

Яворская А. Ф.
*старший преподаватель кафедры
«Экономическая теория и предпринимательства
на морском транспорте»
Национального университета
«Одесская национальная морская академия»*

Yavorskaya A. F.
*Senior lecturer of the Department
of “Economic Theory and Entrepreneurship in Maritime Transport”
National University “Odessa Maritime Academy”*

ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Аннотация. В условиях неустойчивого развития региональных сегментов мировой экономики возрастают роль и функции морского транспорта в обеспечении эффективности международного разделения труда, поэтому расширяется многообразие механизмов и инструментария управления конкурентным позиционированием флота и достижением текущих приоритетов. Внимание уделяется не только экономическим факторам развития локальных морских транспортных комплексов, но и некоммерческим факторам принятия решений. В статье обращено внимание на дифференциацию чисто предпринимательского подхода к оцениванию общесистемной значимости объекта в будущем и его влияние на изменение базисного положения. Рассмотрены особенности изменения основных параметров и организационных, обеспечивающих эффективную устойчивость предпринимательской деятельности флота и портов в условиях жесткой изменчивости базовых характеристик морской транспортной индустрии.

Ключевые слова: морской транспорт, принцип нормализации, организация, эффективность развития, транспортный потенциал.

Вступление и постановка проблемы. В основе развития экономического потенциала национальной морской транспортной индустрии должна лежать стратегия ее устойчивого позиционирования во внешнеэкономической деятельности резидентов страны. Среди приоритетов следует выделить критерии эффективности на основе конкурентоспособности и специализации. Особое место занимает принцип нормализации состояния относительно участия страны в международном разделении труда [1], поэтому для каждой подсистемы морского транспорта должна быть сформирована программа адекватного развития с учетом реальных преимуществ инновационной и операторской деятельности предприятий по зонам влияния.

В любом случае основой экономического потенциала подсистем морской транспортной индустрии остаются капитальные активы и их вещественная форма, а именно производственные средства. При этом следует различать этапы экономического роста по его структурным составляющим. Для стран с высоким темпом экономического роста определяется граница устойчивого позиционирования в национальной и глобальной экономике с учетом расширения масштабов деятельности развивающихся стран.

Среди совокупности функций морского транспортного потенциала в условиях глобализации следует выделять функцию управления доходами и собственностью. С этой функцией должна согласовываться функция управления кредиторской задолженностью по критериям международного права. При ее нарушении, как показали результаты ликвидации ЧМП, возможны жесткие кризисные ситуации. Достаточно рассмотреть потерю лайнера Одессы. В первом полугодии 1995 года начался шквал ареста судов по долгам компании. Этот же путь в 2017 году прошла компания “Nanjing Sh”.

Анализ последних исследований и публикаций. Приоритеты экономического роста с позиции уровня жизни граждан любой страны определяют задачи и

способы активизации деятельности национальных предпринимательских структур. Одновременно проходящие процессы глобализации на основе равного доступа к природным ресурсам и инновационным технологиям при ограниченности доступа к инвестиционным ресурсам обуславливают необходимость выбора альтернативных решений с позиции глобального рынка морской торговли.

Фактически пределы выбора формы экономической политики государства, судя по характеру действия отдельных стран в течение 2001–2017 годов, основываются на принципе трех ключевых преимуществ и трех ключевых недостатков [2, с. 123]. В этом отношении в условиях глобализации хозяйственных отношений экономическая независимость отдельных стран тесно связана с тремя направлениями развития:

- эффективная специализация и устойчивость позиционирования в системе международного разделения труда;
- формирование наиболее надежной системы обеспечения энергетических потребностей;
- конкурентный транспортный комплекс, включающий развитую морскую транспортную индустрию.

Но организационно-правовые формы регулирования и администрирование существенно дифференцируют возможности реализации потенциала морского транспорта отдельных государств независимо от формы собственности предпринимательских структур.

Одним из уроков кризиса 2008–2009 годов следует рассматривать более глубокое падение промышленного производства государств, которые не имеют четкой структуризации в международной интеграции. Об этом свидетельствует характер снижения объема выпуска черных металлов по странам и их группам. Так, падение выпуска металлургии в Евросоюзе в 2009 году составило 5,3%, в Северной Америке – 5,5%, в Японии – 1,2%, а в СНГ – 8,1%. Как известно, в структуре последнего основными производителями являются Россия и Украина. Этот же

сегмент національної економіки найбільше тесно пов'язані з іншими інвестиційними галузями.

