

ків населення (підприємці, наймані працівники, інтелігенція, студенти, пенсіонери). Ліквідація старої системи господарювання і запровадження невипробуваних часом нових її форм зруйнувало усталений механізм розподільних відносин і створило новий, застосування нескординованих елементів якого завдало шкоди інтересам практично всіх суб'єктів суспільних відносин.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Лейфура М.В. Основні методи оцінки рівня тіньової економіки та її динаміка в Україні / М.В. Лейфура. // Економіка. Управління. Інновації. – 2013. – № 2 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/eui\\_2013\\_2\\_46.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/eui_2013_2_46.pdf).
2. Орбеа С.В. Методичні аспекти статистичної оцінки масш-

табів тіньової економіки України / С.В. Орбеа [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zbirnik.bukuniver.edu.ua/ed\\_work/n\\_7/33.pdf](http://zbirnik.bukuniver.edu.ua/ed_work/n_7/33.pdf).

3. Офіційна веб-сторінка Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua).
4. Офіційна веб-сторінка Міжнародного валютного фонду [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.imf.org.ua](http://www.imf.org.ua).
5. Офіційна веб-сторінка Світового банку [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.worldbank.org](http://www.worldbank.org).
6. Офіційна сторінка веб-сторінка Національного банку України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.bank.gov.ua](http://www.bank.gov.ua).
7. Тіньова економіка в Україні: масштаби та напрями подолання : аналіт. доп. / Т.А. Тищук, Ю.М. Харазішвілі, О.В. Іванов ; за заг. ред. Я.А. Жаліла. – К. : НІСД, 2011. – 96 с.
8. Schneider F. The Shadow Economy and Work in the Shadow: What Do We (Not) Know?: Discussion Paper No. 6423. – IZA: Johannes Kepler University of Linz and IZA. – March 2012. – 73 p.

УДК 656.61-048.34

**Бабаченко М.В.**

*старший преподаватель кафедры менеджмента и экономики морского транспорта Национального университета «Одесская морская академия»*

## ПРИНЦИПЫ ОПТИМИЗАЦИИ ФУНКЦИОНАЛЬНЫХ ПАРАМЕТРОВ ТОРГОВОГО ФЛОТА

Экстенсивный рост провозной способности торгового судоходства усиливает проблемы и формирует задачи рационализации использования ограниченных экономических ресурсов. Именно этот принцип становится ведущим в системе конкурентного позиционирования подсистем морской транспортной индустрии как в сегменте судостроения, так и в сегменте операторской деятельности флота. В глобальном рынке морской торговли реализуется принцип целесообразности позиционирования судоходных компаний, обеспечивающий относительную устойчивость инвестиционной и функциональной деятельности судоходных компаний. В то же время в системе морской транспортной индустрии формируются жесткие принципы конкурентного развития и удержания позиции в изменяющихся условиях экономического роста и участия страны флага флота в международном разделении труда. Поэтому важен контроль характера формирования мирового торгового флота с целью последующего принятия эффективных предпринимательских решений.

**Ключевые слова:** торговый флот, экономичность, энергоёмкость, оптимальность параметров, позиционирование.

### **Бабаченко М.В. ПРИНЦИПИ ОПТИМІЗАЦІЇ ФУНКЦІОНАЛЬНИХ ПАРАМЕТРІВ ТОРГОВЕЛЬНОГО ФЛОТУ**

Екстенсивний зростання провізної спроможності торговельного судноплавства підсилює проблеми і формує завдання раціоналізації використання обмежених економічних ресурсів. Саме цей принцип стає провідним у системі конкурентного позиціонування підсистем морської транспортної індустрії як у сегменті суднобудування, так і в сегменті операторської діяльності флоту. У глобальному ринку морської торгівлі реалізується принцип доцільності позиціонування судноплавних компаній, що забезпечує відносну стійкість інвестиційної та функціональної діяльності судноплавних компаній. У той же час у системі морської транспортної індустрії формуються жорсткі принципи конкурентного розвитку й утримання позиції у мінливих умовах економічного зростання та участі країни прапора флоту в міжнародному поділі праці. Тому важливим є контроль характеру формування світового торговельного флоту з метою подальшого прийняття ефективних підприємницьких рішень.

