

УДК 656.61:338.47(045)

JEL Classification: F 29, L 91

DOI: 10.31375/2226-1915-2019-2-28-38

Н.Н. Примачева

к.э.н., доцент кафедры

«Экономическая теория и предпринимательство
на морском транспорте»

pnn170170@gmail.com

ORCID: 0000-0002-4206-5270

Национальный университет

«Одесская морская академия», Одесса, Украина

С.Ю. Стахов

аспирант кафедры «Вычислительная математика»

факультета математики, физики и информационных технологий

yusan-77@yandex.ru

Национальный университет им. И.И. Мечникова, Одесса, Украина

ПРОБЛЕМЫ УСТОЙЧИВОСТИ РАЗВИТИЯ ПОДСИСТЕМ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНДУСТРИИ

***Аннотация.** Важнейшей проблемой устойчивого позиционирования национального флота и портов в глобальном и региональном сегменте рынка морской торговли становится развитие теории сбалансированности интересов всех участников международных экономических отношений. В этом процессе значительное место занимает ускорения оборачиваемости оборотного капитала в жизнедеятельности предприятий. Одновременно усиливается значимость перехода к инновационным технологиям. Отмеченные проблемы должны решаться с учетом усиления принципа нормализации управления денежными потоками с учетом усиления позиции интеграционных технологий взаимодействия в структуре новых глобальных транспортных маршрутов. Вместе с тем возникают проблемы взаимосвязи предпринимательских результатов и мегаэкономических ограничений по факторам ограничений воздействия на окружающую среду. Именно это и становится глобальной проблемой выбора и реализации экономических решений. Особенно это жестко касается всех составляющих индустрии мореплавания. Именно высокая энергоемкость перевозочного процесса на основе использования низкосортных видов топлива и становится важнейшей проблемой выбора инновационных технологий. Это в свою очередь ограничивает реализацию принципа сбалансированного участия государств в морских перевозках при жесткой недоступности инвестиционных источников.*

***Ключевые слова:** устойчивость развития, морская индустрия, эффективность, инновационные технологии, интеграция.*

УДК 656.61:338.47(045)
JEL Classification: F 29, L 91
DOI:10.31375/2226-1915-2019-2-28-38

Н.М. Примачова
к.е.н., доцент кафедри
«Економічна теорія
та підприємництво на морському транспорті»
Національний університет «Одеська морська академія», Одеса, Україна

С.Ю. Стахов
аспірант кафедри «Обчислювальна математика»
факультету математики, фізики та інформаційних технологій
Національний університет ім. І.І. Мечникова, Одеса, Україна

ПРОБЛЕМИ СТІЙКОСТІ РОЗВИТКУ ПІДСИСТЕМ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНДУСТРІЇ

***Анотація.** Найважливішою проблемою стійкого позиціонування національного флоту і портів в глобальному і регіональному сегменті ринку морської тор-гівлі стає розвиток теорії збалансованості інтересів всіх учасників міжнародних економічних відносин. У цьому процесі значне місце посідає прискорення оборотності оборотного капіталу в життєдіяльності підприємств. Одночасно посилюється значимість переходу до інноваційних технологій. Зазначені проблеми повинні вирішуватися з урахуванням посилення принципу нормалізації управління грошо-вими потоками з урахуванням посилення позиції інтеграційних технологій взає-модії в структурі нових глобальних транспортних маршрутів. Разом з тим виникають проблеми взаємозв'язку підприємницьких результатів і мегаекономічних обмежень за чинниками обмежень впливу на навколишнє середовище. Саме це і стає глобальною проблемою вибору і реалізації економічних рішень. Особливо жорстко це стосується всіх складових індустрії мореплавання. Саме висока енергоємність перевізного процесу на основі використання низькосортних видів палива і стає найважливішою проблемою вибору інноваційних технологій. Це в свою чергу обмежує реалізацію принципу збалансованої участі держав у морських перевезеннях при жорсткій недоступності інвестиційних джерел.*