Україна внаслідок переваг розташування відносно векторів міжнародної торгівлі, незважаючи на обмеження проходу Босфору, володіє значительним транзитним потенціалом для ряду держав Європи, Дальнього Сходу та більшості регіонів Азії. Головною стає конкурентоспроможність виробничого потенціалу торгових портів, транспортного флоту та наземних видів транспорту. Ключовими умовами реалізації транзитного потенціалу є чітка економіко-правова система забезпечення рівноправ'я та комерційної доцільності [3]. Саме це напрямлення в значительній мірі не відповідає сучасним вимогам обслуговування транзитних вантажних потоків та формування цінності міжнародних операторів. Тому вантажні потоки ухиляються до альтернативних напрямків, в зв'язі з чим обмежується диверсифікація морської транспортної індустрії України.

Слід відзначити повноту аналізу та контролю ситуації в провідних аналітико-консалтингових структурах [4; 5]. Крім того, в статті звертається увага на особливості підходів вітчизняних та зарубіжних дослідників [6; 7].

В даний час виділяється стратегія інтеграції обслуговування міжнародних вантажних потоків на основі мультимодальних транспортних технологій. Особливо чітко в цьому процесі повинна проявлятися політика розвитку міжнародних транспортних коридорів з урахуванням проекту «Один пояс – один шлях».

Оскільки порушення принципу ринкової доцільності та економіко-правового забезпечення використання транзитного потенціалу свідчить про неопределенність використання проекту перекачки нафти по системі Одеса – Броди. З моменту введення в експлуатацію потенціал не використовувався по прямому призначенню через відсутність вантажного потоку внаслідок порушення принципу інтеграції в міжнародному транспортному просторі.

За пропозицією росіян та Казахстану нафта перекачувалась по магістральному трубопроводу до портів Южний та Одеса з метою експортних відправок, розвантаження Новоросійського порту. Однак, згідно оцінок уряду України, через недостатню завантаженість системи робота визнана неефективною, тобто даний проект виявився несвоєчасним як з політичної, так і з економічної точки зору.

Мета статті. З реалізацією Росією стратегії диверсифікації економіки та зменшення експорту сировинних ресурсів суттєво змінюється структура транзитного вантажного потоку через порти України, тому необхідно більш ретельно підходити до вибору параметрів розвитку таких портів, як Одеса, з урахуванням високої вартості реконструкції та модернізації через обмеженість акваторії та території [8].

Крім того, транспортне відомство України, часто очолюване не спеціалістами, а на основі політичної солідарності, не займається фактично розвитком морської виробничої інфраструктури. Більше того, вигідні контракти віддавалися іноземним виробничим підприємствам. Достатньо згадати передачу контракту на основну частину дноуглублювальних робіт при створенні каналу «Дунай – Чорне море» німецькій фірмі. Контракт на будівництво нового моста в Києві отримали турецькі бізнесмени. Ще до втрати Криму перевізником на залізничній переправі Крим – Кавказ були обрані російські судновласники. Тому найважливішою метою статті є освітлення

основних умов розвитку морського транспорту України з урахуванням положень Асоціації з Євросоюзом [9].

Результати дослідження. Структура розвитку управління транспортом та використанням транспортних потенціалів є постійно змінною, що відображає особливості підходу державного керівництва до характеру втручання, зокрема, морської транспортної політики. Так, у 2011 році створена Державна інспекція з безпеки на морському та річковому транспорті. Вона виконує функції центрального органу виконавчої влади, який повинен займатися експертизою технологій та засобів перевезення пасажирів та небезпечних вантажів. Головною стає профілактика аварій на водному транспорті.

В загальному вплив трансформаційних процесів у глобальній економічній системі на потреби розвитку локальних підсистем транспортної системи світу можна встановити на основі об'єктивної тенденції формування ринку морської торгівлі. Як критерій слід розглядати прагнення до максимізації складових сукупного результату зростання кількісних та змінних якісних характеристик транспортних послуг:

$$E_q = \left[\sum Q_{in} l(p_b - s_{bn}) + \sum q_l (f_q - p_b) + \sum q_l (s_b - s_i) \right] (1 - v), \quad (1)$$

де Q_{in} – обсяг міжнародних операцій з використанням морського транспорту;

p_b – середня ціна доставки товарів з економічним перевагом порівняно з альтернативним сегментом;

s_{bn} – собівартість одиниці транспортної роботи по базовій технології доставки;

q_k – додатковий вантажний потік, забезпечення якого ґрунтується на підвищеному якості транспортних технологій;

f_q – транспортний тариф, що відображає сприймавану цінність перевезення вантажу порівняно з альтернативними варіантами;

p_k – регіональна ціна транспортної обслуговування підсистем з більш низьким техніко-економічним рівнем флоту;

p_b – ціна реалізації продукції на внутрішньому ринку;

s_b – стандартні витрати доставки додаткової кількості товару на даній території (регіоні) ринку;

s_i – оптимальні витрати доставки продукції з використанням логістических технологій; вони забезпечують формування внутранспортного та споживаческого ефекту;

N – норматив податкового регулювання грошових потоків підприємств морського транспорту.

