

УДК 656.61-27.511:005.336(045)

Цымбал М. Н.

Одесская национальная морская академия

ТЕНДЕНЦИИ СТРУКТУРНЫХ СДВИГОВ В СИСТЕМЕ ГЛОБАЛЬНОЙ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНДУСТРИИ

Представлены основные тенденции развития глобальной морской транспортной индустрии. Сформулированы характеристики структурных изменений и выделены особенности подхода к реализации проблемы различными морскими организациями. При сохранении относительной устойчивости мотивационных подходов к развитию судоходства отличается дифференциация решений в соответствии с характером национальной морской транспортной политики и конкурирующего торгового флота.

Ключевые слова: национальный флот, торговый флот, глобальная морская транспортная индустрия, структурные сдвиги, мотивационный характер развития судоходства, товарные потоки, транспортабельность.

Постановка проблемы. Перспективы глобальной мировой экономики, торговли и судоходства растут, хотя риски по их снижению остаются. Они включают в себя, в частности, хрупкое восстановление в развитых странах, трудности увеличения роста экономики в развивающихся странах и геополитическую напряженность. Последняя, как показывают события 2014 г., может как возрасти, так и снизиться до нормы. Эти риски могут сорвать положительный рост мировой экономики. Между тем потенциал роста включает укрепление экономического восстановления в странах с развитой экономикой. Большая двадцатка обещала на саммите, состоявшемся в феврале 2014 г., принять меры по стимулированию глобального роста: потенциальные выгоды и предложения касательно увеличения торговли, инвестиционные отношения, увеличение потребительского спроса, особенно в Западной Азии и Африке, и увеличение экспорта в сырьевом сегменте ресурсо-избыточных стран.

Одним из ключевых моментов является вступление в силу в апреле 2015 г. Международной конвенции об устранении затонувших судов 2007 г., а также ряда нормативных событий, связанных с охраной окружающей среды и вопросов, касающихся морской безопасности и безопасности глобальных перевозок.

Одновременно в системе экономического роста для дальнейшего поддержания реализации комплекса технических и оперативных мер по увеличению энергосбережения и снижению выбросов парниковых газов, загрязнению от мирового судоходства в апреле 2014 г. Международной морской организацией были приняты дополнительные руководящие принципы и поправки. Также была продолжена работа касательно правил в отношении снижения выбросов других токсичных веществ от сжигания мазута, в частности, оксидов серы (SOx) и оксидов азота (NOx), которые значительно загрязняют окружающую среду. Был достигнут прогресс в отношении проекта Полярного кодекса [8, с. 2].

Что касается международных соглашений по упрощению процедур торговли, то Всемирная торговая организация (ВТО) ввела обязательство для членов ВТО, согласно которому каждый член организации обязан иметь национальный комитет по развитию торговли.

Анализ последних исследований и публикаций. Последний период глобальной экономики отличается дифференциацией в связи с тем, что экономическая деятельность в развивающихся странах снизилась, а экономика в странах с развитой экономикой немного выросла.

Одновременно с медленным ростом мировой экономики в последние годы (рост ВВП в 2013 г. составил всего 2,3% в структуре мировой экономики) объемы глобальной морской транспортной

индустрии выросли всего на 2,2%. Однако сохраняется опережение роста мировых морских перевозок. В то же время в сравнении с предыдущими годами прирост, составивший 3,8%, отражает замедление развития и этого сегмента глобальной экономики [8, с. 2].

Основной вклад в рост морской торговли внесли потоки сухих грузов, в частности, насыпные грузы, перевозка которых выросла на 5,5%. Удержание доли балкерных грузов отражает сохранение достаточно высоких темпов развития экономики Китая и усиление роли перерабатывающей промышленности. На параметры грузопотока энергетических ресурсов оказывает влияние реализация технологии энергосбережения в странах ОЭСР (Организация экономического сотрудничества и развития).