**Ключові слова:** торговельний флот, економічність, енергоємність, оптимальність параметрів, позиціонування.

### **Babachenko M.V. THE PRINCIPLES OF OPTIMIZATION OF THE FUNCTIONAL PARAMETERS OF THE MERCHANT FLEET**

The extensive growth of the carriage capacity of the merchant fleet strengthens the problems and forms the tasks of the rationalization of the using of limited economical resources. Namely this principle becomes leading in the system of competitive positioning of the subsystems of the maritime transport industry both in the segment of shipbuilding and in the segment of the fleet operator activity. The principle of advisability of the positioning of the shipping companies, which provides relative stability of the investment and functional activities of the shipping companies, is realized on the global market of the maritime trading. At the same time the tough principles of the competitive development and retention of the position in the changing conditions of the economic growth and participation of the country flag fleet in the international division of labour are formed in the system of the maritime transport industry. Therefore the control of the character of formation of the world merchant fleet is important for subsequent adoption of the effective business decisions.

**Keywords:** merchant fleet, economy, power consumption, optimal parameters, positioning.

**Постановка проблемы и ее связь с научными и практическими заданиями.** Усиление зависимости характера устойчивости международных экономических отношений от уровня развития отдельных регионов мира предопределяет задачи позиционирования подсистем национального хозяйства. Этим обуславливаются и параметры развития морской

транспортной индустрии. Принципиальным становится выбор задач и принципов формирования производственного потенциала отдельными подсистемами морского транспорта. Поэтому на этих проблемах сосредоточено внимание как отдельных государств или их союзов, так и исследовательских центров [1].

**Анализ последних исследований и публикаций.** В транспортном строительстве, ориентированном на использование технологии доставки товаров с перевалкой их в морских торговых портах, принципиальное значение приобретает выбор времени реализации проекта. Этот принцип не был учтен при проектировании нефтетерминала Южный и нефтепровода Одесса–Броды. После тщательного изучения реальных возможностей трубопровода со стороны европейских потенциальных партнеров был предложен иной вариант трассы.

С переходом морского транспорта под юрисдикцию приоритетов международных конвенций на первом этапе экономического реформирования собственности и технологии обслуживания грузопотоков приоритетной становится адаптация к изменениям и образованию альтернативных форм создания и управления производственным потенциалом национальной морской транспортной подсистемы. Основным ограничением становится требование соответствия ограничениям глобальной морской транспортной индустрии.

Иностранные инвесторы ограничивают свое участие в развитии провозной способности флота вне территории государства, определенное внимание сосредоточено на проектах развития портов, что подтверждается характером инвестирования предпринимательской деятельности структур, не входящих в состав транспортного ведомства. Одним из путей такого развития рассматривается учреждение акционерных обществ или создание концессионного концломерата.

Среди стандартных принципов оптимизации функциональных параметров торгового флота [1] выделяются:

- сбалансированность изменения соотношения провозной способности по группам судов;
- дифференциация положения морских держав в судостроительном и судоходном сегментах;
- рефлагирование по приоритетам экономичности и минимизации оттока прибыли;
- динамичность формирования дедвейта по критериям волатильности фрахтового рынка.

Постоянное формирование новых условий, определяющих конкретные задачи адаптации [2], предопределяет ужесточение принципов формирования функциональных параметров торгового флота. В этом аспекте выделяются принципы удержания базовых характеристик:

- повышение конкурентной устойчивости по параметрам качества обработки транспортных и грузовых потоков;
- интеграция взаимодействия отдельных судоходных компаний и торговых портов;
- расширение участия в интеграционных процессах, с учетом требований стандартов международных морских организаций и реализации концепции ОЧЭС по транспортному обслуживанию грузопотоков;
- надежность обслуживания и долговечность позиционирования по критериям энергоемкости альтернативных технологий;
- непротиворечивость требований к безопасности и росту ограничений по соответствию прогрессивности флота и наземных транспортных средств.

Фактически принципы и параметры состояния и развития торгового флота представлены в публикации Annual Review издательства BRS group, тем не менее не раскрыты особенности участия отдельных морских государств в оптимизации состояния морской торговли. В этом отношении для условий

Украины следует обратить внимание на публикации А.М. Котлубая, Л.Л. Николаевой, Н.Т. Примачева, но возникают новые проблемы, требующие дополнительного исследования.

