

УДК 339.165.4-044.332

JEL Classification: B 49

DOI: 10.31375/2226-1915-2018-2-24-33

ДИФЕРЕНЦІАЦІЯ УМОВ ЗБАЛАНСОВАНOSTІ РОЗВИТКУ РИНКУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ

Н.М. Примачова

к.е.н., доцент, доцент кафедри «Економічна теорія і підприємництво на морському транспорті»
prn170170@gmail.com

Національний університет «Одеська морська академія», м. Одеса, Україна

Анотація. Нерівномірна динамічність формування параметрів ринку морської торгівлі зумовлює закономірності і принципи розвитку судноплавних компаній. Тому зберігає актуальність дослідження умов позиціонування судноплавних компаній в ринку морської торгівлі. У зв'язку з цим увага концентрується на особливостях прояву безлічі умов формування збалансованості вантажопотоків і провізної здатності флоту. Окремо проявляються фактори асиметрії участі судно-плавних компаній окремих морських держав у забезпеченні транспортної стійко-сті міжнародного поділу праці. Саме останній вид дисбалансу ринку морської торгівлі і зумовлює транспортну безпеку зовнішньоекономічних відносин таких держав, які не здатні реалізувати активну морську транспортну політику.

Ключові слова: ринок морської торгівлі, збалансованість, ефективність розвитку, провізна здатність, вантажопотоки.

ДИФФЕРЕНЦИАЦИЯ УСЛОВИЙ СБАЛАНСИРОВАННОСТИ РАЗВИТИЯ РЫНКА МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ

Н.Н. Примачева

к.э.н., доцент, доцент кафедры «Экономическая теория
и предпринимательство на морском транспорте»

Национальный университет «Одесская морская академия», Одесса, Украина

Аннотация. Неравномерная динамичность формирования параметров рынка морской торговли предопределяет закономерности и принципы развития судоходных компаний. Поэтому сохраняет актуальность исследования условий позиционирования судоходных компаний в рынке морской торговли. В связи с этим внимание концентрируется на особенностях проявления множества условий формирования сбалансированности грузопотоков и провозной способности флота. Отдельно проявляются факторы асимметрии участия судоходных компаний отдельных морских держав в обеспечении транспортной устойчивости международного разделения труда. Именно последний вид дисбаланса рынка морской торговли и предопределяет транспортную безопасность внешнеэкономических отношений таких государств, которые не способны реализовать активную морскую транспортную политику.

Ключевые слова: рынок морской торговли, сбалансированность, эффективность развития, провозная способность, грузопотоки.

© Примачова Н.М., 2018

UDC 339.165.4-044.332

JEL Classification: B 49

DOI: 10.31375/2226-1915-2018-2-24-33

**DIFFERENTIATION OF CONDITIONS FOR THE BALANCE OF DEVELOPMENT
OF THE MARITIME TRADE MARKET**

N.N. Primacheva

Ph.D., associate Professor of the Department of «Economic Theory
and Business Undertakings on a Marine Transport»

National University «Odessa Maritime Academy», Odessa, Ukraine

Abstract. *Despite the specificity of the functional activity of subsystems of the global maritime transport industry, general economic laws are reflected in investment strategies and in the system of effective positioning.*

However, unlike other sectors of the world economy, the sea transport system is initially becoming an important link in international economic relations. It is this that forms the system of specific regularities of the balance of the state of the system and the differentiation of the conditions of development.

In accordance with the general principles of sustainable economic growth, which provide for the optimization of relations with the surrounding nature, the rates of development of the productive potential fleet and ports, so innovative strategies for the formation of a competitive state. One of the specific patterns of functioning of the maritime market should be considered the existence of economic asymmetry. This, first, is noted in the nature of development of individual segments of commercial shipping. Secondly, asymmetry in the distribution of the merchant fleet's deadweight by separate maritime states is increasing, regardless of dynamism and their participation in international trade.

The constant differentiation of the conditions for the balance of the maritime trade market makes it difficult to make investment decisions, so the tendency of uneven distribution of the fleet on registration flags remains. Special mention should be made of the expansion of segments of specialization in the navigation system. Therefore, in addition to the economic tasks of sustainable positioning of the subsystem of the marine industry, the most important problem is the achievement of the socio-economic responsibility of ship-ownerships. The latter predetermines the diversity of approaches to the solution of the problem of sustainable development.

