

## Критериальные ограничения устойчивого развития локальных морских транспортных комплексов

Яворская А.Ф.

старший преподаватель кафедры

«Экономическая теория и предпринимательство на морском транспорте»  
Национального университета «Одесская национальная морская академия»

В статье рассмотрены закономерности и особенности формирования морских судоходных компаний в условиях перманентных изменений экономической ситуации и расширения регуляторных воздействий со стороны международных морских организаций. Усиление инновационных факторов развития морской транспортной индустрии при жесткой дифференциации доступности к инвестиционным ресурсам предопределяет состояние асимметрии технико-экономического уровня флота морских государств. Обращает на себя внимание характер влияния изменяющихся условий глобального рынка морской торговли на реакцию судовладельческих и операторских подсистем.

**Ключевые слова:** устойчивость позиционирования, судоходные компании, эффективность, критерии, принятие решений.

Яворська А.Ф. КРИТЕРІАЛЬНЕ ОБМЕЖЕННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ЛОКАЛЬНИХ МОРСЬКИХ ТРАНСПОРТНИХ КОМПЛЕКСІВ

У статті розглянуто закономірності й особливості формування морських судноплавних компаній в умовах перманентних змін економічної ситуації та розширення регуляторних впливів із боку міжнародних морських організацій. Посилення інноваційних чинників розвитку морської транспортної індустрії за жорсткої диференціації доступності до інвестиційних ресурсів зумовлює стан асиметрії технико-економічного рівня флоту морських держав. Звертає на себе увагу характер впливу зміни умов глобального ринку морської торгівлі на реакцію судновласницьких та операторських підсистем.

**Ключові слова:** стійкість позиціонування, судноплавні компанії, ефективність, критерії, прийняття рішень.

Yavorska A.F. CRITERIAL LIMITATIONS OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF LOCAL MARITIME TRANSPORT COMPLEXES

The regularities and peculiarities of the formation of maritime shipping companies under the conditions of permanent changes in the economic situation and the expansion of regulatory influences by international maritime organizations are considered. The strengthening of innovative factors in the development of the maritime transport industry with a strict differentiation of access to investment resources predetermines the state of asymmetry of the technical and economic level of the fleet in maritime states. Attention is drawn to the nature of the impact of the changing conditions of the global maritime market on the response of ship-owners and operator subsystems.

**Keywords:** positioning stability, shipping companies, efficiency, criteria, decision-making.

### Постановка проблемы в общем виде.

Технологическое единство обслуживания грузопотоков различными видами транспорта в условиях интеграции, регуляторных отношений по критериям системной безопасности и задачи логистической оптимизации предопределили принципы формирования международных транспортных коридоров и маршрутов. В этом аспекте формируются мультимодальные стратегии и технологии обслуживания грузопотоков. Их экстенсивное формирование предопределено ростом внешнеэкономических отношений «Восток – Запад». Возникла проблема ускорения доставки высокотехнологичной продукции,

поэтому наряду с традиционным морским путем реализуется проект «Экономический пояс – Шелковый путь», охватывающий Китай, Казахстан, Россию, Беларусь, страны Западной Европы.

Одновременно формируется транскаспийский консорциум обслуживания «Нового шелкового пути», охватывающего страны Средней Азии, Каспий, Закавказские страны, Турцию и Украину с последующим выходом в транспортную систему Западной Европы.

Отмеченная альтернатива обслуживания достаточно устойчиво нарастающих грузопотоков формирует приоритетные требования ко времени доставки, экономичности, эколого-

гической чистоте и эффективности инвестиционных проектов [1, с. 194–200].

Среди специфических факторов ограничения эффективного позиционирования отдельных типов судов выделяются организационные предпосылки, в частности недооценка уровня асимметрии в соотношении спроса и предложения по временным и количественным аспектам. Это важнейшее условие ограничения достоверности принятия хозяйственных решений. То есть в торговом судоходстве сохраняется, несмотря на повышение технико-экономического уровня судов, сложность достижения нормализованных условий работы всей группы судов предприятия. Внутренняя цикличность фрахтового рынка накладывает ограничения на характер и масштаб выбора инновационных решений, поэтому сохраняется значимость оценочных и эвристических подходов.

**Анализ последних исследований и публикаций.** Специфическую роль в выборе инновационного развития судоходной компании играет система ограничений рынка морской торговли. Они определяют требования к надежности и безопасности судоходства, с одной стороны, и экономические результаты – с другой. Под ограничениями должны рассматриваться регуляторная политика Международной морской организации и характер лимитирования ресурсного потенциала развития.

