems in an integrated transport complex. The set of international requirements for the safety of navigation is becoming one of the criterial limitations of economic sustainability.

The problem over a long period of time in the system of development of the maritime transport of Ukraine has been the underestimation of this economic formation not only for the economic, but also for the political structure of Ukraine. However, the objective significance of transport operations with the sustainability of the development of the international economy until 2008 predetermined sufficient activity of the business structures in the development of the most profitable types of activity. There are stevedore works on metals, grain and container cargo flows.

Keywords: *maritime transport, sustainability, normalization, efficiency, decision criteria.*

Постановка проблемы. Постоянно возрастает значимость развития морской транспортной индустрии в системе международных экономических отношений и в сбалансированности макроэкономических показателей страны. Поэтому и формируется активная государственная морская транспортная политика. При этом противоречивые условия, предопределяющие потребности наращивания производственного потенциала морской транспортной индустрии, требуют изучения характера проявления различных трансформационных процессов. При этом задачи устойчивого [1] нормализованного [2] развития предопределяют дифференциацию подхода к выбору соответствующей стратегии.

Принципиальным в системе сложных нелиберальных стратегий развития глобального рынка морской торговли является реализация государственных интересов. В этом отношении заслуживает внимание изучение подхода Азербайджана, Грузии и Туркменистана, сосредоточивших внимание на развитии портового потенциала с использованием иностранных инвестиций. Сюда же можно отнести и Беларусь, которая добивается транспортной независимости внешней торговли в зоне приоритетного участия в международном разделении труда на основе морских компаний-резидентов. Были выполнены пробные перевозки калийных солей в Бразилию и Индонезию с использованием Белорусской судоходной компании и Белорусской фрахтовой транспортной компании.

Одновременно следует отметить дифференциацию подходов к ис-

пользованию национального морского транспортного потенциала в системе транспортной независимости внешней торговли. Выделяются в основном страны, реализующие активную политику в системе устойчивости национальных судовладельцев. Это Германия, Япония, Великобритания, Япония, Китай и др. Поэтому важно оценить целесообразность реализации такого подхода и в Украине.

Обзор последних исследований и публикаций. Выбор оптимального варианта достижения экономической адекватности национального морского транспортного комплекса по условиям эффективного инвестиционного процесса должен основываться на учете технической осуществимости проекта, экономичности, надежности, времени реализации, величины капитальных и текущих затрат.

Этому вопросу посвящены фундаментальные работы [3; 4] и постоянно освещаются отдельные стороны проблемы, в частности, представленные в публикациях [5; 6; 7]. Соглашаясь в целом с этими и другими публикациями, в статье изложен авторский подход к разрешению проблемы.

Задачи исследования. При любой форме интеграционных процессов в системе рынка морской торговли важно соблюдение дифференциального подхода к формированию общесистемных и предпринимательских результатов. Тем не менее, необходимо контролировать факторы и причины изменения объема перевозок грузов, повышение качества и безопасности перевозочного процесса, рост производительности потенциала.

На длительную перспективу реализации принципа интеграции на базе адекватности технико-экономического уровня предприятий транспорта следует ориентироваться на достижение конкурентных технологических параметров. Поэтому основной целью статьи является систематизация подходов отдельных подсистем к реализации глобальных принципов устойчивого позиционирования.

Основной материал исследования. Национальная морская транспортная система в основе своего развития должна ориентироваться, во-первых, на социально-экономические параметры государственной стратегии экономического роста и, во-вторых, на эффективность равноправного участия в освоении грузопотоков на основе конкурентных преимуществ. Эффективность состояния любой экономической подсистемы характеризуется положением: «Одним из самых фундаментальных методов для слияний и поглощений является рост» [8. С. 149]. Таким образом, расширяются возможности внутреннего роста и реализуется стратегия диверсификации.

Управление прямыми затратами транспортных предприятий в любой интеграционной системе не представляет трудностей. Сложность возникает в том, что при организации взаимодействия на принципах логистики расширяется круг распределяемых расходов. К ним относятся общесистемные расходы по формированию и управлению грузопотоками, формированию и использованию общесистемных объектов. Распределение издержек, связанных с отмеченным процессом, должно осуществляться с учетом величины прямых затрат по

отдельным объектам или операциям и времени использования таких ресурсов.