Keywords: *maritime trade market, balance, development efficiency, carrying capacity, cargo flows.*

Постановка проблеми. Процеси диференціації умов міжнародного торгового судноходства являються визначальними для функціонування транспортних підприємств. Всестороння оцінка ситуації

і динаміки сучасного фрахтового ринку, перевізних процесів слугує способом чіткого представлення положення на ринку транспортних послуг. Тому виникає потреба в аналізі і прогнозуванні

объемов перевозок, как основного показателя, отражающего особенности развития и качество внутренних и внешних грузопотоков, а также структуру транспортного флота. Проблемы морского транспорта страны теснейшим образом связаны с нестабильностью роста глобальной экономики [1].

Тем не менее, независимо от фазы экономического цикла необходимо контролировать характер повышения стоимости экономического потенциала судоходной компании. При этом учитывается, что глобализация рынка морской торговли и параметры конкуренции различных судоходных компаний формируют тенденцию появления как новых возможностей, так и новых рисков. Именно это предопределяет положение, что мероприятия по управлению рисками, как правило, не решают основных проблем менеджмента устойчивости позиционирования операторов в выбранном сегменте. Поэтому необходимо контролировать характер количественных и структурных сдвигов [2] в системе морской транспортной индустрии.

Среди условий и закономерностей формирования стратегии устойчивого позиционирования судоходных компаний выделяется концентрация ресурсов и согласование позиции относительно текущего состояния рынка морской торговли. Достаточно четко этот принцип раскрыт действиями крупных мировых перевозчиков балкерных грузов из Гонконга (World-Wide Shipping) и японской – Navix Line. На основании системного соглашения образовался пул, оперирующий значительным дефлотом балкерного и танкерного

флота. Офис управленческой компании расположился на пересечении важнейших грузопотоков – в Панаме. Основная задача компании – фрахтование судов у номинальных владельцев. Это один из подходов к дифференциации управления сбалансированностью в локальном сегменте рынка морской торговли.

Кроме стратегии грузовладельцев и операторов на рынке морской торговли необходимо учитывать действия одного из глобальных институциональных объектов мирового судоходного рынка – Международную организацию транспортных рабочих. Именно ее позиция на рынке труда моряков в значительной степени формирует условия не только оплаты труда, а, следовательно, и затрат судовладельцев, но и использования субстандартного флота с позиции социальных гарантий моряков.

Поэтому важно своевременно выявлять факторы и направленность дифференциации состояния морской транспортной индустрии для выбора адекватных по критериям устойчивости решений.

Обзор последний исследований и публикаций. Основные параметры рынка морской торговли формируются в соответствии со стандартными рыночными механизмами [2; 3; 4], однако особое внимание необходимо обращать на два специфических аспекта. Первый – это соотношение между мировым экономическим ростом и ростом морской торговли. Второй отражает характер влияния на направления и объемы внешней торговли таких факторов, как политические решения, например санкции, и несбалансированность фондового рынка и изменений ва-

лютного курса национальных денежных систем. Особое место в дифференциации условий торгового судоходства занимают финансовые кризисы, подобные 2008-2009 годов. И особо сложным оказался период стагнации 2014-2017 годов, отличившийся резким падением судостроения и тарифных ставок.

Поэтому в системе мирового рынка морской торговли рыночные механизмы проявляются не в полной мере. Следовательно, важен инструментарий государственного регулирования состояния национального морского транспортного комплекса и регулирование со стороны глобальных морских организаций. При независимом формировании объемов внешней торговли, товары которой поступают к транспортировке, в случае нарушения кредитоспособности отдельных судоходных компаний, их финансовое равновесие без формирования четкой морской транспортной политики не восстанавливается. Мировая история насчитывает множество таких предприятий. В отечественной практике достаточно упомянуть все морские парокходства. Поэтому необходимо иметь четкий институциональный подход к управлению морским транспортом на основе единства целей и специализации по критериям адекватности условиям глобального рынка морской торговли.