#### **Выделение нерешенных частей общей проблемы.**

В качестве нерешенных проблем, несмотря на обширность публикаций, выделяются принципы эффективного ресурсосбережения при масштабном пополнении дедвейта торгового флота. При этом основные параметры (дедвейт, объем перевозок, фрахтовая выручка) концентрируются в потенциале так называемых ведущих морских держав. Украина из-за ограниченности участия в торговом судоходстве ежегодно теряет несколько миллиардов долларов.

**Формирование целей статьи.** Неопределенная динамичность и сбалансированность параметров спроса и предложения дедвейта торгового флота всех видов специализации предопределяет проблемы развития судоходных компаний отдельных стран в частности Украины. Поэтому с учетом противоречивости развития глобального рынка морской торговли основной целью статьи являются анализ закономерности формирования параметров торгового флота и поиск путей эффективного позиционирования провозной способности флота Украины.

**Изложение основного материала.** Масштабные инвестиционные ресурсы обуславливают актуальность как мероприятий по повышению предпринимательской эффективности, так и мер государственного регулирования масштабов и направлений развития морского транспортного комплекса.

При такой модели формирования организационных и производственных структур сбалансированность интересов владельцев флота или терминалов порта и других коммерческих подразделений морского транспорта может быть основана на справедливости учета вклада каждого участника в конечные результаты.

Рисунок 1 отражает взаимосвязь и последовательность перехода от базового состояния к повышению требования к техническим параметрам. Выбор соответствующей стратегии нацелен на нормализацию состояния производственного потенциала и участия судоходных компаний в эффективном распределении грузопотоков и финансовых результатов.

К важнейшим проблемам эффективной работы флота и портов относится вхождение в систему логистики и интермодальных технологий, регулирующих сроки хранения грузов из-за нераспорядительности грузовладельцев и несбалансированного движения транспортных средств. Параметры использования транспортных средств должна регулироваться нормативами интенсивности отгрузки грузов, зависящими от структуры товарооборота и альтернативных предложений провозной способности флота. Нарушение договорных сроков отгрузки должно учитываться экономическими отношениями, предусматривающими компенсацию дополнительных издержек операторов рынка морской торговли.

Основное внимание в международной статистике [1] уделяется совокупным функциям параметров – объему грузопотоков, дедвейта флота, средней продолжительности жизненного цикла. В центре принципов оптимизации глобального рынка морской транспортной индустрии лежит ускоренное развитие контейнерного и оффшорного сегментов. На рисунке 1 представлен ряд принципов (допустимая капиталоемкость, управление нормой прибыли и др.), нацеленных на оптимизацию таких параметров, как уровень тарифных ставок, конструктивное совершенство.

В этом аспекте приоритетной становится разработка методики оценки влияния основных подходов к формированию эффективности интеграционных процессов на основе расширения состава результатов взаимодействия национальных морских транспортных предприятий с глобальными операторами.

Если согласиться с формулировкой управления: «...как процесс принятия реагирующих решений, связанный с поддержанием производительности фирмы ... как можно ближе к целям...» [6], то важнейшими становятся, во-первых, выработка четкой цели и, во-вторых, наличие соответствующих критериев оценки ситуации, в данном случае в системе торгового судоходства.

При этом необходимо учитывать роль не только дефицита энергетических ресурсов, но и ужесточение к экологическим параметрам. Это в конечном счете отражается на глобальной политике и на проблемах развития морского транспорта. В этом аспекте следует различать не только экономические задачи, но и общую экономическую безопасность. Именно последнее и влияет на уровень эффективности ряда инвестиционных проектов. Особенно это четко прослеживается при сравнении альтернативных проектов транспортировки нефти из каспийского региона.

При расширении корпоративных принципов организации производства к основной цели функционирования флота или порта относится максимизация богатства владельцев [7]. В качестве инструмента реализации этой цели рассматривается накопление существующих и будущих ресурсов. Главным становится управление чистой приведенной стоимостью капитальных вложений. Сложность заключается в проявлении глобальных факторов развития и особенностей взаимоотношения резидентов страны в интегрированных структурах.

При этом срок возмещения полной стоимости транспортного объекта нельзя сопоставлять с нормативами, которые используются для отбора конкурентного варианта по предельным преимуществам, потому что в этих вариантах не учитывается общий жизненный цикл проекта и эффективность отдельных объектов и предельных затрат. Общая стоимость объекта должна возмещаться по нормальной процентной ставке, а дополнительные капитальные вложения, формирующие определенные преимущества должны обосноваться в соответствии с отклонениями качества или надежности.