На перевозку сухогрузами, в том числе включая пять основных навалочных грузов (железная руда, уголь, зерно, бокситы и глинозем, фосфориты), специфические грузы (такие как продукция лесного комплекса, и т. п.), контейнерные перевозки и перевозку генеральных/штучных грузов, пришлось наибольшая доля мировых перевозок (70,2%). На танкерные перевозки (сырая нефть, нефтепродукты и газ) пришлось оставшиеся 29,8%.

Производительность флота в системе мировой морской торговли в 2013 г. формировалась благодаря различным причинам, в том числе благодаря более сбалансированному росту спроса, по-прежнему стойким избытком мирового флота по различным сегментам рынка, несмотря на высокий уровень цен на топливо. Кроме того, расширилось использование стратегии экономики масштаба судоходства в торговле [8, с. 29].

В течение 12 месяцев, до 1 января 2014 г., мировой флот вырос на 65,9 млн. т дедвейта, что на 4,1% больше, чем на 1 января 2013 г. Этот ежегодный рост ниже, чем наблюдалось за последние 10 лет, но все еще выше, чем тенденции, наблюдаемые в 2014 г. В 2013 г. увеличился тоннаж – на 112,8 млн. дедвейтом, что больше, чем количество судов, которые ликвидировали, погибли или выбыли по другим причинам и составило 46,9 млн. т.

Крупнейшим в истории судостроения циклом стал 2012 г., о чем свидетельствует дальнейшее снижение постройки новых крупнотоннажных судов в 2013 г. В абсолютном выражении за 2013 г. было построено меньше всего судов, чем в какой-либо предыдущий год.

Наибольший рост в течение 2013 г. пришелся на балкера (5,8%), а только затем контейнеровозов (4,7%), других типов судов (4,0%) и нефтяных танкеров (1,9%). Флот судов для генеральных грузов остался на прежнем уровне (-0,0%).

Среди других типов судов оффшорный флот (5,1%) и флот газозовозов (4,7%) имели самые высокие темпы роста [8, с. 28].

В январе 2014 г. мировой флот достиг в общей сложности 169 млрд. т. Балкеры составляют 42,9% от общего тоннажа, нефтяные танкеры – 28,5% и контейнеровозы – 12,8%. С 1980 г. глобальная доля балкеров выросла на 58%, в то время как строительство нефтяных танкеров снизилось на 43%. В то же время не навалочные грузы стали перевозить в контейнерах, и доля контейнерного флота выросла на 677% с 1980 г., в то время как доля судов общего назначения сократилась на 73%.

Суда, зарегистрированные в странах с развитой экономикой, по-прежнему немного моложе тех судов, которые зарегистрированы в странах с развивающейся экономикой, хотя разница в возрасте продолжает снижаться. Для всех групп стран и типов судов, средний возраст на тонну дедефта ниже, чем судов, учитывая, что новые суда, как правило, больше. Контейнеровозы и нефтяные танкеры имеют самый низкий средний возраст, в то время как сегмент флота для генеральных грузов сохраняет позиции с наиболее длительными жизненными циклами. На самом деле суда для перевозки генеральных грузов – единственные суда, где средний возраст судна возрос в период между 2013 и 2014 гг., учитывая, что гораздо меньше новых кораблей этого типа строятся и многие существующие остаются в эксплуатации в прибрежных и межконтинентальных перевозках [8, с. 53].

Выделение не решенных ранее частей общей проблемы. Сложность формирования национального судоходства обуславливается влиянием цикличности международных государственных отношений и регулируемым влиянием традиционных морских держав. Высокая эффективность функционирования судоходных компаний на рынке транспортных услуг обуславливает особенности повышения конкурентоспособности в системе перераспределения традиционных грузопотоков.

Глобализация на транспорте содержит в себе общие международные факторы развития, но большее значение имеет фактор технический, поскольку он обеспечивает движение товаров и интернационализацию экономической деятельности. Глобализация приобретает общественное значение, поскольку расширяет географическую мобильность и сферу международного общения людей.