***Ключові слова:** стійкість розвитку, морська індустрія, ефективність, інноваційні технології, інтеграція.*

UDC 656.61:338.47(045)
JEL Classification: F 29, L 91
DOI:10.31375/2226-1915-2019-2-28-38

N. Primacheva
DSc (Econ.), associate Professor
of the «Economic Theory and Business
Undertakings on Marine Transport»
National University «Odessa Maritime Academy», Odessa, Ukraine

S. Stachov
Post graduate student of the department
«Mathematical analysis» Faculty of mathematics,
physics and information technologies
National University I.I. Mechnikov, Odessa, Ukraine

PROBLEMS OF SUSTAINABILITY OF THE SEA TRANSPORT INDUSTRY SECTORS DEVELOPMENT

Abstract. *The development and operation of the maritime transport industry is accompanied by systemic changes which in a certain way correct the established process of maritime intermodal communications development and their transformation into the logistic segment of the maritime trade global market. It is important to focus on the nature of the manifestation of a complex set of production and economic changes. There is a need to reassess the role of indicators that reflect a set of resource and effective changes. They ultimately become objects of management from the standpoint of speeding up the cargo delivery and the formation efficiency of the sea transport enterprises economic potential. Therefore, it is important to achieve compliance with the growth of the fleet carrying capacity and the marginal level of sea transport services price performance.*

International goods and passengers transportation as a special component of the international division of labor differs from other subsystems by the duration of the life cycle and the dependence of capital intensity on the activity of shipbuilding. Therefore, the shipping business profitability depends on the influence of a number of external factors. At the same time, the formation of a real synergistic effect based on interaction factors should be taken into account by system standards and rules that stimulate this activity on the basis of socio-economic results.

At the same time, there are problems in the connection between entrepreneurial results and mega-economic restrictions on the factors that limit environmental impact. This factor becomes the global problem of choosing and implementing economic decisions. This is especially tough for all components of the shipping industry. The high energy intensity of the transportation process based on the low-grade fuels use becomes the most important problem in the choice of innovative technologies. This, in turn, limits the implementation of the principle of balanced states participation in maritime transportation with a severe inaccessibility of investment sources.

Keywords: *development stability, maritime industry, efficiency, innovative technologies, integration.*

Постановка проблеми. Проблема устойчивости рынка морской торговли обуславливается изменчивостью социально-экономической политики отдельных государств и неустойчивостью рыночных отношений по сложной совокупности факторов. Поэтому организации, несмотря на заинтересованность в достижении системной сбалансированности социального, экономического и экологического развития, вынуждены принимать определенные экономические риски. Так, проект Транскаспийского международного транспортного маршрута, основанный использовании

паромных сообщений на основе создания паромов типа Ro-Pax, объединяет функциональное назначение – скорость доставки с системой соответствия портовой структуры. В соответствии с этим реконструированы порты Туркмен-баши и Баку на Каспии, строится порт Анаклия в Грузии, а Украина ориентируется на паромы, не отвечающие современным инновационным требованиям. Однако для расширения сферы позиционирования интермодальных технологий доставки грузов по альтернативным маршрутам необходима не только соответствующая платежеспособность

фрахтователей, но и свобода выбора операторов по критериям приоритетов доставки грузов. В этом отношении один из маршрутов стратегии «Один пояс – один путь», предусматривающий использование грузового хаба Беларуси, фактически диктует ценовые и временные требования к участию транспортного комплекса Украины.

Конкурентная функциональная и стоимостная устойчивость судоходной компании должна контролироваться величиной и структурой добавленной стоимости. Фрахтовый денежный поток от реализации потенциала провозной способности должен обеспечивать реализацию двух основных задач: эффективность повышения конкурентного уровня основного и человеческого капитала. При этом техническое состояние флота и система менеджмента постоянно должны оценивать адекватность относительно конъюнктуры и другие внешние факторы формирования костерного сегмента интермодальных технологий. В условиях логистических положений и критериев принятия решений функциональная конкурентоспособность должна контролироваться уровнем чистого результата.

