

## ПРИНЦИПИ ФОРМУВАННЯ ПАРАМЕТРІВ І РЕЗУЛЬТАТІВ РОЗВИТКУ ТОРГОВОГО ФЛОТУ

## PRINCIPLES OF FORMING THE PARAMETERS AND RESULTS OF THE DEVELOPMENT OF THE MERCHANT MARINE

Посилення ролі морського транспорту у забезпеченні стійких економічних відносин у системі міжнародної торгівлі зумовлює вимоги до менеджменту нормалізованого стану виробничого потенціалу флоту і портової системи щодо динамічності вантажопотоків. У цьому відношенні увага повинна приділятися менеджменту інвестиційної діяльності за критеріями адекватності очікуваним інноваційним змінам морської транспортної системи з урахуванням низки суперечливих зовнішніх впливів. Найважливішою характеристикою глобального ринку морської торгівлі слід розглядати характер відповідності провізній здатності флоту параметрам вантажопотоків. Однак унаслідок багатоглибкоаспектності формування вантажопотоків ускладнюється менеджмент адекватного стану торгового флоту. Водночас у реальних морських державах необхідними темпами реалізуються інноваційні технології в торгових портах, тому важливо оптимізувати процес нормалізації стану судноплавного ринку. Але головним слід розглядати досягнення адекватності стану національних транспортних підприємств за критеріями збалансованості. Однак проблемою залишається збалансованість формування провізній здатності флоту за структурними складниками ринку морської торгівлі.

**Ключові слова:** торговий флот, параметри розвитку, збалансованість, ефективність.

шених у системі міжнародної торгівлі обумовлює вимоги до менеджменту нормалізованого стану виробничого потенціалу флоту і портової системи щодо динамічності вантажопотоків. В цьому відношенні увага повинна уділятися менеджменту інвестиційної діяльності по критеріям адекватності очікуваним інноваційним змінам морської транспортної системи з урахуванням ряду противоречливих зовнішніх впливів. Важливішою характеристикою глобального ринку морської торгівлі слід розглядати характер відповідності провізній здатності флоту параметрам вантажопотоків. Однак унаслідок багатоглибкоаспектності формування вантажопотоків ускладнюється менеджмент адекватного стану торгового флоту. В то же время в реальных морских государствах необходимыми темпами реализуются инновационные технологии в торговых портах, поэтому важно оптимизировать процесс нормализации состояния судоходного рынка. Но главным следует рассматривать достижение адекватности состояния национальных транспортных предприятий по критериям сбалансированности. Однако проблемой остается сбалансированность формирования провозной способности флота по структурным составляющим рынка морской торговли.

**Ключевые слова:** торговый флот, параметры развития, сбалансированность, эффективность.

УДК 339.165.4:047.74(045)

DOI: <https://doi.org/10.32843/infrastruct61-27>

**Стахов С. Ю.**<sup>1</sup>

аспірант кафедри менеджменту і маркетингу Одеський національний морський університет

**Stakhov Serafim**

Odessa National Maritime University

Усиление роли морского транспорта в обеспечении устойчивых экономических отно-

*The importance of the maritime transport industry for the national economy is evidenced by the main indicators of the traditional marine powers – the UK. Shipping introduces more than \$ 14 billion in GDP with around 240 thousand people being employed in the Motherland's Complex of the country. At the same time, the ship-owners of the United Kingdom only own 3 percent of the World Trade Fleet. Even when having complicated economic conditions, the individual countries based on the prioritized importance of maritime transport choose and implement active state of maritime policies on the criteria of freight independence and positive impact on the balance of payments. Among the conditions for the sustainable positioning and development of industrial potential, the subsystems of the maritime transport industry should be allocated not only by the nature of competition in the international division of labor, but the strengthening of the principles of international regulation of trade shipping on system safety and environmental activity criteria. Strengthening the role of maritime transport in providing sustainable economic relations in the international trade system determines the requirements for the management of the normalized state of the production potential of the fleet and the port system relative to the dynamism of freight traffic. In this regard, attention should be paid to the management of investment activities on the adequacy criteria by expected innovative changes in the maritime transport system, taking into account a number of contradictory external influences. The most important characteristic of the global maritime market should consider the nature of the compliance of the agility of the fleet parameters of cargo flows. However, due to the multidimensionality of the formation of freight traffic, the management of the adequate state of the merchant fleet is complicated. At the same time, innovative technologies in retail ports are being implemented in real maritime states. Therefore, it is important to optimize the process of normalizing the state of the shipping market. But the main thing should be considered to achieve the adequacy of the state of national transport enterprises on the criteria of the balance. However, the problem remains a balance of the formation of the agricultural ability of the fleet according to the structural components of the maritime market.*

