

Bibliography:

1. Parunakjan V.E. Modeling of processing of freight cars traffic at freight railway station taking into account influence of dynamic factors / V.E. Parunakjan, V.A. Boyko // Visnyk SNU im. Dalya. – 2011. – № 12(166), Part 1. – P. 174-185 (Rus.).
2. Borodin A.F. To use freight railway station capacity efficiently / A.F. Borodin // Zheleznodorozhnyi transport. – 2006. – № 9. – P. 41-49. (Rus.).
3. Minakov P.A. Interaction of technological lines within the receiving yard at sorting station / P.A. Minakov // Zheleznodorozhnyi Transport. – 2012. – № 9. – P. 23-25. (Rus.).
4. Management of operation and quality at railway transport : high school course / P.S. Gruntov. – М. : Transport, 1994. – 543 p. (Rus.).
5. Logistical chains of complex technological production : high school course / L.B. Mirotin, V.A. Korchagin, S.A. Liapunov, A.G. Nekrasov. – М. : Ekzamen, 2005. – 288 p. (Rus.).
6. Mikhailov V.S. Theory of management. – К. : Vyscha shkola, 1998. – 312 p. (Rus.).

Рецензент: В.Э. Парунакян
д-р техн. наук, проф., ГВУЗ «ПГТУ»

Статья поступила 05.11.2014

УДК 656.61

© Щербакова И.В.*

**ИНТЕГРАЦИЯ В СИСТЕМЕ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ
МИРОВЫХ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ СВЯЗЕЙ**

В статье рассмотрены общие принципы глобализации развития и эффективность мультимодальных транспортных технологий. Предложены основные методы экономии времени доставки товаров и сокращения совокупных затрат труда по системе производство – доставка – реализация – потребление. Главным рычагом механизма управления становлением страны как морской державы становится государственная поддержка национального судовладельца на основе мирового опыта.

Ключевые слова: свобода перемещения, глобализация, линейной судоходство, транспортировка, демпинговая политика, судовладелец, конференции независимых перевозчиков.

Щербакова И.В. Интеграція в системі транспортного обслуговування світових господарських зв'язків. В статті розглянуто загальний принцип глобалізації розвитку і ефективність мультимодальних транспортних технологій. Запропоновані методи економії часу доставки товарів і скороченні сукупних витрат праці по системі виробництво – доставка – реалізація – споживання. Головним важелем механізму управління становленням країни як морської держави стає державна підтримка національного судновласника на основі світового досвіду.

Ключові слова: свобода переміщення, глобалізація, лінійне судноплавство, транспортування, демпінгова політика, судновласник, конференції незалежних перевізників.

I.V. Shcherbakova. Integration in the system of transport maintenance of the world economic connections. The article describes the general principle of globalization of development and efficiency of multimodal transport technologies. The methods economy of time of delivery of commodities and reduction of the combined expenses of labour on the

* аспирант, ГВУЗ «Приазовский государственный технический университет», г. Мариуполь, troosh_irina@mail.ru

system a production is delivery is realization – consumption. By the main lever of mechanism of management becoming of country as sea power state support of national shipowner becomes on the basis of world experience. Due to the globalization of economic relations increases the value of the majority of local transport systems, which lie on the routes of movement of the mass of commodities between the main centers of production and consumption. At the same time the possibility of rational interaction in the multimodal transport technologies allow each country to certain investment opportunities to ensure the normal operation of national zones of international transport corridors. So focus on the continued efficacy of the transportation process, and, consequently, the formation of carrying capacity requires the establishment of general and specific subsystems of the economic mechanism. Specificity and is particularly suited to solving standard problems of marine transportation, despite the existence of international conventions and standards, is the desire of individual shipowners through a strategy of technical and economic advantages to expand their positions. So focus on the continued efficacy of the transportation process, and, consequently, the formation of carrying capacity requires the establishment of general and specific subsystems of the economic mechanism. Specificity and is particularly suited to solving standard problems of marine transportation, despite the existence of international conventions and standards, is the desire of individual shipowners through a strategy of technical and economic advantages to expand their positions. Thus, the marine transport industry refers to the activities that need to be developed taking into account the socio-economic stability of the state, that is, the basic types of production.

Keywords: *freedom of moving, globalization, linear navigation, transporting, dumping policy, ship-owner, conferences of independent ferrymen.*

Постановка проблемы. Усиление требований по реализации принципов свободы перемещения не только продукции, но также капиталов, труда и технологии предопределило приоритетность концентрации, интеграции и интернационализации производства и распределения продукции. Таким образом, принцип глобализации экономической деятельности становится определяющим направлением организационно-экономических отношений субъектов мировых хозяйственных связей. Заинтересованность в этом процессе ведущих промышленных государств предопределяет выбор стратегии развития. Любая изоляция в угоду национальным особенностям может привести к потере эффективности функционирования промышленности отдельных государств.