Следует учесть полноту анализа и контроля ситуации ведущими аналитико-консалтинговыми структурами [2; 3]. Кроме того, в статье обращается внимание на особенности подхода отечественных и зарубежных исследователей [4–6], однако анализ литературы, показал, что в нынешний период времени недостаточно уделено внимания формированию стратегии устойчивости, которая обеспечивала бы в полном объеме эффективность процессов функционирования и развития судоходных компаний.

Достаточно устойчивым направлением интенсификации взаимодействия различных транспортных подсистем становится развитие мультимодальных транспортных коридоров, изменяющих традиционные морские маршруты перевозки грузов на направлении «Восток – Запад». Эта стратегия отражает принципиальную сторону транспортного процесса – сокращение времени пребывания грузовой массы на транспорте. Таким образом, усиливается принцип технологического единства при взаимодействии различных транспортных предприятий.

**Формулирование целей статьи (постановка задания).** В системе управления эффективностью позиционирования подсистем национальной морской транспортной индустрии следует выделять систему взаимозависимых организационных и экономических подходов к оптимизации производственных параметров судоходных компаний и торговых портов, поэтому основная задача статьи – систематизация подсистем, направленных на обеспечение непрерывности и стабильности процесса повышения эффективной устойчивости и сбалансированности судоходной компании.

**Изложение основного материала исследования.** Наряду с глобализацией экономических отношений возрастает необходимость достижения адекватности локальных морских транспортных комплексов требованиям конкурентной устойчивости [7, с. 164–201], поэтому принципиальное внимание уделяется интеграции перевозочного процесса на основе согласованного развития транспортных комплексов и выбору активной морской политики относительно национального флота и портов [8, с. 155].

Оптимизация функциональной и финансовой устойчивости судоходной компании обусловливается двумя факторами: характеристикой внешних условий функционирования, включающих особенности системы налогообложения и рациональностью предпринимательских действий [9]. Этим и определяется выбор механизма и инструментария позиционирования в системе фрахтового рынка по критериям конкурентоспособности. При этом необходимо учитывать постоянство изменения целей развития фирмы – колебания между стратегией роста прибыльности или оптимизацией стоимости предприятия на основе капитализации. Последнее тесно связано с задачами повышения технико-экономического уровня флота. Этот процесс связан, в свою очередь, не только с инвестиционными потоками [1, с. 194–200] и проектными решениями, но и с необходимостью расширения методов принятия проектных решений.

Механизм управления эффективностью наращивания производственного потенциала как глобальной морской транспортной индустрии, так и отдельных участников рынка морской торговли определяется характером реакции на систему условия принятия соответствующих решений предпринимательскими структурами морской транспортной отрасли (рис. 1).