К сожалению, в современных отечественных исследованиях [5; 6] не в полной мере раскрыты особенности неравномерного изменения соотношений провозной способности и величины грузопотоков. В тоже время мировая статистика [1] отражает жесткое соответствие развития морского транспорта и основных мега-

экономических показателей. Формирование же различных форм несбалансированности рынка морской торговли предопределяется сохранением асимметрии в распределении тоннажа и инвестиций по морским державам. Поэтому и сохраняются проблемы становления Украины как полноправной морской державы.

Задачи исследования. Для достижения нормализованного положения национального торгового флота в глобальном рынке морской торговли необходимо наличие трех основных условий: реализация активной государственной морской транспортной политики, соответствие конкурентоспособного торгового флота и свобода операторской деятельности в рыночных сегментах морской транспортной индустрии. Поэтому статья посвящена рассмотрению особенностей состояния рынка морской торговли, а **основной целью** становится освещение направлений дифференциации сбалансированного состояния мирового торгового судоходства.

Основной материал исследования. Глобальный рынок морской торговли, в конечном счете, отражает дифференциацию современных тенденций мирового и регионального развития промышленности, сельского хозяйства и товарообмена. Экономическая и общенациональная значимость морского транспорта предопределяет характер его развития по странам, выбор и реализацию соответствующей морской транспортной политики.

К одной из специфических характеристик развития интеграционных транспортных технологий относится разрыв во времени между формированием проекта и его финанси-

рованием. Анализ показывает, что средний период составляет 5-6 лет. Это предопределяет требования к качеству технико-экономического обоснования проекта с учетом последующих изменений и к оценке возможных решений конкурентов.

Торговое судоходство обеспечивает более 80 % мировых перевозок. При этом в стратегии устойчивого развития морской торговый флот по количеству выбросов на километр пути оказывается экологичнее наземного в 2-3 раза. Поэтому в Евросоюзе одним из аспектов дифференциации по критериям сбалансированности рынка транспортных услуг становится расширение роли прибрежного судоходства. Этот сегмент в свою очередь снижает риски неадекватной реакции на диверсификационные процессы в торговом судоходстве.

В современных условиях развития торгового судоходства в структуре функциональной деятельности, как и в системе инвестиционного рынка формируются события, при которых ценность капитальных активов может оказаться больше величины, чем текущая ценность ожидаемых денежных потоков [7. С. 29]. Формируются особые условия опережающего изменения количественных и качественных параметров грузопотоков.

Особенно это видно в сегменте контейнерных перевозок (рисунок), где вследствие акцентирования внимания на эффекте масштаба первоначально достигается желаемая норма прибыли, а затем вследствие несбалансированности предложения (величины провозной способности флота) и спроса (величины грузопотоков) образуется падение тарифных

ставок и реализуется срочное списание еще работоспособного флота.