Анализ последних исследований и публикаций. Данной проблеме уделяли внимание Н.Т. Примачев, Н.А. Ксендзова, Ю.В. Макогон, Ю.Н. Пахомов, Г. Хулей, Дж. Сондерс, Н. Пирси. В их публикациях отмечено, что важнейшей задачей становится для каждой отдельной страны выбор форм и методов участия в реализации основных целей и направлений экономической глобализации. При этом следует иметь в виду, что глобализация становится важнейшим внешним условием масштабов и рациональности использования национального производственного и ресурсного потенциала. Экономическое равновесие формируется не под влиянием инициативных решений отдельных государств, а вследствие общего требования ресурсного обеспечения экономики ведущих государств, выпуска качественной продукции и результата ее реализации в любом секторе мирового рынка.

Цель статьи – провести анализ интеграционных перспектив морского транспорта Украины в контексте мировых тенденций.

Изложение основного материала. Линейное судоходство в системе обслуживания мирохозяйственных связей относится к важнейшему направлению формирования интермодальных транспортных систем. Линейное судоходство осуществляется рядом судоходных компаний с высоким уровнем концентрации основного капитала и имеет первостепенное значение для внешнеторговых грузопотоков и значительного сектора экономики большинства стран независимо от характера их статуса в системе морских держав. На судах, принадлежащих линейным конференциям индустриально развитых государств, перевозится значительная часть товаров, требующих срочной доставки к месту дальнейшей обработки или потребления.

Любые формы сотрудничества в торговом судоходстве снижают риск применения веду-

щими судовладельцами инструмента демпингового давления на конкурентов. Перевозка грузов по тарифам близкой или ниже себестоимости часто применялась на отдельных сегментах фрахтового рынка с целью создания финансовых проблем у альтернативных судоходных компаний для уменьшения вследствие этого доступной грузовой базы. При достаточной плотности грузопотоков после ухода конкурента из данного региона равновесное состояние тарифов восстанавливается. В зависимости от условий инвестирования следующей решается проблема слияния или поглощения [1, с. 42].

Демпинговую политику могут проводить судовладельцы, имеющие значительную финансовую устойчивость компании. Вместе с тем непрогнозируемые факторы развития грузопотоков в отдельных регионах становятся важнейшим условием поиска путей взаимодействия судовладельцев. В этом отношении заслуживает внимания процесс формирования грузопотока каспийской и казахстанской нефти. Процесс снижения энергоемкости производства в условиях постоянного ценового давления стран ОПЕК предопределяет усиление конкуренции за устойчивость на нефтяном рынке США, поэтому новые нефтяные компании вынуждены ориентироваться на рынок Европы и Юго-Восточной Азии. Следовательно, вариант фидерной или транзитной перевозки нефти и нефтепродуктов по Черному морю остается достаточно перспективным. При этом нельзя исключать ни танкерный, ни паромный вариант доставки энергетических ресурсов к европейским потребителям [2, с. 12].

Бурное развитие за последние тридцать лет XX столетия линейного судоходства предопределило поиск новых методов организации работы смежных транспортных компаний. Несмотря на то, что из 81 тысячи судов транспортного флота на долю контейнеровозов приходится несколько более 1,5 тысяч, они представляют наиболее производительную часть флота со средним возрастом 11 лет. Общая вместимость контейнерного флота на начало 2006 года превышала 5400 тысяч двадцатифутовый эквивалент (ДФЭ) [2, с. 47].

Главным принципом снижения конкурентного противостояния являются соглашения о принципах операторской деятельности на фрахтовом рынке и развитие мультимодальных транспортных технологий. В основе механизма стабилизации шиллинговой деятельности между конференциями и независимыми перевозчиками лежат: океанское соглашение о стабильности (TSA), Wesboimd Transpacific Stabilization Agreement — MTSA, Intra Asian Discussion Agreement — IADA, Europe Asia Trade Agreement (EATA).

Таким образом, часть тоннажа из общей вместимости в 933 миллиона регистровых тонн работает в условиях соблюдения интересов большинства линейных перевозчиков. На этом основании строятся модели интеграционных связей в системе обслуживания мировых экономических отношений [3, с. 107].

К примеру развития мультимодальных транспортных технологий, в которых участвует морской транспорт Украины, можно отнести транспортный проект организации регулярного контейнерного сообщения между Китаем и Европой. Транзитные территории включают Казахстан, страны Закавказья и Украину. Со стороны последней в транспортировке участвуют специализированная судоходная компания и Ильичевский торговый порт.