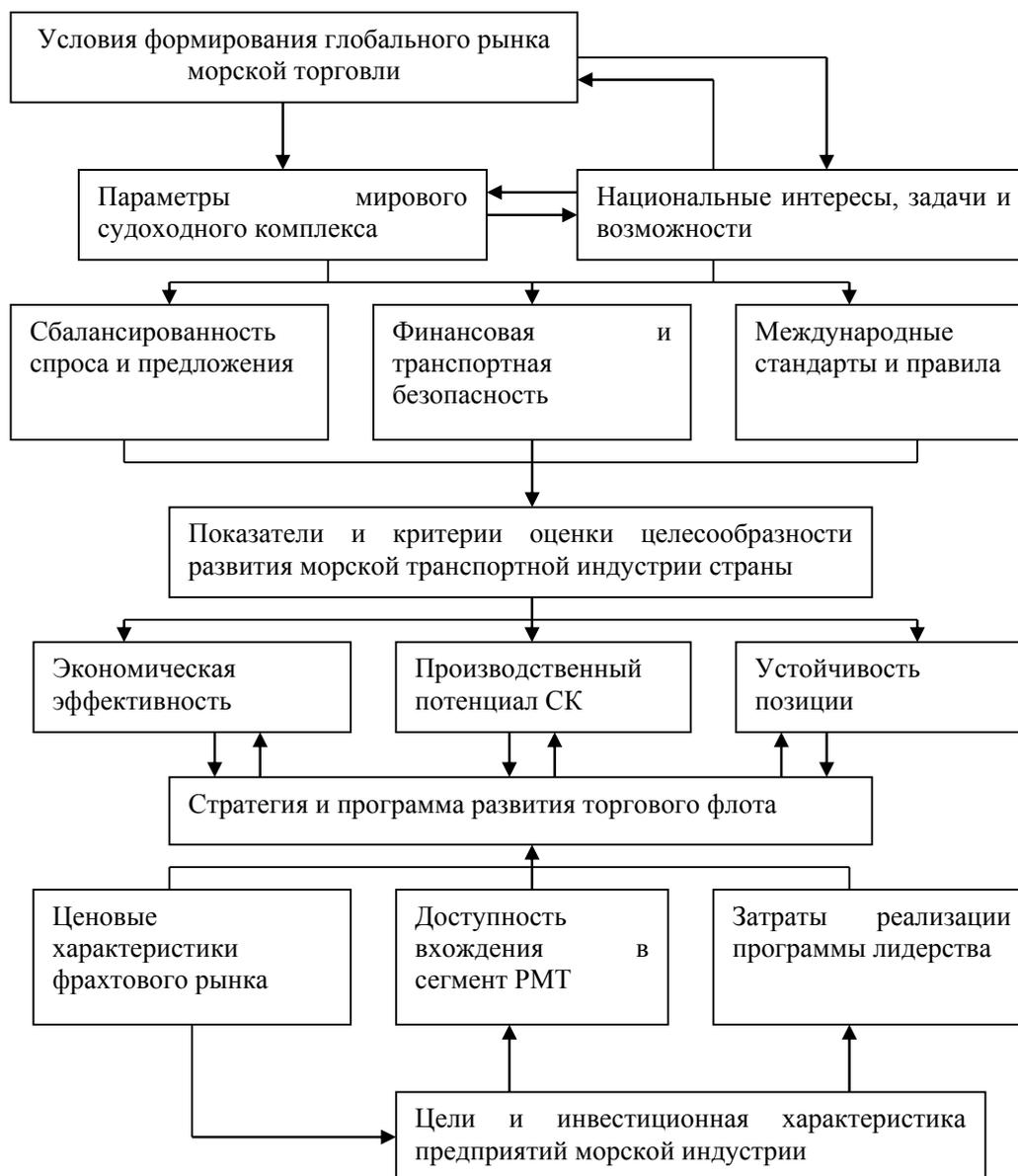


Рис. 1. Условия выбора позиции национального судоходного комплекса

Отраслевые особенности судоходных компаний отражают как специфичность развития глобального рынка морской торговли, так и стратегические задачи и возможности наращивания производственного потенциала конкретными операторами. Особенности формирования провозной способности флота относительно динамики и структуры грузопотоков отражают характер изменения в международном разделении труда и доступности инновационных технологий перевозки грузов.

При комплексном подходе к реализации транзитного потенциала регионального транспортного пространства достигается значительный внутранспортный эффект, который впоследствии на основе воспринимаемой ценности данной технологии [9, с. 214]

предопределяет последующий рост предпринимательской эффективности на основе эффекта масштаба.

Особо следует выделить инновационные подходы, обеспечивающие не только конкурентную устойчивость на основе ускорения доставки грузов, но и достижение экономичности функциональной деятельности в непредсказуемых тенденциях фрахтового ценообразования. Учитывая перманентные изменения глобального судоходного рынка, необходимо формировать стратегию эффективного функционирования каждым судоходным предприятием в соответствии с положением, что «сбалансированная система показателей предполагает реализацию принципа последовательной связи цели и мероприятий»

[10, с. 69]. Поэтому ускорение и сбалансированное развитие транспортного комплекса позволит обеспечить транспортные условия для развития инновационной составляющей экономики государства.

Рис. 1 раскрывает условия выбора стратегии и формирования программы развития в данном случае национального торгового флота. Судоходные компании определенного реестра фактически образуют условия формирования морского кластера. Это подтверждается, во-первых, концентрацией предприятий, деятельность которых нацелена на устойчивость взаимодействия с грузовладельцами, судовладельцами или операторами и торговыми портами. Во-вторых, формируется активизация социально-экономического развития и специализации при морского региона.

Это положение предопределяет необходимость исследования и формирования механизма принятия и реализации решений по совокупности критериев и показателей, отражающих как целевые аспекты экономической деятельности, так и сложность принятия адекватных организационных и технических решений.