**Key words:** trading fleet, development parameters, balance, efficiency.

**Постановка проблеми.** Центральним у системі прийняття економічних рішень стає облік основних положень концепції зміни вартості грошей у часі. Необхідність обліку фактора часу [1] в процесі реалізації довгострокових проектів розвитку підприємств морського транспорту зумовлена

високою початковою вартістю торговельних суден і терміналів портів, тривалістю їхнього життєвого циклу і наявністю цінових ризиків. Тому в структурі показників ефективності прийняття системних рішень необхідно виділити вартість будівництва об'єкта і порівняти з характером повернення

<sup>1</sup> ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9739-6491>

інвестиційних ресурсів у формі прибутку і амортизаційних відрахувань, а за використання кредиту й основної суми боргу.

Відповідно до цього, найважливішим завданням залишається уточнення особливостей зміни стану ринку морської торгівлі і вибору відповідної реакції на дії інших операторів. Тому важливо розглянути проблеми менеджменту збалансованості підсистем ринку морської торгівлі за критеріями підприємницької стійкості.

У цьому відношенні морська транспортна політика України повинна враховувати той факт, що вантажопотоки зовнішньої торгівлі в кожному морському регіоні зростають нерівномірно, що вимагає реакції на оптимізацію структури провізної здатності флоту. Спади перевезень за цією технологією збігаються тільки з періодами зниження міжнародної торгівлі і відзначені в 1998, 2009 2020 рр. із відомими регіональними і глобальними фінансово-економічними кризами та виникненням непередбачених проблем. Тому важливо розмежувати кон'юнктурні та загальносистемні тенденції під час вибору параметрів розвитку національного морського транспортного потенціалу.

#### **Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

У системі інноваційного розвитку торгового флоту різних підприємств морського транспорту на основі стратегій інвестування і оптимізації операторської діяльності є вибір альтернативних підходів. В умовах реалізації положень Конвенції MLC [2] важливою є орієнтація реальних судновласників на надійність і економічність прапора держави реєстрації.

На жаль, у проєктах розвитку морського транспортного комплексу України навіть для знакових вантажопотоків обґрунтування виконуються на недостатньому рівні. Це підтверджують утрати, пов'язані з нереалізацією намірів використовувати трубопровід Джейхан – Самсун і Південний – Броди для поставки нафти з Перської затоки в Європу.

Держава не повинна зосереджувати ресурси на окремих проєктах. Рішення повинно бути комплексним [3] з орієнтацією на провідні в даних умовах галузі, які впливають і на розвиток інших об'єктів економіки. Певною мірою відбивається експортна орієнтація. При цьому державне пряме інвестування не відноситься до головного інструменту стимулювання збалансованості розвитку.

Цей процес повинен ґрунтуватися на управлінні грошовими потоками судновласницьких або стивідорних компаній, чому присвячено спеціальні дослідження [4; 5]. При цьому необхідно пам'ятати, що прибуток менш точно відображає результати роботи флоту і вантажних терміналів, аніж зростання грошової виручки. На жаль, підприємства не можуть достатньо чітко формувати потенціал за рівнем конкурентної рентабельності капітальних активів. У судновласників і стивідорних

компаній в умовах циклічності фрахтового ринку головними інструментами зростання ефективності залишаються зростання завантаження виробничих можливостей і підвищення економічності підприємства. На цих проблемах акцентовано увагу і спеціальних поглядів [6; 7].