Обзор последних исследований и публикаций. Значимость морского транспорта для эффективного позиционирования национальных экспортеров во внешней торговле и предопределяется активностью исследования проблем оптимизации состояния подсистем морехозяйственного комплекса. Тем не менее, в ряде публикаций [1; 2] вопросы раскрыты не в полной мере четко. Фактически не уточняются особенности формирования длительность жизненного цик-

ла капитальных активов в системе важнейших задач полномасштабного использования интеграционных процессов [3; 4; 5].

Тем не менее, в любых условиях среди классификационных признаков реализации проекта развития рынка морской торговли необходимо выделить стратегические цели, учитывающие усиление роли этого вида деятельности. Особое значение приобретает программа достижения финансовой устойчивости флота и национальных портов за счет управления адекватностью качества относительно основных конкурентов и требований грузовладельцев.

В Украине оказывается недоступным сегмент инновационных технологий развития морской индустрии и фактически не раскрываются проблемы становления автономного судоходства, поэтому в статье обращается внимание на решение ряда проблем

Постановка задачи. В основе конкурентной позиции реальной морской державы и развивающейся судоходной компании лежит сохранение адекватности основного и человеческого капитала текущим изменениям. Отмеченное в условиях Украины при ограниченности инвестиционных ресурсов предопределяет величину интенсивности денежного потока относительно использования инвестиционного капитала предприятия. Выбор условий включения в интеграционные процессы на основе приоритета транзитного пространства и возможного доступа к финансовым ресурсам проекта Нового шелкового пути. В противном случае грузопотоки уйдут на альтернативные направления, что и предопределяет дальнейшие потери фрахтовой выручки, что и наблю-

дается в сегменте экспорта зерна, где порядка 90 процентов грузопотока обслуживается иностранным флотом.

При этом следует учитывать, что «Капитал создается путем вложения денег в прибыльное предприятие» [6. С. 54]. Главным становится снижение риска ошибок в управлении соответствием денежного потока и капиталоемкости в сегменте специализации глобального рынка морской торговли. Формирование эффективной отдачи стоимости транспортного флота в течение жизненного цикла компании требует финансовых резервов для страхования рисков экономического кризиса. Важно обеспечить управление по эффективному соотношению результатов и затрат. Их величина должна обеспечивать экономические цели судовладельцев, судостроителей и взаимодействующих подразделений логистического комплекса.

Основной материал исследования. Потенциальные возможности всех видов морского судоходства на основе портового потенциала Черного моря ограничиваются рядом экономико-правовых, организационных и технических факторов всех прибрежных государств, вследствие неполного соответствия современным тенденциям инновационных процессов в судоходстве. Для полномасштабного развития региональной морской транспортной индустрии необходимы усилия государственных структур, судовладельцев и всего сервисного транспортного комплекса по обслуживанию межрегиональных грузопотоков. С учетом погодной

цикличности по сезонам года маршруты и их продолжительность могут существенно изменяться, особенно при перевозке зерновых.

Центральной проблемой управления функциональной деятельностью и проектами достижения классификационных признаков основной цели является нормализация стоимости проекта и адекватного формирования денежного потока по этапам реализации выбранной стратегии [7]. Необходимо учитывать то обстоятельство, что на уровень целевой прибыли оказывают влияние не только платежеспособность потребителей интермодальных сообщений, на нишу которых ориентируется компания, но и от множества факторов неустойчивости и недостаточной управляемости затрат. Именно денежные потоки, являясь конечной целью, требуют использования особых методов оценки и управления развитием специализированного флота и зоны его приоритетного позиционирования подсистем морской транспортной индустрии (МТИ).

Принципиальное значение в любых производственных подсистемах играют альтернативные или дополняющие варианты развития, но особенное значение этот процесс приобретает для объектов длительного жизненного цикла. Поэтому важно определить время реализации конкурентоспособного инвестиционного проекта по критериям ценового позиционирования и фирменного уровня транспортного сервиса (рис.1).