Як видно з рис. 1, інструментарій та показники управління ефективністю розвитку морського транспортного потенціалу, з однієї сторони, обумовлюються цілями та системою управління ресурсними потоками, а з іншої сторони, передбачають характер прийнятих рішень та впливу на сукупність виникаючих завдань та програм їх реалізації.

Інтеграційні (логістическі) повідомлення, що забезпечують неперервність просування вантажних потоків, є організаторсько-економічними інструментаріями доставки товарів на основі збалансованості використання потенціалу різних видів транспорту (рис. 1). Це передбачає оптимізацію часу та витрат вантажовласників, тому будь-який додатковий вантажний потік обумовлює адекватний вплив на завантаження національних транспортних мереж та вантажних терміналів.

При цьому слід врахувати, що міжнародні перевезення – це доставка товарів за допомогою міні-

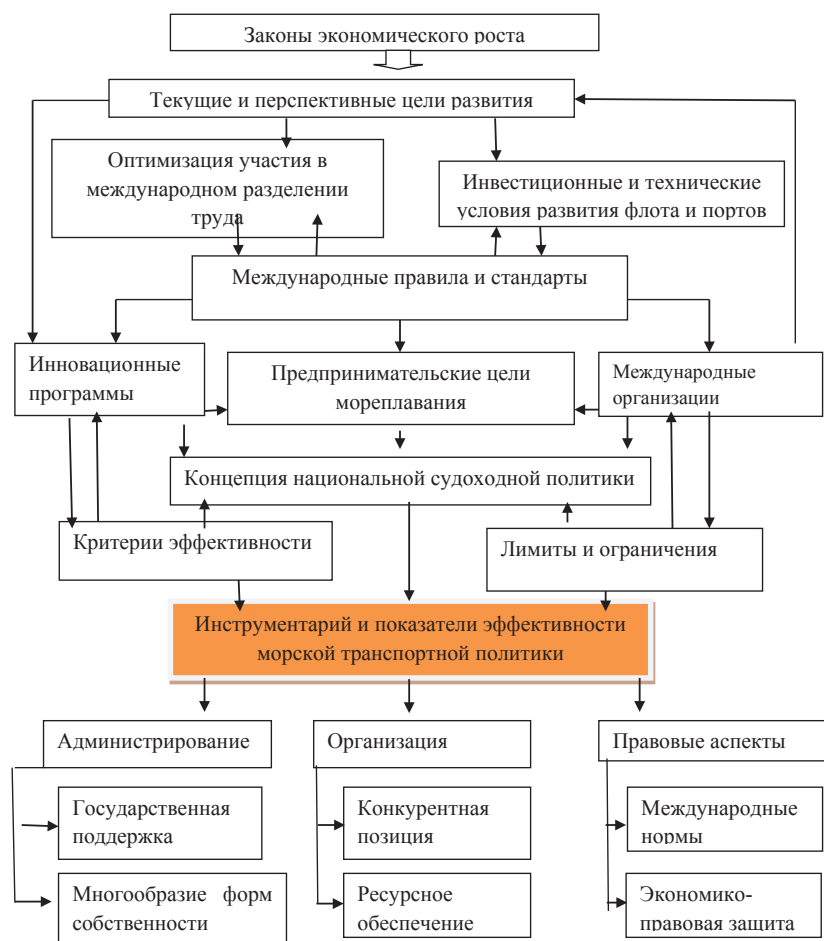


Рис. 1. Содержание и принцип формирования государственной морской транспортной политики

мум двух видов транспорта на основе мультимодального контракта. Это обстоятельство усиливает значение торговых портов как пунктов смены направления грузопотоков и вида транспорта для дальнейшей перевозки. Это условие, к сожалению, ограниченно используется в Украине, поэтому теряются транзитные грузопотоки. В то же время, несмотря на определенные политические противоречия, при меньшем потенциале имеют полную загрузку порты Балтии как альтернативная форма украинского транзитного пространства.