Проблеми розвитку торгового флоту привертають увагу багатьох вітчизняних та зарубіжних дослідників. Значний внесок у вивчення цих процесів зробили вітчизняні та закордонні вчені, такі як М.Т. Примачов, О.В. Сенько, М.Я. Постан та ін. Більшість із них зробили внесок у виявлення основних проблем розвитку морського транспорту в Україні.

**Постановка завдання.** З урахуванням зазначеного актуальною проблемою залишається формування управління стійкістю позиціонування підсистем національної морської транспортної індустрії. Як показали події, пов'язані з формуванням проблемних ситуацій виходу економіки окремої країни зі стану кризи, усі подальші перетворення повинні будуватися на основі комбінованої відповідальності. Частина реалізації рішень стає прерогативою держави та її стратегії. Інша частина повністю повинна здійснюватися підприємницькими структурами. Із позиції держави головним стає соціальний аспект повної зайнятості і раціонального використання потенційних ресурсів. На це має бути спрямоване стимулювання та оподаткування з орієнтацією на створення нових робочих місць і підтримку попиту в державному секторі економіки. Це зумовлює необхідність розширення методів прийняття підприємницьких рішень про вибір параметрів розвитку.

#### **Виклад основного матеріалу дослідження.**

Для формування і реалізації програми інноваційного розвитку торгового флоту необхідно попередньо реалізувати дві умови. Перша – забезпечення надійності вантажної бази, що дає змогу досягти параметрів довгострокової стійкості використання провізної здатності флоту. Друга – формування кредитної лінії, спрямованої на початковий етап інвестування суднобудування.

При цьому слід розрізняти особливості договірних відносин у торговельному судноплаванні. У договорі фрахтування предметом не є системна характеристика транспортного засобу, яку представляють для перевезення. Предметом договору перевезення розглядається послуга у формі кінцевого результату – доставки вантажів або пасажирів у пункт призначення. При цьому фактично не враховуються окремі форми ризику.

Під час формування стратегії розвитку національної морської індустрії необхідно враховувати уроки різноманітності прояву попередніх криз, що підтверджують об'єктивність висновку Дж. Кейнса про урядові витрати і про необхідність державної підтримки інвестицій у сфері транспорту,

будівництва житла, ліній передач [8]. Фактичне використання цього принципу в Білорусі забезпечило швидший вихід країни з депресії 2009 р. порівняно з іншими державами, особливо порівняно з Україною, яка ігнорує цей підхід.

Періодичність і глибина економічних, екологічних та політичних криз підвищують доцільність розвитку національного торгового флоту з повноцінною інфраструктурою його обслуговування. Окрім того, фахівці національного торгового флоту більш повно забезпечують потреби країни за критеріями комерційної доцільності і загальносистемної безпеки.

Проте саме інноваційні показники відображають як пріоритет, так і вартість транспортування. Закономірністю активної морської держави стає будівництво судна за забезпечення судновласником 25–35% початкової вартості. Найбільш широко використовуються різні кредитні ресурси, гарантією повернення яких є принцип застави судна у формі передачі в іноземний менеджмент.

Окрім того, повинна бути розроблена державна програма досягнення транспортної незалежності участі в міжнародних економічних відносинах. У цьому разі гарантії кредитування можуть бути забезпечені на основі бюджетного покриття відсотків і використання принципу податкового кредитування основної частини вартості флоту.

Незважаючи на значимість комерційного складника у функціональній діяльності судноплавної компанії, пріоритети безпеки в широкому і вузькому значеннях стають найбільш значущими. При цьому зростає і ризик їх нормалізації. Водночас формується суперечлива ситуація у системі адміністрування безпекою. Залишається нерегульованою система проведення інспекцій із боку судновласника, класифікаційних товариств, підрозділів держави прапора, страхових компаній, держави порту, фрахтувальників. У центрі цих дій передбачається присутність капітана, інтенсивність діяльності якого не дає змоги повноцінно відпочити, що може призвести до зворотного ефекту інспекцій.