Рис. 1. Механизм реализации проекта развития подсистем МТИ по интеграционным программам

Источник:

Аткиссон А. «Как устойчивое развитие может изменить мир», разработано на основе [8]

Как видно из рис. 1 с позиции формирования устойчивого имиджа функциональной деятельности судоходной компании центральной задачей становится достижение ценовых преимуществ по внутренней норме окупаемости относительно равновесных тарифов. Основной целью в условиях современного развития альтернативных форм интермодальных технологий торгового судоходства для любого судовладельца является устойчивость конкурентного позиционирования [8] в приоритетном регионе специализации. Однако необходимо учитывать жесткую закономерность циклических колебаний грузопотоков, а, следовательно, и доходов судовладельцев. В этом аспекте следует упомянуть следующий отрицательный акцент – снижение загрузки судостроительного комплекса.

Особое внимание следует обратить на блок дифференциации формирования конечных результатов: управление чистой приведенной стоимостью и достижением нормализованной окупаемости капитальной стоимости МТИ. Это позволяет контролировать процесс возмещения инвестиционных затрат в условиях изменения стоимости денег и формирования новых тенденций в интегрированных транспортных технологиях.

В систему параметров развития и экономической устойчивости входит уровень риска принятия инвестиционных решений и возникновения новых конкурентных предложений. Поэтому важно уделять внимание внешним эффектам, которые формируются в сферах, связанных с поддержанием технической адекватности производственного потенциала под-

систем морской транспортной индустрии.

К экономико-правовым факторам активизации инвестиционной деятельности в стратегии расширения маршрутов доставки грузов следует отнести использование принципа налогового поощрения проектов создания новых рабочих мест и расширение позиции на внутреннем и внешнем рынках. В качестве инструментария должен использоваться механизм налогового кредитования до момента полномасштабного использования производственных возможностей проекта.

К приоритетным направлениям и программам конкурентного позиционирования национального судоходного комплекса в региональном Черноморском сегменте в течение долгосрочного периода следует отнести:

- повышение рейтинга средних морских и основных речных портов и инфраструктуры, обеспечивающей транзит и интермодальные технологии;
- выбор адекватного типа судна и на этой основе соответствующей провозной способности;
- расширение международных маршрутов на основе базисных портов Украины;
- эффективное использование транзитных особенностей страны для предоставления стандартных и специфических услуг;
- интеграция национальной транспортной системы в систему общеевропейского водного транспортного рынка.

Стратегия конкурентного позиционирования регионального сегмента судоходства должна преду-

смачивать не только подготовку производственного потенциала, но и маркетинговые технологии его использования. Кроме формирования капитальной стоимости объектов внимание необходимо сосредоточить на принципах управления стратегией лидерства в достижении эффективности затрат и капитала.

Несмотря на предпринимательские основы развития судоходства в режиме интермодальных сообщений при его стабилизации следует учитывать фактическое единство морского пространства независимо от государственных границ. Сходство исторического развития, близость торговых и экономических связей при культурной и производственной дифференциации возможно корпоративное формирование устойчивой позиции отдельных участников системы.

К системе стратегических решений по поддержанию масштабы развития функционирования национального сегмента торгового судоходства, ориентированного на интермодальные технологии, следует отнести:

- управление оптимальностью соотношения капитальной отдачи и производительности труда по системе формирования и обслуживания грузопотоков и поддержания технической надежности судов;

- сбалансированное распределение дополнительных денежных потоков при гармонизации инвестиционной деятельности и формировании чистого дохода и предельных затрат с учетом особенностей ценообразования на услуги транспортного флота [9].

Сложность заключается в реализации финансовой заинтересован-

ности судовладельческих структур при понижении отчислений в региональные институциональные подсистемы.