Критерий эффективности развития на основе интеграционных факторов предопределяется характером участия транспортного предприятия в обеспечении общесистемных результатов при формировании окупаемости предпринимательских затрат. Необходимость дифференциации результатов обусловлена задачами управления эффективностью совместной инвестиционной программы. Основным условием является стабильность принципа налогообложения и уровня ставок налога на прибыль и на оплату труда. Верхний предел оплаты труда должен зависеть только от его производительности.

При этом следует признать справедливым положение: «... по мере изменения условий бизнеса, ответственным управляющим следует постоянно пересматривать оперативные решения с точки зрения их влияния на денежные потоки» [9. С. 111]. В этом аспекте параллельно с переходом страны на внешнеэкономические отношения на условиях ВТО необходимо постепенно принять принцип оптимизации состояния транспортной составляющей морехозяйственного комплекса. Важна такая институциональная составляющая развития, которая стимулировала бы инвестиционную активность судостроительной отрасли и ориентацию национальных судовладельцев на ее загрузку заказами. В качестве исходных целей – достижение среднемировых соотношений торговли и провозной способности флота.

Морской транспортный комплекс страны независимо от формы

собственности предприятий должен рассматриваться в единстве функциональных целей и задач их достижения. Однако, коммерческая эффективность должна формироваться по локальным приоритетам и условиям операционной деятельности. В то же время в системе развития отдельных звеньев морского транспортного комплекса должны выделяться этапы:

- выбор уровня развития с позиции макроэкономики и стратегии предприятия;

- распределение ресурсов по проектам развития с учетом непрерывности поддержания конкурентной устойчивости;

- контроль уровня эффективности комплекса и его подразделений в условиях цикличности глобального фрахтового рынка и необходимости формирования резервов;

- выбор организационных форм обеспечения операционной эффективности функционирования объекта.

Этот подход отражает единство процесса функционирования и оптимизации технико-экономического уровня предприятия на базе инновационных решений и стандартных инвестиционных проектов, что позволяет достичь соответствия одного из важнейших принципов формирования предпринимательских структур: «... правильно управляемая организация должна иметь долгосрочные цели» [4. С. 62]. В этом отношении следует учитывать, что логистика, как эффективное управление материальными и связанными с этим денежными и информационными потоками предопределяет основные принципы развития предприятий морского транспорта.

При формировании стратегии устойчивого позиционирования национального морского транспортного комплекса страны в международном разделении труда необходимо соблюдать два важнейших условия:

- иметь жесткую систему защиты национальных интересов в пределах международного законодательства;

- четко формировать договоры коммерческого плана по критериям экономической целесообразности и обеспечивать их выполнение. В противном случае неизбежны потери торгового флота и других видов собственности. В качестве примера можно вспомнить историю ЧМП, АМП, а также судостроительной промышленности Украины.

Поучительной является в этом отношении история с государственным судостроительным заводом имени 61 коммунара. В период становления национальных принципов участия в международном разделении труда вследствие хаоса управления в судостроении, вопреки тому, что «... торговая марка, технические характеристики или обслуживание ... служат отличной основой для ценообразования, ориентированного на ценность товара...» [10. С. 90], Украина фактически потеряла статус судостроительной страны.

Формирование конкурентоспособности в изменяющихся условиях развития рынка морской торговли требует управления соответствием капитальной стоимости флота и динамики освоения грузопотоков. Эта стратегия должна отвечать положению: «Рыночная стоимость собственного капитала фирмы отражает рыночные ожидания, связанные с

оценкой способности фирмы создавать прибыль и денежные потоки» [2. С. 682]. При этом процесс усложняется необходимостью взаимодействия не только судоходного комплекса и мировой морской торговли, но и параметрами состояния судостроительного рынка.