У системі менеджменту пріоритетів сталого позиціонування слід ураховувати, що одним із найважливіших аспектів є ціновий, тому морські транспортні підприємства, не обтяжені кредитами, можуть пропонувати більш прийнятні пропозиції за рівнем тарифних знижок для вантажовідправників.

Стратегія позиціонування як форма управління економічною стійкістю судноплавних компаній з урахуванням діяльності інших операторів повинна враховувати трансформацію ринку морської торгівлі за концепцією регульованого об'єкта (рис. 1). Чітко простежується певний порядок функціонування торгового судноплавства на основі правових норм, стандартів IMO, ITF і державних інституцій.

В основі такого процесу лежить постійне зростання концентрації, що вимагає впорядкованості рішень з урахуванням розширення масштабів інтеграції, або фактичного усупільнення глобальної економіки. Великі судноплавні компанії не можуть працювати без чітких планових розрахунків по інвестиційній діяльності. Однак формування ризику для капіталу таких судноплавних компаній, як CMA CGM, MAERSK та ін., підтверджують невірні рішення низки завдань удосконалення менеджменту.

У цьому відношенні крім другого (міжнародного) реєстру конкурентним за сукупністю якісних параметрів є прапор Ліберії [9]. Це підтверджується помітним зростанням реєстрації новобудови як у стандартних періодах, так і у фазі кризи ринку морської торгівлі.

Необхідно враховувати, що ліберійський реєстр отримав доступ до програми берегової охорони США. Він визнаний відповідним стандартам програми з безпеки судноплавства. Це фактично одна із закономірностей, що відображають стійкість глобального ринку морської торгівлі в межах циклічності розвитку.

Як видно з рис. 1, велике значення у системі управління оптимальністю параметрів розвитку набуває сувора послідовність прийняття рішень, зумовлена посиленням диференціації стану основних підсистем глобального ринку морської торгівлі. Необхідне чітке розмежування функцій державного володіння від використання та управління виробничим потенціалом. Принцип підприємництва зберігає своє значення незалежно від форми власності. Головним слід розглядати прибутковість капіталу і закономірність реалізації грошових потоків.

Закони конкуренції, відшкодування витрат і повернення капітальних ресурсів у системі ринкових відносин єдині [10]. У цьому відношенні українські порти і судноплавні компанії програють порівняно з іноземними аналогами через некваліфіковане адміністрування з боку галузевого відомства. Водночас слід пам'ятати, що регуляторна політика Євросоюзу в морській транспортній індустрії забезпечує до 50% її результативності [3].

Про некваліфікований менеджмент транспортного відомства свідчить історія втрати капітальних активів національних судноплавних компаній. Важлива оперативність інституційних рішень. Так, у період широкомасштабних арештів чорноморських суден підприємство не мало права своєчасно продати навіть ті судна, які йшли на ринок металобрухту. Унаслідок втрати часу за погодженням дій виручка від продажу вже не могла покрити не лише кредиторську заборгованість, а й накопичений борг за змістом суден в іноземних портах.

Як відомо, під час вибору стратегії ефективної функціональної діяльності необхідні дві умови:

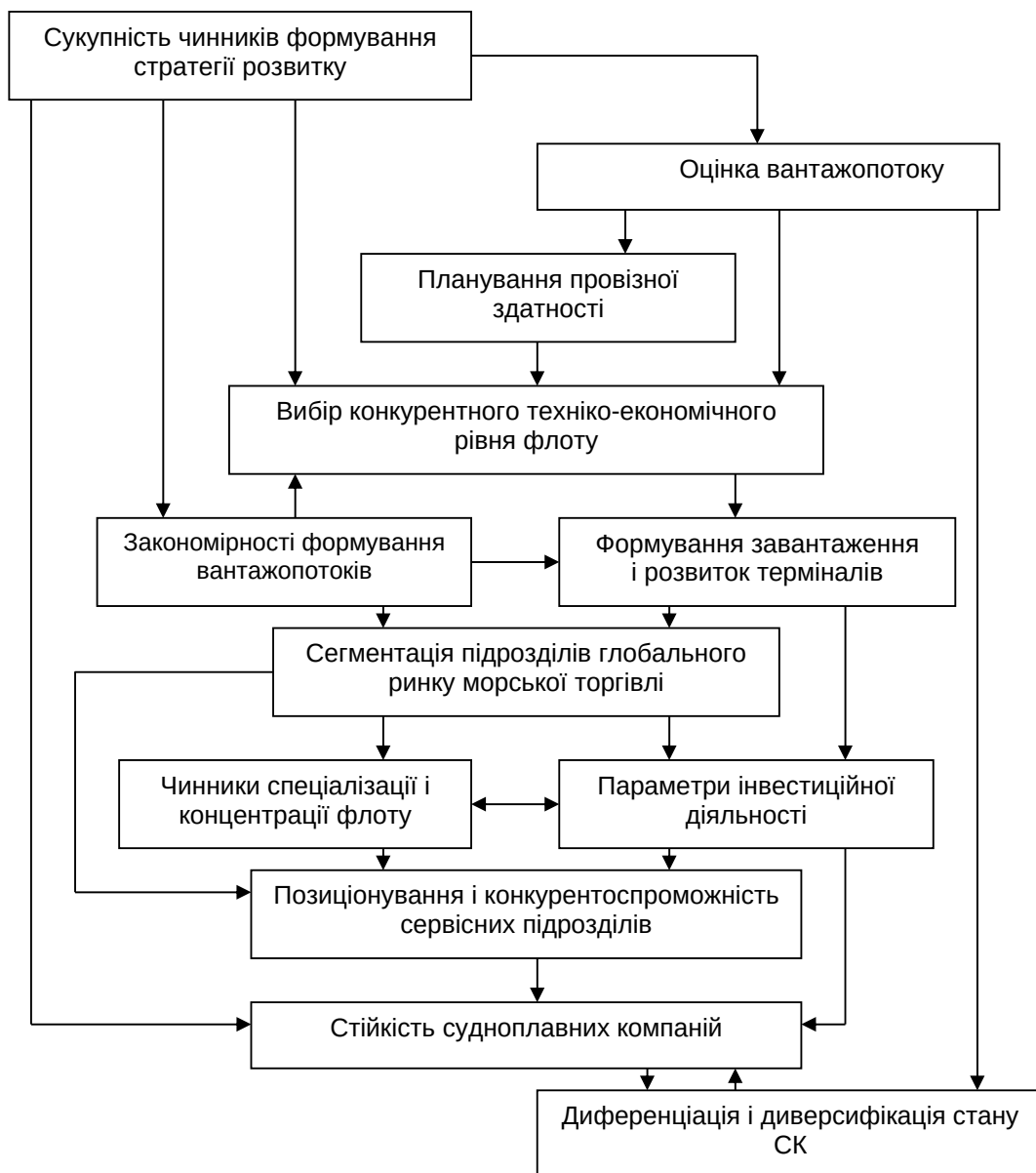


Рис. 1. Інформаційно-логічна модель формування параметрів і результатів розвитку торгового флоту

Джерело: власна розробка

наявність капітальних активів і відповідного людського капіталу. При цьому форма власності не відноситься до визначальних чинників. Про це свідчить історія трансформації власності в процесі приватизації в Україні. Спочатку для досягнення адекватності власності щодо зарубіжних судноплавних компаній була здійснена корпоратизація у формі акціонування. Потім на цій основі були створені самостійні офшорні судноплавні компанії, які повинні були працювати на відшкодування боргів пароплавства, не наражаючись на арешти за неплатоспроможність реального власника.

Однак заборгованість не знижувалася, на цій підставі було обґрунтовано доцільність повернення суден реальному власнику. Ні Фонд державного майна, ні пароплавство не змогли навіть

установити реальність зосередження державних акцій у цих компаніях. Жоден із цінних паперів не був повернутий Українській державі. Судна продовжували працювати без урахування реального і формального відображення прав власності.