В совокупности принципов и направлений выбора рациональной системы интеграции на основе общесистемных и пред-

принимательских результатов и целей важна гарантия информационного обеспечения решения. В этом отношении следует обратить внимание на положение о том, что «... интерпретация управленческого учета, обслуживает различные функции и организации – операционный контроль, калькулирование себестоимости продукции (услуг) и расчет затрат на работу с клиентами, управленческий и стратегический контроль» [8]. Этот подход позволяет выбрать характер реакции на изменения в системе рынка морской торговли.

Поэтому адаптивная стратегия судоходной компании основывается на начальном состоянии сектора фрахтового рынка стандартной операторской деятельности. Кроме того, важен процесс модификации поведения в пределах любого этапа жизненного цикла при последующих изменениях параметров конкуренции.

Характер устойчивости принятой стратегии позиционирования судоходной компании с учетом ограничениями по стоимости инвестиций может быть определен по условию:

$$u_k = \frac{t_{nm} - t_{np}}{t_{nn} - t_{nm}}$$

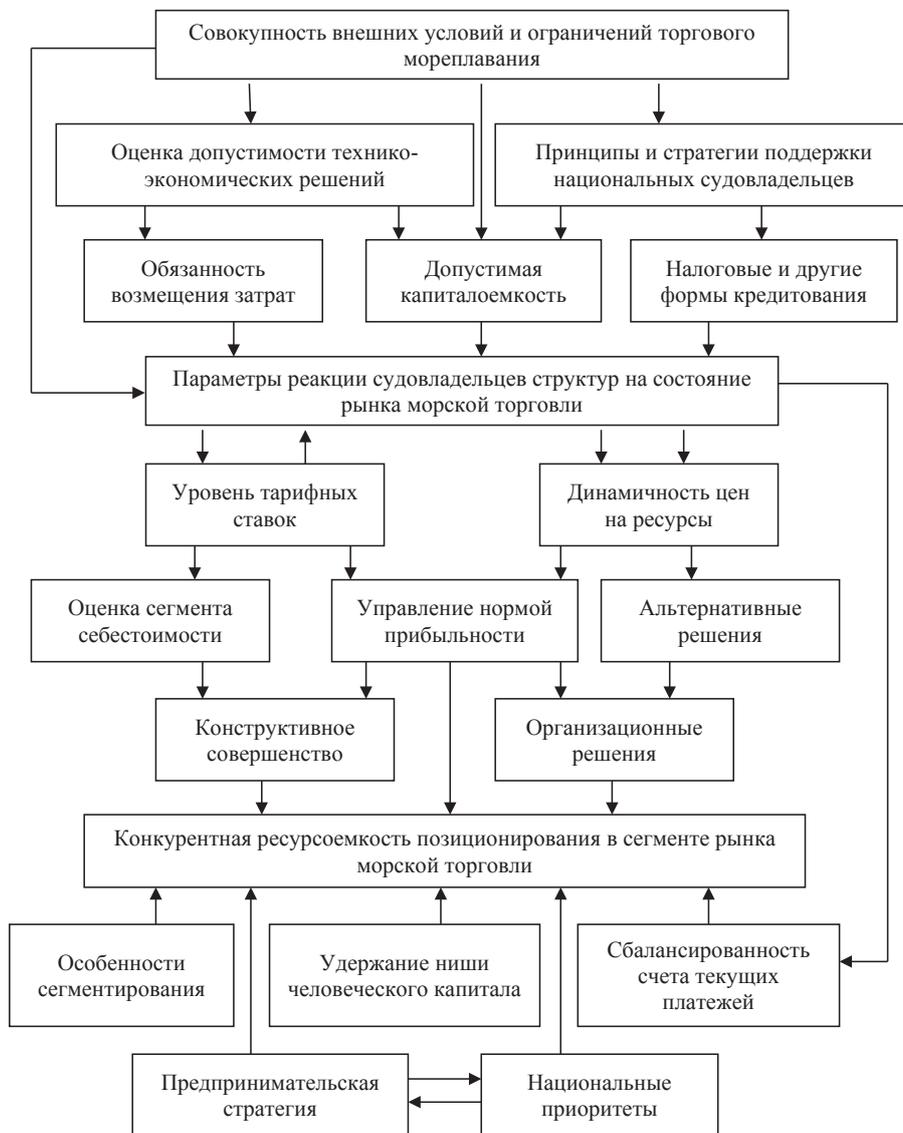


Рис. 1. Механизм нормализации конкурентной ресурсоемкости балкерного флота

где  $i_{nn}$  – требуемая доходность основного капитала судоходной компании по условиям функциональной устойчивости в течение жизненного цикла;