Важнейшие задания укладываются в научном обосновании направлений новых национальных судовладельцев по критериям экономической устойчивости на выбранном секторе фрахтового рынка. Поэтому совершенствование и разработка отдельных элементов механизма обоснования экономических решений в постоянно изменяющихся условиях является центральной проблемой, решение которой обеспечивает достижение и сохранение нормальной макроэкономической, предпринимательской и внутранспортной эффективности.

Центральной проблемой для Украины после фактической потери ею статуса морской державы становится выбор направлений, обоснования номинальной устойчивости и финансовой стабильности оперирования на рынке транспортных услуг.

Жёсткая конкуренция в системе освоения не только мировых, но и отечественных грузопотоков определяет необходимость разработки специальных принципов и методов управления эффективностью инвестиционных решений, направленных на создание эффективной транспортной системы.

Необходимость разработки научно-методических аспектов управления эффективностью развития торгового флота в условиях глобализации вытекает из экономической целесообразности роста экспорта транспортных услуг как наиболее эффективного вида внешнеэкономической деятельности.

Цель статьи. Для транспортной системы любого государства активное участие в глобализации рынка транспортных услуг означает:

1. приоритет либерализации всех сфер транспортной деятельности, отказ от государственного регулирования, рост конкуренции;

2. ориентация на унификацию и универсализацию транспортных средств, технологий, технических требований, активное развитие и модернизацию транспортной инфраструктуры;

3. выбор позиции в транспарентности рынка транспортных услуг, росте информационной открытости (в частности, финансовой информации), подчинение деятельности транспортных компаний требованиям закона и международных соглашений [6, с. 62].

В связи с тем, что Украина является одним из ключевых государств, которые соединяют Европу с Азией, первоочередным заданием для наращивания объемов транзита через Украину является обеспечение надлежащих управлений и организации этих процессов. Однако на транспорт Украины воздействует ряд деструктивных факторов, которые приводят к потере позиций на мировом рынке транспортных услуг. Особенно остро это чувствуется на морском транспорте, который почти полностью работает на рынке международных перевозок и не в состоянии выдержать конкуренцию мирового рынка.

Изложение основного материала. Любая национальная экономика должна строиться на принципах комплексности. Для морских государств, к которым относится и Украина, среди приоритетных отраслей выделяется судоходная индустрия. В этом аспекте существуют две группы экономических результатов: с одной стороны, формирование добавленной стоимости на основе высокотехнологичного производства в сложной системе взаимосвязанных концентров, а с другой – оптимизация распределения глобального фрахтового оборота и денежного потока на основе реализации транзитного потенциала, поэтому для морских государств периодически возникают этапы возрождения или последующего развития [5, с. 51].

Варианты оптимизации реального состояния национального судоходного комплекса предопределяются как внешними, так и внутренними факторами развития мировой и национальной экономик. Среди внешних факторов достаточно выделить параметры конкуренции в системе глобального рынка морской торговли. Тем более важно сосредоточение внимания на выработке и реализации развития торгового флота, как минимум на уровне фрахтовой независимости внешней торговли. Это должно быть положено в основу государственной морской транспортной политики и стимулирования инициативной инвестиционной деятельности судовладельцев и операторов.

С другой стороны, национальная морская транспортная индустрия обладает рядом специфических особенностей, обеспечивает ускорение обращения оборотных средств и подвержена воздействию сложной совокупности внешних факторов, поэтому формируется соответствующая государственная транспортная политика, нацеленная на нивелирование отрицательного влияния внешней среды [5, с. 80].

На рисунке представлена структурно-логическая модель эффективности позиционирования национальных судоходных компаний с учетом устойчивых тенденций развития глобальной морской транспортной индустрии.