Статус нормальної морської держави, тобто місце і роль цінності позиціонування в глобальному економічному просторі – один із найважливіших елементів стійкості участі в міжнародному поділі праці [11]. Негативний підхід до розвитку морської індустрії, який утвердився в першому двадцятиріччі української державності призвів до втрати позиції країни навіть щодо таких держав, як Румунія і Молдова, в системі транспортної незалежності.

Прагнення до підвищення рівня добробуту на основі комплексного розвитку економіки країни

досить поширене як логіка господарювання [12]. У системі стандартних технологій управління нормалізованим станом економічного підрозділу країни [Дам] для будь-якої приморської держави найважливішим стратегічним напрямом слід уважати в транспортній політиці створення провізної здатності флоту, що забезпечує граничну транспортну незалежність.

Під час вибору адекватної стратегії сталого розвитку судноплавних компаній повинні виділятися заходи щодо використання інноваційних технологій і придбання конкурентних суден, планування використання маркетингових технологій у системі ефективного позиціонування за критеріями якості, безпеки та економічності.

Особливою проблемою є регулювання суднобудівного ринку на основі оцінки збалансованості вантажопотоків і дедевіту відповідно до рекомендацій із боку ЮНКДАТ [9]. З огляду на той факт, що тільки незначна частина морської транспортної індустрії України конкурентна в системі транзитних технологій, а технології інтегрованої обробки вантажопотоків далекі від досконалості, очевидна необхідність створення державної програми виходу зі структурної та економічної криз. Одним із важелів можливо використовувати альтернативний реєстр торгового флоту. Морський транспортний потенціал повинен відрізнятися сучасною інфраструктурою і відносно низькою вартістю адміністрування реєстрації суден.

Водночас для нормального розвитку портового комплексу України в умовах альтернативних джерел інвестування в регіонах їх розміщення повинно бути посилено економіко-правове функціонування морських адміністрацій у найбільших торговельних портах. Морська адміністрація від імені публічного власника повинна забезпечувати ефективність управління системою використання акваторії, території та гідротехнічними спорудами. За раціональних менеджерських рішень повинні формуватися грошові потоки не лише на основі сукупності зборів, а й за рахунок раціонального використання акваторії лиману різним фірмам для розвитку терміналів і інших логістичних об'єктів.

Функціональна діяльність терміналів повинна посилюватися на принципах підприємництва, в основі якого лежать доходи від надання послуг вантажовласникам на основі конкурентного використання власного або орендованого обладнання. Неприйнятна відмінність умов функціонування вантажних терміналів різних відомств в єдиному сегменті національного стивідорного ринку. Так, державні порти програвали внаслідок наявності невиправданих обмежень із боку відомства за низькою менеджерських рішень. Будь-який приватний термінал або власник судна за необхідності оперативно вирішує раціональність фінансування потоку витрат по мінімуму часу. Державний же

порт за тих же операцій тривалий час простоє внаслідок необхідності проведення процедури закупівлі запасних частин. Утрати часу не компенсують відповідним запізненням досягнення відповідності грошової виручки за обробку наступних транспортних потоків.

**Висновки з проведеного дослідження.** У цьому аспекті досягнута ефективність реалізованих на підприємствах морського транспорту інноваційних технологій і науково-технічних проєктів повинна формувати і сукупність емерджентності результату. Його величина визначає загальний стан локального сегмента ринку морської торгівлі та імідж компанії в конкурентному полі.

Суттєвою проблемою глобалізації економічних відносин є те, що не досягнута парето-ефективність [13] у міжнародному поділі праці, у підтримці якого повинні брати участь національні судноплавні підсистеми. Тому актуальною залишається реалізація принципів економічної безпеки макроекономіки на основі конкурентного розвитку нових морських держав [14], до яких фактично належить і Україна. Вона пов'язана з двома параметрами: безперешкодним постачанням природних ресурсів національної економіки і з менеджментом розширення джерел валютного надходження.