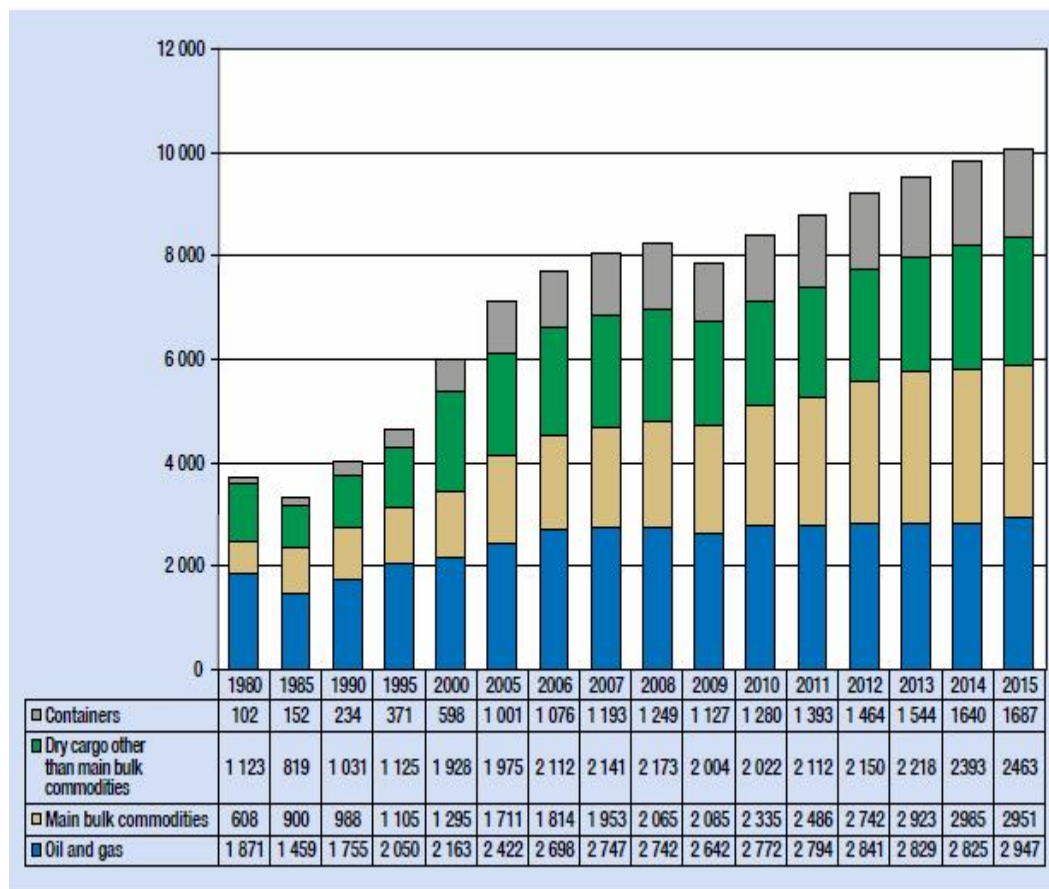
Высокая доля приращения контейнеровозов обусловлено требованием сохранности и ускорения доставки высокоценных грузов промышленного производства, что сокращает оборотные средства грузовладельцев. Кроме того, происходит расширение номенклатуры грузов, перевозка которых предусматривает использование контейнерных технологий.

В системе рынка морской торговли развитие требует особо тщательного обоснования по основным параметрам. Можно согласиться с положением, что любая специализация требует и координации во избежание нежелательной асимметрии [4]. При этом специализация рассматривается тождественно понятию разделение труда.

Следует заметить незначительное увеличение в размещении заказов на контейнерный флот, в то время как количество контейнеров значительно возросло. Негативное влияние на заметный спад поставок танкеров и, вместе с тем, увеличение заказов на эти суда оказал мировой нефтяной кризис.

Несмотря на нарушение принципа сбалансированности спроса и предложения на рынке морской торговли, в проблемные периоды отмечается четкая реакция судовладельцев на изменение объемов грузовых перевозок. Так в 2009 году после восьмилетнего устойчивого роста провозной способности контейнеровозов произошло резкое снижение потенциала провозной способности флота этой

специализации. Списание судов достигло 300 тысяч TEU.



UNCTAD, Review of Maritime Transport, various issues.

Рис. 1. Дифференциация в структуре важнейших сегментов рынка морской торговли

То есть достигнуто 10-кратное превышение среднегодового уровня предыдущего периода. Среди выбывших из эксплуатации оказались контейнеровозы вместимостью до 4500 TEU – крупнейшие из списанных за период контейнеризации грузопотоков.

Относительно спокойный прирост провозной способности круизного флота связан с высокой стои-

мостью строительства судов, что и ограничивает круг компаний инвестирующих капитал, несмотря на высокие темпы развития этого сегмента рынка мировой торговли.

Закон снижающейся производительности подтверждается параметрами экономического роста за последние тридцатилетие по сопоставимым периодам анализа, поэтому возрастают затраты на поддержание

экономического эффекта функциональной деятельности отдельных отраслей, в данном случае морского транспорта. Поэтому повышается роль инновационных технологий и проявляются факторы неравномерного экономического роста по отдельным группам государств, несмотря на принципы глобализации экономических отношений.