Интеграционные процессы на принципах кластеризации производства усиливают роль транспортных издержек и время доставки товаров на рынки в реализации конкурентоспособности оперирования на региональных секторах рынка транспортных услуг. Поэтому участие конкретных приморских районов в транспортном процессе зависит от тарифной политики смежных видов транспорта и перераспределения транзитных грузопотоков.

В условиях перманентности кризисных проявлений главным становится не максимизация прибыли, а покрытие переменных затрат на основе предельных показателей. Нарушение этого принципа при жестком регулировании деятельности государственных предприятий предопределяет возрастание риска потерь. Так, в 2009 году при развертывании кризиса грузооборот государственных портов Украины снизился на 17%. В то же время частные терминалы на треть увеличили объемы грузопереработки. При этом 30% грузопотока составлял транзит СНГ, где, за исключением России, экономическое падение было незначительным. При этом и Новороссийский порт уве-

личил объем грузовых работ на 10%, что является следствием регуляторной политики.

Результативность развития национальной морской транспортной индустрии не только Украины должна раскрывать содержание этих явлений и учитывать специфику взаимосвязи с их затратами, поэтому в механизме управления экономической устойчивостью предприятий морского транспорта необходимо рассматривать параметры оптимальной ресурсоемкости производственного процесса [10].

В качестве внешнего критериального ограничения необходимо определить минимум отрицательного экологического воздействия на прибрежную зону с учетом альтернатив перспективного использования морских акваторий в программах активизации круизного судоходства.

В начальный период становления государственности в Украине была допущена ошибка, которая заключалась в ориентации вновь созданных ведомств фактически на управление коммерческой деятельностью предприятий. Главным следовало бы считать подход, учитывающий реальные рыночные механизмы и отход от принципов предыдущей власти, основанной на регламентировании производственной деятельности. При этом отсутствие знаний и умений новых отраслевых менеджеров заменялось кадровым прессингом в судоходных компаниях и портах.

Специализация отдельных регионов не ограничивается транспортным фактором. Вопрос лишь сводится к эффективности, безопасности и интенсивности развития региона. Вместе с тем возрастают затраты по реализации транспортно-экономических связей, увеличивается вероятность проявления несистемного риска, поэтому усиливается значение оптимальности организации и управления производственными и инвестиционными процессами. С эти связывается и требование к росту человеческого капитала, адекватного инновационным технологиям и величине основного капитала [2].

К принципам формирования и реализации стратегии развития транспортного потенциала относится соблюдение национальных интересов на основе высокого профессионализма работников ведомства и ориентации на закономерности функционирования глобального рынка морской торговли. К сожалению, это требование не выполнялось с момента образования украинского морского транспортного комплекса.

Потребность в развитии конкретного транспортного потенциала основывается на устойчивости и реальности грузопотоков [5]. При этом важна временная синхронизация как спроса (потребность в доставке), так и предложения (наличие провозной или пропускной способности). Танкерный и трубопроводный транспортный потенциал, ориентированный, например, на азербайджанские месторождения нефти, должен учитывать не только нарастание добычи и возникновение альтернативных путей поставки потребителям.

Исторически развитие национального транспортного потенциала основывалось как на предпринимательских

інтересах, так і на системі інституціонального регулювання. В структурі останнього особове місце займають організаційно-правові форми управління соборністю по признакам приналежності основного капітала флоту і портів. Під впливом внутрішніх і зовнішніх економічних умов і особого підходу до цілесобразності формування пріоритетів склалися стійкі форми управління потенціалом національних підсистем морського транспорту. Так, з позиції форми соборності і виду менеджмента в новітній історії відзначається постійна трансформація форм соборності основних підсистем морського транспорту без урахування диференціації морської транспортної індустрії по критеріям оптимізації адміністрування і свободи конкурентного позиціонування.

Україна, незважаючи на активне участь у зовнішній торгівлі, маючи значительне морське узбережжя, дуже слабо представлена в глобальній морській індустрії. Серед капітальних ресурсів виділяється недостатнє наявність торгового флоту, портів, судостроїтельної і судоремонтної промисловості, а також підприємств спеціального призначення.

Висновки. Перманентні трансформаційні процеси, характерні для глобальних економічних

відносин, передбачають необхідність постійного уточнення особливостей динаміки, закономірностей і тенденцій розвитку морської транспортної індустрії. Незважаючи на принципи проявлення в системі ринку морської торгівлі загальних економічних законів, відносна стійкість технологічних процесів доставки вантажів на основі постійного змінювання техніко-економічного рівня флоту, вантажних терміналів передбачає помітні структурні зміни в результатах роботи морського транспорту.