Выводы. Особенно важно реализовать стратегию адекватности в сегментах нового шелкового пути в условиях жесткого конкурентного позиционирования параллельных транспортных подсистем. При этом необходимо учитывать особенности проявления процессов развития региональных подсистем судоходства, выступающих на основе приоритетных подходов. Возникновение противоречий в характере освоения морских регионов на основе альтернативных проектов судоходства обусловлено дифференциацией нормы прибыли и цикличностью грузопотоков.

Для последних принцип экономичности становится определяющим. В этом аспекте важно сопоставление уровня достигнутых результатов не только с интенсивностью труда, но с количеством операций по формированию всей логистической цепи. Важнейшими отличительными характеристиками должны рассматриваться производительность, экономичность и системная безопасность плавания даже при ограниченности портовой инфраструктуры.

В центре управления судопотоками должна лежать минимизация различных инструктивных материалов. Нельзя допускать чрезмерную отдаленность топ-менеджмента компании от основного исполнительского звена особенно при расширении цифровой экономики в торговом судоходстве. В основе эффективности управления компанией должно лежать простая система контроля и минимум управленческих звеньев.

Годовой финансовый результат реализации потенциала судоходной компании, предоставляющей новый уровень качества услуг, основывается на уровне прибыльности освоения маршрута. В качестве критерия выступают, с одной стороны, норма процентной ставки, а, с другой, реальная оценка грузовладельцами. При превышении коммерческих параметров инновационного уровня интеграционных технологий, формирующих эмерджентный эффект, следует рассмотреть целесообразность его признания с позиции макроэкономической системы до полной реализации потенциала судоходной компании.

В современных условиях, когда в глобальном аспекте все формы судоходства, независимо от фирменной цели, становятся одной из ведущих отраслей формирования эффективных денежных потоков, в Украине должна расширяться транспортная активность на базе приоритетного развития морского транспортного кластера. Для реализации задачи необходима разработка собственных проектов судов, учитывающих особенности мореплавания в сегменте Черного моря в других морских бассейнах.

Украина имеет исторический опыт использования принципа бербоут-чартера для формирования провозной способности специализированного флота. Это одна из специфических форм лизинга, в котором заинтересовано ряд сторон, поэтому снижает риск неуспеха. В основе бизнес-плана развития локального сегмента рынка морской торговли должны лежать механизм управления организацией корпорации (совместного

предприятия) – операторской судоходной компании.

В условиях глобального внимания к факторам и задачам развития морской индустрии [10] важно использовать всю систему стимулирования активизации инвестиционных и инновационных решений. В этом аспекте следует оптимально использовать налоговый инструментарий. Изъятие части прибыли через ставку налога с широким использованием льгот обеспечивает стимулирование функциональной деятельности, основанной на реализации дорогостоящих инвестиционных проектов. Важно учесть общесистемную, не только коммерческую эффективность создания новых рабочих мест.

Для поддержания на начальной стадии жизненного цикла перспективных проектов транзитного транспортного обслуживания и достижения рентабельной деятельности предприятий, привлекающих новых работников, должны предоставляться за счет средств бюджета налоговые кредиты в течение пяти лет с последующим погашением за счет появления прибыли.

Устойчивость финансового положения основывается на значительных инвестиционных затратах, поэтому к перспективным факторам развития судоходства следует отнести реализацию проекта дноуглубления в украинских портах. Окупаемость этих средств в последующем будет основана не только на транзите Восток-Запад, но и на развитии костерного судоходства, отличающегося от существующих вариантов.

Главным становится достижение сбалансированности в правах функциональной деятельности пред-

приятый различной формы собственности, расположенных в одной акватории, или пользующимися единими морскими путями.