При формировании долгосрочной стратегии развития морского транспортного комплекса по критериям макроэкономической целесообразности и устойчивого позиционирования в глобальном рынке морских перевозок необходимо учитывать особенности неравномерного развития экономических процессов. Достаточно четко отмечена глобальная закономерность в следующей характеристике: «... одновременные сдвиги макроэкономических переменных относительно своих трендов – феномен известный как экономический (деловой) цикл» [3. С. 68]. Отрасль морского транспорта наиболее остро реагирует на такие колебания в форме либо жесткого излишка провозной способности, либо лихорадочных заказов на строительство новых судов.

Значимость необходимой провозной способности по критериям государственных интересов формирует особенность подхода к достижению стратегических целей. Большинство морских государств в условиях ограниченности средств использовали различные инструменты для постепенного развития торгового флота и поддержания судостроительной промышленности. Используются специальные регуляторные правила для активизации положения в индустрии создания торгового флота. В ряде стран (Китай, Италия, Испания) правительства участвуют в уп-

равлении судостроительными комплексами. Широко использовалось прямое субсидирование до 9 процентов стоимости судна. Используется финансовая помощь отечественным судовладельцам при загрузке национальной судостроительной базы. Особое место должно принадлежать гарантированию и субсидированию процентов доступных кредитов для инвестиционной деятельности.

В системе перспективного устойчивого развития и эффективной функциональной деятельности судоходных компаний необходимо выбрать стратегические цели и совокупность задач в связи с тем, что проблемой становится: «Центральная задача сбалансированной системы показателей ... состоит в структуризации предлагаемых формулировок и согласовании их друг с другом» [11. С. 184]. Отсюда принципиальным в системе построения проекта развития всех подразделений морехозяйственного комплекса становится четкая государственная и предпринимательская политика выбора структурных составляющих развития торгового судоходства.

Принципиальная значимость адекватного развития морского транспортного комплекса страны предполагает формирование двух благоприятных условий – институциональной поддержки и эффективной реализации предпринимательских проектов. В этом аспекте необходимо обратить внимание на жесткую стратегию России, которая еще с 1992 года настойчиво реализовывала приоритетность развития национальной морской индустрии. Часть налога на прибыль предприятий морского транспорта направлялась на создание

инвестиционного фонда развития флота. Здесь и освобождение предприятий от уплаты налогов на землю и исключение искусственно созданных сооружений из налогообрующей базы.

Российские предприятия освобождались от пошлины на импорт судов и оборудования. Не подлежал таможенному регулированию и приобретенный бункер на зарубежных базах. На этом фоне украинский флот проигрывал из-за дополнительного налогового бремени. Порты же облагались дополнительным фактически 50-75 % налогом на чистую прибыль, в форме ее изъятия в бюджет.

Изложенная ситуация и опыт развития морской индустрии Японии и Китая подтверждают первичность ориентация на макроэкономические интересы с последующим выходом на свободные сегменты мирового фрахтового рынка. Проблемой становится выбор метода измерения результатов достижения поставленной цели, особенно это подчеркивается положением: «... нужно иметь мужество использовать пусть необычные, но действительные показатели...» [11. С. 228]. На начальном этапе выработки конкурентной стратегии в качестве показателя, на который должна ориентироваться система,

нами рекомендуется принимать средний уровень морской транспортной составляющей в структуре ВВП.

Выводы. При формировании бюджета предприятия необходимо учитывать и отрицательные факторы, которые должны быть компенсированы реализацией особых проектов. Следует учитывать, что почти все факторы, влияющие на объемы транспортной работы, являются внешними по отношению к ресурсам морского транспорта. Даже при прогнозировании параметров по тенденции ретроспективного периода управлять такими факторами невозможно.

К закономерностям повышения конкурентной устойчивости предприятий морского транспорта на рынке транспортных услуг следует отнести перманентное повышение технико-экономического уровня, совершенствование организации взаимодействия подсистем в интегрированном транспортном комплексе. Поэтому в качестве результата такого развития не следует ожидать повышения эффективности инвестиционных проектов, главным становится сохранение статуса фирмы на базе расширения масштабов производственной деятельности.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Повестка дня на XXI век. – Рио-де-Жанейро: ООН, 1993. – 300 с. – Режим доступа: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/agenda 21.shtml
2. Дамодаран А. Инвестиционная оценка: Инструменты и методы оценки любых активов. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. – 1342 с.