Поэтому важно учитывать направления изменений в состоянии важнейших сегментов рынка морской торговли с целью последующего учета закономерностей и задач экономического роста транспортной индустрии.

В любой области национальной экономики должно проявляться администрирование как форма реализации стратегии управления устойчивостью в проблемных условиях развития. Особенно важен этот подход в отраслях макроэкономической значимости и высокой капиталоемкости. К таким относятся судостроение и торговое судоходство, поэтому со стороны правительства важно выбрать способы их поддержки с учетом значимости в системе занятости и отсутствия противоречия рыночным принципам формирования долговременных денежных потоков.

Список использованных источников:

1. Дамодаран А. Инвестиционная оценка. Инструменты и методы оценки любых активов. Москва: Альпина Бизнес Букс, 2004. 1342 с.
2. Глэдстон Д. Инвестирование венчурного капитала / пер. с англ. Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2006. 416 с.
3. Самуэльсон П.А., Нордхаус В.Д. Экономика / пер. с англ. О. Пелаявского. 18-е изд. Москва: Вильямс, 2007. 1360 с.
4. Review of Maritime Transport, 2017 Report by the UNCTAD secretariat // United Nations New York and Geneva. 114 p.
5. Barry Rogliano Salles: Annual Review. Paris; BRS, 2016. 124 p.
6. Примачев Н., Примачев А. Принципы интеграции в торговом судоходстве: монография. Одесса: Феникс; Москва: Транслит, 2006. 360 с.
7. The Handbook of Maritime Economics and Business (The Grammenos Library) Hardcover / edited by K. Grammeinos. City University class business school. London: Loads of London press, 2002. 930 p.
8. Примачев Н., Примачева Н. Эффективность развития морской транспортной индустрии. Одесса: ИПРиЭЭИ, 2011. 124 с.
9. Соглашение об ассоциации между Украиной и Европейским союзом. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BE%D0%B3%D0%BB%D0%B0%D1%88%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5_%D0%BE%D0%B1_%D0%B0%D1%81%D1%81%D0%BE%D1%86%D0%B8%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%B8_%D0%BC%D0%B5%D0%B6%D0%B4%D1%83_%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%B9_%D0%B8_%D0%95%D0%B2%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%B5%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%BC_%D1%81%D0%BE%D1%8E%D0%B7%D0%BE%D0%BC#Ратификация_соглашения.
10. Аткинсон А. Как устойчивое развитие может изменить мир / пер. с англ. Москва: БИНОМ. Лаборатория знаний. 2015. 455 с.

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Анотація. В умовах нестійкого розвитку регіональних сегментів світової економіки зростають роль і функції морського транспорту в забезпеченні ефективності міжнародного поділу праці, тому розширюється різноманітність механізмів та інструментарію управління конкурентним позиціонуванням флоту і досягненням поточних пріоритетів. Увага приділяється не лише економічним факторам розвитку локальних морських транспортних комплексів, але й некомерційним факторам прийняття рішень. У статті звернено увагу на диференціацію суто підприємницького підходу до оцінювання загальносистемної значущості об'єкта в майбутньому і його вплив на зміну базисного положення. Розглянуто особливості зміни основних параметрів та організацій, що забезпечують ефективну стійкість підприємницької діяльності флоту й портів в умовах жорсткої мінливості базових характеристик морської транспортної індустрії.

Ключові слова: морський транспорт, принцип нормалізації, організація, ефективність розвитку, транспортний потенціал.

ORGANIZATIONAL-LEGAL ASPECTS OF MARITIME TRANSPORT DEVELOPMENT

Summary. In the conditions of unsustainable development of regional segments of the world economy, the role and functions of maritime transport in ensuring the effectiveness of the international division of labor increases. Therefore, the variety of mechanisms and tools for managing the competitive positioning of the fleet and the achievement of current priorities is expanding. In addition to purely economic factors in the development of local marine transport complexes, attention is being paid to non-commercial decision-making factors. The article draws attention to the differentiation of a purely entrepreneurial approach to the assessment of the system-wide significance of the object in the future and its impact on the change in the basic position. Features of changes in key parameters and organizations ensuring effective stability of entrepreneurial activity of the fleet and ports under the conditions of rigid variability of the basic characteristics of the maritime transport industry are considered.

Key words: maritime transport, the principle of normalization, organization, development effectiveness, transport potential.