Будущее состояние производственной инфраструктуры и отдельных ее частей, формируется проектами развития, которые в свою очередь учитывают исторический ход развития событий и современные проблемы. При этом постоянно происходят изменения в системе факторов производственного развития и возникают ситуации, достаточно четко сформулированные: «... современная экономика, под влиянием технологических перемен ... глобализации, благоприятствует образованию сложных, не до конца продуманных и понятых явлений в бизнесе» [8. С. 10]. Особенно неустойчивой ситуацией характеризуется современный рынок морской торговли. Поэтому важно определить не только текущих его особенностей, но и определение тенденции его перспективного состояния.

При этом следует оценивать риски неадекватной реакции на процессы диверсификации в торговом судоходстве, предопределяющие потери капитальных активов.

$$E_l = \sum_{n=i}^{T_r} \Delta D_v T_l p_{dn} (p_{cn} - c_{sm}) \leq e_k K_p,$$

T – период, в течение которого провозная способность флота используется ниже нормативных параметров;

ΔD_v – не используемый в полном объеме дедевит торгового флота;

T_l – время в структуре эксплуатации периода, характеризующееся неполным использованием экономического потенциала флота;

p_{dn} – производительность 1 т дедевита, тонн/тоннаже-сутки;

p_{cn} – нормальная тарифная (фрахтовая) ставка в расчетном сегменте операторской деятельности судна;

c_{sm} – себестоимость перевозки 1 т груза в сегменте рынка морской торговли;

e_k – норма прибыли при оптимальных условиях работы флота;

K_p – стоимость соответствующего флота.

Резкий приток провозной способности новых судов с 2007 года существенно снизил возможности конкурентного использования флота ранних лет постройки. Начался интенсивный вывод старых судов из эксплуатации, что привело к двум последствиям. Первое – снижение цен на металлолом. Второе – формирование разрыва между мировым флотом и флотом Украины по качеству состояния и параметрам участия в международной морской торговле.

В системе торгового судоходства продолжается процесс слияния и поглощения как одна из форм достижения устойчивости позиционирования судоходных компаний в системе глобального фрахтового рынка.

Сложность принятия решений в системе устойчивого присутствия на фрахтовом рынке раскрывается в

частности утверждением: «... логический процесс планирования, иногда называемый синоптическим (всеобъемлющим), может расходиться с корпоративной культурой, которая ориентируется на процесс эффективного планирования на основе пошагового подхода» [9. С. 56]. В системе фрахтового рынка и управления устойчивостью судоходных компаний в изменяющихся условиях формирования грузопотоков в качестве шагов (этапов) следует рассматривать проблемы, вытекающие вследствие изменения условий устойчивости.

Планирование развития морских транспортных предприятий в системе интеграции и взаимодействия в структуре морского рынка транспортных услуг представляет собой процесс, посредством которого судовладельцы или производственные институциональные образования совместно с транспортными узлами осуществляют оценку состояния соответствия провозной способности и мощности грузовой базы и принимают решения о направлениях текущих и перспективных проектов. Главным аспектом планирования с этих позиций должно рассматриваться реализация решений по оптимизации результатов развития и функционирования в структуре мультимодальных транспортных технологий.

Выводы. При формировании стройной системы рынка морской торговли важнейшим условием становится организация работы всех подразделений как с позиции целостной эффективности, так и эффективности функциональной деятельности отдельных предприятий морского транспорта. Этому условию соответствует нацеленность организации

судоходства на упорядоченность в морской транспортной индустрии. Однако следует обратить внимание на сложность этой упорядоченности в рынке морской торговли из-за множества объектов системы.

Одновременно усложняются связи между судовладельцами, операторами и грузовладельцами. В тоже время в связях мирового фрахтового рынка выделяются такие свойства судоходных компаний, как конкурентоспособность, устойчивость, способность работать в условиях коммерческого риска.

Именно такие свойства судоходных компаний, несмотря на дифференциацию условий, можно отнести к их важнейшим качественным параметрам. При этом необходимо помнить, что в смешанной экономике правительства осуществляют контроль [3. С. 40] в области:

- формирования относительных цен на основе налогообложения, субсидирования или прямого контроля;
- регулирования относительных доходов при помощи налогов и социальных выплат;
- выбора модели производства и потребления, что влияет на потребности развития пассажирского транспорта;
- макроэкономических проблем по критериям дефицита, инфляции и занятости.