3. Сакс ДЖ. Д. Макроэкономика. Глобальный подход / ДЖ.Д. Сакс, Б.Ф. Ларрен. – М.: Дело, 1996. – 847 с.
4. Адизес И.К. Управление жизненным циклом корпораций / И.К. Адизес: Пер. с англ. / Под ред. А.Г. Сеферяна. – СПб.: Питер, 2007. – 384 с.
5. Примачев Н.Т. Программный план (программа) действий ООН [Электронный ресурс]: Принципы интеграции в торговом судоходстве: монография / Н.Т. Примачев, А.Н. Примачев. – Одесса: Феникс; М.: Транслит, 2006. – 360 с.
6. Крук Ю. Продолжить реформы морской отрасли / Ю. Крук // Порты Украины. – 2017. – № 9. – С.38-39.
7. Гребенник Н.Г. Алгоритм реалізації кластерної концепції в Одеському регіоні / Н.Г. Гребенник, Ю.О. Наврозова, В.С. Бондаренко // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук праць. – 2017. – № 4. – С.109-123.
8. Гохан П.А. Слияния, поглощения и реструктуризация компаний / П.А. Гохан; пер. с англ. А. Шматова. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. – 741 с.
9. Кинг А.М. Тотальное управление деньгами / А.М. Кинг; пер. с англ. Н.А. Дорофеевой. – СПб.: Полигон, 1999. – 448 с.
10. Долан Р. Дж. Эффективное ценообразование / Р. Дж. Долан, Г. Саймон. – М.: Экзамен, 2005. – 416 с.
11. Внедрение сбалансированной системы показателей / Horvath & Partners; Пер. с нем. – 2-е изд. – М.: Альпина Бизнес Бук, 2006. – 478 с.

REFERENCES

1. Programmnuyu plan (programma) deystviy OON [The program plan (program) of action of the United Nations Organization] (1993), 300 Retrieved from http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/agenda21.shtml [in Russian].
2. Damodaran, A. (2004). Investitsionnaya otsenka: Instrumenty i metody otsenki lyubyykh aktivov. [Investment evaluation: Tools and methods for valuing any assets.]. M.: Alpina Biznes Buks [in Russian].
3. Saks, DZH. D. & Larren, B. F. (1996). Makroekonomika. Global'nyy podkhod [Macroeconomics. Global approach]. M.: «Delo» [in Russian].
4. Adizes, I. K. (2007). Upravleniye zhiznennym tsiklom korporatsiy [Enterprise Lifecycle Management]. SPb.: Piter [in Russian].
5. Primachev, N.T. & Primachev, A.N. (2006). Printsipy integratsii v trgovom sudokhodstve [Principles of integration in merchant shipping]. Odessa: FenIks; M.: Translit [in Russian].
6. Kruk, Yu. (2017). Prodolzhit' reformy morskoy otrasli [Continue the reform of the maritime industry]. Porty Ukrainy – Ports of Ukraine, №9, 38 – 39 [in Russian].

7. 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]*
8. Gokhan, P. A. (2004). *Sliyaniya, pogloshcheniya i restrukturizatsiya kompaniy [Mergers, acquisitions and restructuring of companies]. M.: Alpina Biznes Buks [in Russian].*
9. King, A.M. (1999). *Total'noye upravleniye den'gami [Total money management]. SPB.: Poligon [in Russian].*
10. Dolan, R. Dzh & Saymon, G. (2005). *Effektivnoye tsenoobrazovaniye [Effective Pricing]. M.: Ekzamen [in Russian].*
11. Horvath & Partners (2006). *Vnedreniye sbalansirovannoy sistemy pokazateley [Implementation of a balanced system of indicators], M.: Alpina Biznes Buk [in Russian].*

Стаття надійшла до редакції 20.06.2018

Посилання на статтю/ Reference a JournalArtic: Нормализация состояния подсистем морского транспорта по критериям устойчивости / А.Ф. Яворская // Развитие методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – 2018. – № 2. – С. 34-42.