$i_{np}$  – доходность кредитных ресурсов по условиям предоставления займа по инвестиционному проекту;

$i_{nm}$  – ожидаемая доходность в кризисных ситуациях.

Контроль этой ситуации позволяет более четко реагировать на текущие параметры рынка новостроя и судов, находящихся в эксплуатации, по фазам экономического цикла. Во всех позициях фактически прослеживается эффективность формирования и реализации потенциала человеческого капитала, способного раскрывать новые законы природы и обеспечивать управление экономическим потенциалом по критериям эффективной устойчивости.

Стоимостные аспекты рынка морской торговли воздействуют на развитие торговых портов через тарифы, активность фрахтового рынка и адекватность технико-экономического уровня морского транспортного предприятия. Поэтому в системе морской транспортной индустрии усиливается роль прибыли в управлении функциональной и инвестиционной деятельностью.

В этом аспекте важным становится выбор критерия управления и целевых показателей развития. Следующим этапом принятия экономических решений в системе конкурентной устойчивости национальной морской транспортной системы является оценка основных преимуществ стратегии развития морехозяйственного комплекса в целом. Усиление требований к росту качества транспортного обслуживания грузопотоков предопределяет задачи, связанные со стимулированием развития грузовых терминалов с учетом возрастающих транспортных затрат. Одним из критериальных принципов взаимодействия следует считать возможность достижения инвестиционной независимости системы.

**Выводы.** С расширением Пан-Европейской транспортной системы в Черноморской зоне возрастают перспективы оптимизации участия транспорта Украины в обслуживании грузопотоков между Европой и Азией. Грузопоток через Черноморский регион

может возрасти к 2020 году, по прогнозам специалистов, на 35-40%. Ожидается удвоение потока контейнерных грузов с общим объемом к концу указанного периода до 20 млн контейнеров.

Игнорирование хорошей морской практики фактически, по ряду исключений, вывело морской транспортный комплекс Украины за границы конкурентного поля рационального использования торгового флота. Во внешнеэкономических отношениях на двухсторонней основе полностью игнорировался принцип, предусматривающий использование флота национального флага. В связи с этим значительные фрахтовые потоки перешли к иностранным судоходным компаниям, что и снизило инвестиционную составляющую поддержания конкурентоспособности национальных судоходных компаний. Игнорировался принцип распределения грузопотоков как в отношении 50:50, так и в отношении 40:40:20 доли основных операторов рынка морской торговли.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Review of maritime Transport 2014. UN. – New York, Geneva, 2014. – 232 с.
2. Степанов О.Н. Экономическая стратегия эффективного развития морских торговых портов. – Одесса : Консалтинг, 1998. – 347 с.
3. Котлубай А.М. Проблемы теории и практики развития морского транспорта Украины. – Одесса : ИПРИЭЭИ НАН Украины, 2011. – 268 с.
4. Николаева Л.Л. Принципы устойчивого развития судоходных компаний в глобальном рынке морской торговли : монография / Л.Л. Николаева. – Одесса : Феникс, 2007. – 323 с.
5. Примачев Н.Т., Примачева Н.Н. Эффективность развития морской транспортной индустрии : монография. – Одесса : ОНМА, 2011. – 374 с.
6. Райан Б. Стратегический учет для руководителя. – М. : «ЮНИТИ», 1998. – 611 с.
7. Пайк Р. Корпоративные финансы и инвестирование / Р. Пайк, Б. Нил ; пер. с англ. Е. Ковачева и др. – СПб. : Питер, 2006. – 784 с.
8. Аткинсон, Энтони А., Банкер, Раджив Д., Каплан, Роберт С., Янг, Марк С. Управленческий учет. 3-е издание : Пер. с англ. – М. : Издательский дом «Вильямс», 2005. – с.: ил. – парал. тит. англ.