В этом отношении важен государственный подход к достижению макроэкономических задач транспортной безопасности. Несмотря на сложности развития и реализации программ, достаточно привести данные первых проектов восстановления статуса торгового флота Китая, Азер-

байджана и других стран. В России конкретно было установлено обновление флота на 589 судов общим дедевейтом 8,4 млн. т. Он должен был увеличить объем внешнеторговых перевозок на 35,2 %. Следующие этапы развития флота и повышения кон-

курентоспособности судостроительного комплекса фактически восстанавливали фрахтовую независимость страны. К сожалению, из-за развала национального судостроения этот процесс в Украине усложняется.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. *Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD – New York and Geneva: UN, 2016. – 118 p.*
2. Самуэльсон П.А. Экономика / П.А. Самуэльсон, В.Д. Нордхаус; пер. с англ. О. Л. Пелявского. – М.: И.Д. Вильямс, 2007. – 1360 с.
3. Сломан Дж. Экономикс / Дж. Сломан; пер. с англ. / Под ред. С.В. Лукина. – СПб.: Питер, 2005. – 832 с.
4. *The Handbook of Maritime Economics and Business / It is edited by Prof. Costas Grammenos. – City University Cass Business School, London: Lloyd's of London Press, 2002. – 930 p.*
5. Липинська О.А. Становлення та розвиток транзитного потенціалу України / О. А. Липинська. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2012. – 396 с.
6. Шевченко М. Танкерные перевозки: сектор газа / М. Шевченко // Порты Украины. – № 9, 2017. – С. 42-46.
7. Дамодаран А. Инвестиционная оценка. Инструменты и техника оценки любых активов / А. Дамодаран: Пер. с англ. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. – 1342 с.
8. Харилло К.Х. Стратегическая логика: Логическая основа решения стратегических проблем бизнеса / К.Х. Харилло; пер. с англ. – Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2005. – 304 с.
9. Джоббер Д. Принципы и практика маркетинга / Д. Джоббер; пер. с англ./ Под ред. В.М. Неумоина. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2000. – 688 с.

REFERENCES

1. *Review of Maritime Transport (2017), 148 [in English].*
2. *Samuel'son, P. A. & Nordkhaus V.D. (2007) Ekonomika [Economic]. M.: I.D. Vilyams [in Russian].*
3. *Sloman, Dzh. (2005). Ekonomiks [Economics]. SPb.: Piter [in Russian].*
4. *The Handbook of Maritime Economics and Business / It is edited by Prof. Costas Grammenos (2002). London: Lloyd's of London Press [in English].*

5. *Lipins'ka, O. A. (2012). Stanovlennya ta rozvitok tranzitnogo potentsialu Ukraini / O. A. Lipins'ka [Formation and development of transit potential of Ukraine]. Odesa: IPREED NAN Ukrayiny`[in Ukraine].*
6. *Shevchenko, M. (2017) Tankernyye perevozki: sektor gaza [Tanker carriage: gas sector]. Porty Ukrainy – ports of Ukraine, № 9, 42 -46 [in Russian].*
7. *Damodaran, A. (2004). Investitsionnaya otsenka. Instrumenty i tekhnika otsenki lyubyykh aktivov [Investment valuation. Tools and techniques for valuing any assets]. M.: Alpina Biznes Buks [in Russian].*
8. *Kharillo, K. KH. (2005). Strategicheskaya logika: Logicheskaya osnova resheniya strategicheskikh problem biznesa [Strategic Logic: A Logical Framework for Solving Strategic Business Problems]. Dnepropetrovsk: Balans Biznes Buks [in Russian].*
9. *Dzhobber, D. (2000). Printsipy i praktika marketinga [Principles and practice of marketing]. M.: Izdatelskiy dom «Vilyams» [in Russian].*

Стаття надійшла до редакції 08.06.2018

Посилання на статтю / Reference a JournalArtic: Дифференціація умовий сбалансованності розвитку ринку морської торгівлі / Н.М. Примачова // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – 2018. – № 2. – С. 24-33.