В системе экономической теории [2, с. 45] принципиальное значение играет мотивационный характер развития. В условиях глобальной морской транспортной индустрии формируются два мотива

ционных уровня: обеспечение участия в международном разделении труда ведущих мировых держав и операторов рынка морской торговли, с другой стороны, с учетом принципа многообразия свободы и конкуренции системы рисков на глобальном уровне формируются стандарты и принципы функциональной деятельности торгового флота и реализации одного из видов морской транспортной политики.

К сожалению, из-за проблем социально-экономического развития и жесткой ограниченности инвестиционных ресурсов Украина неспособна реализовать активную морскую транспортную политику, поэтому 90% экспортно-импортных грузопотоков выполняется флотом иностранного тоннажа, что и обеспечивает отток счета текущих платежей в пределах 3-4 млрд. долларов. Поэтому главной проблемой и задачей развития национального торгового флота является учет интересов резидентов Украины в системе интеграции с Евросоюзом и формирования энергетической независимости с учетом свободного доступа к мировым сегментам нефти и газа.

Этот процесс фактически формирует устойчивую тенденцию развития провозной способности и структурных сдвигов на основе повышения транспортабельности товарных потоков и снижения энергоёмкости производства ведущих индустриальных стран.

К системным ограничениям не только нормализованного, но и необходимого развития торгового

флота Украины относится, со стороны экзогенных факторов, экстенсивность наращивания провозной способности флота ЕС (независимо от принципов регистрации в системе удобных флагов), а также интенсивности обновления дедефта такими новыми морскими державами, как Китайская Народная Республика и Республика Корея.

Среди эндогенных системных ограничений следует выделить кризисное состояние судостроительного национального комплекса и игнорирование роли морского транспорта как одного из факторов не только экспортной эффективности, но и фактора, стимулирующего развитие смежных экономических концентров (металлургия, судовое машиностроение, электроника и др.).

Следует также учесть, что формируется тенденция расширения состава морских государств и изменение роли регионов торговых портов и маршрутов международного транспортного коридора.

Выводы и предложения. Тенденции развития глобальной морской транспортной индустрии превращаются в важнейший фактор конкурентной устойчивости национальной экономики вследствие влияния на позиционирование национального производственного комплекса в международной торговле, что предопределяет комплексность развития национальной экономики.

Современное развитие основных подразделений морской транспортной индустрии основывается на

приоритете предпринимательской оценки риска и эффективности процессов капитализации денежных потоков. Главным становится достижение сбалансированного состояния не только национального морского транспортного комплекса, но и его соответствия устойчивой тенденции количественного роста и качественных изменений.

Неустойчивая динамичность развития параметров морской транспортной индустрии предопределяет необходимость активизации инвестиционной политики отдельных государств с учетом характера конкуренции и принципов регуляторных стратегий со стороны международной морской организации. Тем не менее, каждая морская держава, в том числе и Украина, с целью обеспечения транспортной независимости должна концентрировать внимание на количественных и качественных характеристиках национального торгового флота. Сложность этой задачи предопределяется многоаспектностью тенденций и реализацией национальных приоритетов такими морскими странами, как Китайская Народная Республика и Республика Корея.

Главной проблемой и задачей развития торгового флота Украины следует считать повышение его доли в провозной способности глобальной морской транспортной индустрии до характеристики участия страны в международном разделении труда.



Рис. 1. Структурно-логическая модель позиционирования национальной судоходной компании

Список литературы:

1. Винников В.В. Экономика предприятия морского транспорта (экономика морских перевозок) : [учебник] / В.В. Винников ; 3-е изд., перераб. и доп. – Одесса : Феникс, 2011. – 944 с.
2. Друкер П.Ф. Менеджмент: задачи, обязанности и практика / П.Ф. Друкер ; пер. с англ. – М. : ООО «И.Д. Вильямс», 2008. – 992 с.
3. Жихарева В.В. Теория и практика инвестиционной деятельности судовых компаний : [монография] / В.В. Жихарева. – Одесса: ИПРЭИ НАН Украины, 2010. – 480 с.
4. Портер М. Конкуренция: [учеб. пособ.] / М. Портер. – М. : Вильямс, 2001. – 495 с.
5. Портер М. Международная конкуренция / М. Портер – М. : Международные отношения. – 1993 – 896 с.
6. Примачёв Н.Т., Бойко П.А., Винников С.В. Экономические основы функционирования морского рынка транспортных услуг / [Н.Т. Примачёв, П.А. Бойко, С.В. Винников]. – Одесса : ОНМА, 2004. – 260 с.
7. Примачёв Н.Т., Степанов О.Н., Сенько Е.В. Критериальные аспекты развития предприятий морского транспорта / [Н.Т. Примачёв, О.Н. Степанов, Е.В. Сенько] // Инвестирование экономики Украины в условиях рынка. – Одесса, 1998. – С. 48–107.
8. Примачёв Н.Т., Чан Ван. Механизм управления эффективностью развития национального морского транспорта / Н.Т. Примачёв, Ван Чан. – Одесса : Консалтинг, 1997. – 110 с.
9. Porter M. Competitive Advantage – N-Y, 1985. – 197 p.
10. Review Of Maritime Transport, 2013 Report by the UNCTAD secretariat // United Nations New York and Geneva: 2014 – 198 p.

Цимбал М. М.

Одеська національна морська академія

ТЕНДЕНЦІЇ СТРУКТУРНИХ ЗРУШЕНЬ В СИСТЕМІ ГЛОБАЛЬНОЇ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНДУСТРІЇ

Резюме

Представлено основні тенденції розвитку глобальної морської транспортної індустрії. Сформульовано характеристики структурних змін і виділено особливості підходу до реалізації проблеми різними морськими організаціями. При збереженні відносної стійкості мотиваційних підходів до розвитку судноплавства відрізняється диференціація рішень у відповідності з характером національної морської транспортної політики і конкуруючого торгового флоту.

Ключові слова: національний флот, торговельний флот, глобальна морська транспортна індустрія, структурні зрушення, мотиваційний характер розвитку судноплавства, товарні потоки, транспортабельність.

Tsymbol M. N.

Odessa National Maritime Academy

TRENDS OF STRUCTURAL SHIFTS IN THE GLOBAL MARITIME TRANSPORT INDUSTRY

Summary

The article presents the main trends in the global maritime transport industry. Formulated characteristics and structural changes highlighted in particular the approach of the problems of the various maritime organizations. While maintaining relative stability of motivational approaches to the development of navigation is different differentiation decisions in accordance with the nature of the national maritime transport policy and competing merchant fleet.

Keywords: national fleet, merchant fleet, global maritime transport industry, structural changes, motivational character of shipping, trade flows, transportability.

УДК 657.658.8

Чумак О. В.

Академія фінансового управління

Кунченко М. О.

Харківський державний університет харчування та торгівлі

ФУНКЦІОНАЛЬНИЙ БЮДЖЕТ ЯК ІНСТРУМЕНТ УПРАВЛІННЯ НА ПІДПРИЄМСТВАХ МЕРЕЖЕВОЇ ТОРГІВЛІ

Досліджено особливості організації технології бюджетування в системі управління діяльністю підприємств торгівлі. Уточнено визначення технології при використанні її у поєднанні з управлінням і бюджетуванням. Систематизовано методичні аспекти формування функціональних бюджетів досліджуваних підприємств у частині їхнього інформаційного забезпечення та порядку складання.

Ключові слова: бюджетування, технологія, функціональні бюджети.

Постановка проблеми. Останніми роками в підприємствах мережевої торгівлі збільшувалися номенклатури пропонованих до продажу товарів і темпи її оновлення, зумовлені високою конку-

ренцією на ринку. В умовах обмеженості фінансових ресурсів методичні аспекти їх формування стають нагальним питанням для його вирішення, управління трудовими ресурсами потребує також