У цьому відношенні першорядне значення належить конкурентному торговельному флоту, особливо в перевезеннях зернових та енергоресурсів. Цю стратегію повною мірою реалізувала Японія, що забезпечує стійкість різнобічного національного виробництва в умовах обмежених власних природних ресурсів. При цьому враховується, що судноплавні компанії за нормалізованого формування провізної здатності флоту беруть активну участь у формуванні платіжного балансу країни.

В основі тарифної політики реалізації транспортного потенціалу країни і його транзитного складника слід використовувати принцип стимулювання завантаження і досягнення ефекту масштабу. В Україні ж навіть за половинного завантаження трубопровідної системи і нафтових терміналів торгових портів широко застосовувався податок на додану вартість, що зумовило відхід цих вантажопотоків на альтернативні маршрути.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Адизес І.К. Управление жизненным циклом корпораций. Санкт-Петербург : Питер, 2007. 384 с.
2. Кинг А.М. Тотальное управление деньгами. Санкт-Петербург : Полигон, 1999. 448 с.
3. Друкер П.Ф. Менеджмент: задачи, обязанности, практика. Москва ; Киев : Вильямс, 2018. 992 с.
4. Сенько О.В. Проблеми управління раціональністю національної підсистеми глобальної морської транспортної індустрії. *Соціально-економічний розвиток регіонів у контексті міжнародної інтеграції*. 2018. № 28. С. 125–131.

5. Соколов А. Херсонский порт готовится к концессии. *Порты Украины*. 2016. № 9(161). С. 26–28.

6. Кейнс Дж.М. Избранные произведения. Москва : Экономика, 1993. 564 с.

7. Review of Maritime Transport. Отчет по UNCTAD. New York and Geneva : UN, 2019. 148 p.

8. Портер М. Конкуренция. Москва : Вильямс, 2008. 602 с.

9. Кругман П.Р. Интернациональная экономика. Санкт-Петербург : Питер, 2003. 832 с.

10. Хейне П. Экономический образ мышления. Москва : Вильямс, 2005. 544 с.

11. Сломан Дж. Экономикс. Санкт-Петербург : Питер, 2005. 832 с.

### REFERENCES:

1. Adizes I.K. (2007) Upravleniye zhiznennym tsiklom korporatsiy [Management of the life cycle of corporations] SPb.: Peter, 384 p. [in Russian].

2. King A.M. (1999) Total'noye upravleniye den'gami [Total money management]. SPb.: Polygon, 448 p. [in Russian].

3. Drucker P.F. (2018) Menedzhment: zadachi, obyazannosti, praktika [Management: tasks, responsibilities, practice]. M. K.: "Williams", 992 p. [in Russian].

4. Senko O.V. (2018) Problemy upravlinnya ratsional'nisty natsional'noyi pidsystemy hlobal'noyi mors'koyi transportnoyi yndustriyi [Problems of managing the rationalization of the national drive of the global maritime transport industry]. *Sotsial'no-ekonomichnyy rozvytok rehioniv v konteksti mizhnarodnoyi intehratsiyi* [Social and economic development of regions in the context of international integration]. Kherson: No. 28, pp. 125–131 [in Ukrainian].

5. Sokolov A. (2016) Khersonskiy port gotovitsya k kontsessii [The Kherson port is preparing for a concession]. *Porty Ukrainy* [Ports of Ukraine], no. 9 (161), pp. 26–28 [in Russian].

6. Keynes, J.M. (1993) Izbrannyye proizvedeniya [Selected works]. Moscow: Economics, 564 p. [in Russian].

7. Review of Maritime Transport (2019). UNCTAD report. New York and Geneva: UN, 148 p.

8. Porter M. (2008) Konkurentsiya [Competition]. Moscow: Ed. House "Williams", 602 p. [in Russian].

9. Krugman P.R. (2003) Internatsional'naya ekonomika [International economy]. SPb.: Peter, 832 p.

10. Heine P. (2005) Ekonomicheskyy obraz myshleniya [An economic way of thinking]. Moscow Publishing house "Williams", 544 p.

11. Broken J. (2005) Ekonomiks [Economics]: SPb.: Peter, 832 p.