В любом случае эффективность позиционирования национального морского транспортного комплекса в глобальном рынке морской торговли предопределяется соответствием технико-экономического уровня флота и терминалов портов современным стандартам, предопределенным, прежде всего, Международной морской организацией.

**Выводы из этого исследования.** Рациональность и доступность инновационных решений в торговом судоходстве обуславливаются производственной ситуацией на рынке морской торговли и конкурентной стратегией приоритетного позиционирования ведущих операторов. В этом аспекте выделяются тенденции формирования типоразмерного ряда судов выбранной специализации, формы интеграции в торговом судоходстве и система управления глобальной экономической безопасностью мореплавания. Поэтому необходимо учитывать все направления в тенденциях изменения важнейших сегментов рынка морской торговли с ориентиром на перспективные и масштабные преобразования, направленные на решение все более сложных проблем [7 с. 18] обоснованности и учета задач экономического роста транспортной индустрии.

#### ЛИТЕРАТУРА:

1. Жихарева В.В. Теория и практика инвестиционной деятельности судоходных компаний. Одесса: ИПРiЭЭИ, 2010. 480 с.
2. Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD secretariat. United Nations New York and Geneva. 2017. 114 p.
3. Barry Rogliano Salles – Annual Review. Paris; BRS, 2016. 124 p.
4. Примачев Н.Т., Примачев А.Н. Принципы интеграции в торговом судоходстве: монография. Одесса: Феникс, 2006. 360 с.
5. Dykstra Don. L. Commercial Management in Shipping. London UK: Nautical Institute, 2005. 496 p.
6. Котлубай А.М. Проблемы теории и практики развития морского транспорта Украины. Одесса: ИПРiЭЭИ НАН Украины, 2011. 266 с.
7. Аткиссон А. Как устойчивое развитие может изменить мир; пер. с англ. М.: БИНОМ. Лаборатория знаний, 2015. 455 с.
8. Винников В.В. Формирование морского транспортного потенциала в системе интеграционных процессов: монография. Одесса: ОНМА 2004. 222 с.
9. Бутенко А.И., Сараева И.Н. Управление предпринимательством: критерии эффективности. Одесса: Феникс, 2004. 364 с.
10. Сбалансированная система показателей: Шаг за шагом: максимальное повышение эффективности и закрепление полученных результатов/ Horvath & Partners; пер. с англ. Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2004. 328 с.

#### REFERENCES:

1. Zhikhareva V. V. (2010) Teoriya i praktika investitsionnoy deyatel'nosti sudokhodnykh kompaniy [Theory and practice of investment activities of shipping companies] Odessa: IPRiEEI (in Russian)
2. Report by the UNCTAD secretariat (2017) Review of Maritime Transport. United Nations New York and Geneva (in English)

3. Annual Review (2016) Barry Rogliano Salles. Paris: BRS (in English)
4. Primachev N. T. (2006) Printsipy integratsii v togovom sudokhodstve: monografiya [Principles of integration in merchant shipping: monograph] Odessa: Feníks (in Russian)
5. Dykstra Don. L. (2005) Kommercheskoye upravleniye v sudokhodstve London UK: Nautical Institute (in English)
6. Kotlubay A.M. (2011) Problemy teorii i praktiki razvitiya morskogo transporta Ukrainy [Problems of theory and practice of development of sea transport in Ukraine] Odessa: IPREEI NAN Ukrainy (in Russian)
7. Atkisson A. (2015) Kak ustoychivoye razvitiye mozhet izmenit' mir [How sustainable development can change the world] M.: BINOM. Laboratoriya znaniy (in Russian)
8. Vinnikov V. V. (2004) Formirovaniye morskogo transportnogo potentsiala v sisteme integratsionnykh protsessov: monografiya [Formation of sea transport potential in the system of integration processes: monograph] Odessa: ONMA (in Russian)
9. Butenko A. I. (2004) Upravleniye predprinimatel'stvom: kriterii effektivnosti [Entrepreneurship management: performance criteria] Odessa: Feníks (in Russian)
10. Horvath & Partners (2004) Sbalansirovannaya Sistema Pokazately: Shag za shagom: maksimal'noye povysheniye effektivnosti i zakrepleniye rezul'tatov rezul'tatov [Balanced Scorecard: Step by step: maximizing efficiency and consolidating the results] Dnepropetrovsk. Balans Biznes Buks (in Russian)