Нельзя допускать в едином транспортном пространстве отклонений от нормальных конкурентных отношений.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. *The problems of sustainable development of the global maritime transport industry's subsystems/ под общ. ред. Примачева Н. и Gdansk: Klimek H. UG ITiHM – Odessa: Grin, 2014. 316 с.*
2. *Klimek H. Nova koncepcja transeuropejskiej sieci transportowej: Studia I materialy Instytutu transportu I handlu morskiego. Gdansk, p. 12 – 34*
3. *Sotnichenko L. Solokha D. & Bessonova S. Justification of business entities development based on innovative principles // Academy of Strategic Management Journal. Volumt 17. Issue 5, 2018*
4. *Ризун Н. О., Рыжова Г. А. Проблемы импорта угля в Украину // Развитие методів управління та господарювання на транспорті. Одеса: Вип. 2(63), 2018. С. 87-99*
5. *Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD – New York and Geneva: UN, 2018. 116 p.*
6. *Пайк Р., Нил Б. Корпоративные финансы и инвестирование; пер. с англ. Е. Ковачева и др. СПб.: Питер, 2006. 784 с.*
7. *Кристенсен К., Скотт Э., Эрик Рот. Что дальше? Теория инноваций как инструмент предсказания отраслевых изменений; Пер. с англ. М.: Альпина Паблшер, 2015. 400 с.*
8. *Аткиссон А. Как устойчивое развитие может изменить мир; пер. с англ. М.: БИНОМ, 2015. 455 с.*
9. *Баумоль Б. Секреты экономических показателей; пер. с англ. – Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2007. 352 с.*
10. *Lehmacher W. (2017). The Global Supply Chain: How Technology and Circular Thinking Transform Our Future. Springer International Publishing AG. Cham, Switzerland*

REFERENCES

1. *Primacheva, N. & Klimek H. (2014). The problems of sustainable development of the global maritime transport industry's subsystems/ pod obshch. red. Primacheva N. i Gdansk: Klimek H. UG ITiHM – Odessa: Grin, 316.*
2. *Klimek, H. (2013). Nova koncepcja transeuropejskiej sieci transportowej: Studia I materialy Instytutu transportu I handlu morskiego. Gdansk, 12-34 [in Polish]*

3. Sotnichenko, L. Solokha, D. & Bessonova, S. (2018). *Justification of business entities development based on innovative principles. Academy of Strategic Management Journal. Volumt 17. Issue 5.*
4. Rizun, N.O. & Ryzhkova, G.A. (2018). *Problemy importa uglya v Ukrainu [Problems of coal import to Ukraine]. Rozvitok metodiv upravlinnya ta gospodaryuvannya na transporti – Development of management and entrepreneurship methods on Transport. Odesa: Vip. 2(63), 87-99 [in Russian]*
5. *Review of Maritime Transport (2018). Report by the UNCTAD – New York and Geneve: UN, 116 [in English]*
6. Payk, R. & Nil, B. (2006). *Korporativnye finansi i investirovanie [Corporate Finance and Investing] / per. s angl. Ye. Kovacheva i dr. SPb.: Piter, 784 [in Russian].*
7. Kristensen, K., Skott, E. & Erik Rot (2015). *Chto dalshe? Teoriya innovatsiy kak instrument predskazaniya otraslevykh izmeneni; Per. s angl. M.: Alpina Pablsher, 400 [in Russian].*
8. A. Atkisson, A. (2015). *Kak ustoychivoe razvitie mozhet izmenit mir [How sustainable development can change the world]; per. s angl. M.: BINOM, 455 [in Russian].*
9. Baumol, B. (2007). *Sekrety ekonomicheskikh pokazateley [Secrets of economic indicators]. Dnepropetrovsk: Balans Biznes Buks, 352 [in Russian].*
10. Lehmacher, W. (2017). *The Global Supply Chain: How Technology and Circular Thinking Transform Our Future. Springer International Publishing AG. Cham, Switzerland.*

Стаття надійшла до редакції 15.05.2019

Посилання на статтю: Примачева Н.Н., Стахов С.Ю. Проблемы устойчивости развития подсистем морской транспортной индустрии // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць, 2019. № 2. С. 28-38. DOI: 10.31375/2226-1915-2019-2-28-38.

Reference a JournalArtic: Primacheva N. & Stachov S. (2019). Problems of sustainability of the sea transport industry sectors development. Development of management and entrepreneurship methods on transport, 28-38. DOI: 10.31375/2226-1915-2019-2-28-38.