Экономический эффект от использования новых транспортных технологий, а также вследствие повышения качества доставки грузов на базе логистической системы формируется за счет повышения тарифов. Такое движение тарифов учитывает уровень тарифов и качество доставки, сформированных на альтернативных направлениях с худшими условиями перевозочного процесса. Конкурентный уровень тарифных ставок устанавливается, в конечном счете, под влиянием характера сбалансированности спроса (величины грузопотоков) и предложения (провозных и пропускных способностей) и базового технико-экономического уровня предприятий транспорта.

Государственные структуры управления морским транспортом свою деятельность должны сосредоточить на создание нормальной системы макроэкономической поддержки национальных судоходных компаний, торговых портов и сервисных подразделений. Важным является соблюдение национального и международного морского законодательства, правил безопасности эксплуатации технических средств и мореплавания. Особое место должны занимать вопросы проведения согласованной тарифной политики, осуществления современной инвестиционной и научно-технической политики, стимулирования реализации предприятиями приоритетных направлений развития морского транспорта.

Особенность достижения и сохранения сбалансированности морского транспорта относительно состояния рынка транспортных услуг (РТУ) заключается в том, что необходимо учитывать масштабы транспортной работы не только национального транспортного рынка, но и мирового фрахтового рынка (ФР). При этом корректирующими условиями являются структура транспортного обслуживания, характер концентрации грузопотоков, специализация и взаимодействие в системе мультимодальных технологий (ММТ) и МТК. Поэтому возрастает значение надежности функционирования транспортного комплекса по критериям коммерческой логистики, что в общем усиливает значение морских транспортных узлов.

Предельные параметры сбалансированности и пропорциональности развития флота, портов, наземных видов транспорта, грузообразующих терминалов выступают в качестве важнейшего фактора эффективного разрешения макроэкономических задач и предпринимательских целей транспорта и товаропроизводителей.

В зависимости от характера колебания параметров РТУ, активности государственной доходной политики и степени обеспечения финансовыми ресурсами инвестиционной стратегии повышения производительности и уровня конкурентоспособности производственного потенциала по критерию максимума нормы прибыли решаются следующие задачи:

- приобретение и ввод в эксплуатацию новых типов судов и грузовых терминалов;
- реконструкция, модернизация и техническое перевооружение действующих объектов;
- внедрение новых технологических процессов на базе интегральных международных систем (ИМС) и международных транспортных коридоров;
- совершенствование менеджмента шиллинговой и операторской деятельности на фрахтовом рынке;
- разработка и реализация стратегического бизнес-плана. Тенденция глобализации и интернационализации МХС отражается и на идеологии развития мирового судоходства. В последнее время большое внимание уделяется общим принципам развития торгового судоходства по регионам и группам судов. На втором плане остается анализ и оценка распределения тоннажа по странам [4, с. 11].

Это отражает, с одной стороны, реальную концентрацию торгового флота в системе ведущих судовладельцев мира, а с другой – скрывает дисбаланс торгового флота развивающихся стран. Последние теряют возможность обеспечить свои интересы через механизм и инструменты нормальных экономических действий. Главным рычагом механизма становлением страны как морской державы становится государственная поддержка национального судовладельца на основе мирового опыта.

Вследствие глобализации экономических отношений возрастает значение большинства локальных транспортных систем, которые лежат на маршрутах передвижения товарных масс между основными центрами производства и потребления. В тоже время возможность рационального взаимодействия в системе мультимодальных транспортных технологий позволяют каждой стране в определенных инвестиционных возможностях обеспечить нормальную работу национальных зон международных транспортных коридоров.

Общий принцип глобализации развития и эффективность мультимодальных транспортных технологий заключается в экономии времени доставки товаров и сокращении совокупных затрат труда по системе производство – доставка – реализация – потребление. Концепция глобализации отражает сущность и задачи непрерывной и ускоренной доставки товаров, а следовательно, определяет ограничения транспортной мощности на базе высокого технико-экономического уровня. В то же время интенсивные технологии заостряют проблему управления оптимальностью использования ресурсов.

Глобализация экономических отношений и усиление принципа устойчивости транспортного обслуживания мировых хозяйственных связей предопределяют основные критерии количественного и качественного развития торгового флота. Среди них выделяются минимизация территории для нового транспортного строительства; сокращение времени на доставку товаров; концентрация инвестиционных ресурсов в логистических товаропроводящих системах. В соответствии с этими критериями формируются принципы оптимизации инвестиционных и хозяйственных процессов на морском транспорте. Одним из принципов, определяющих параметры развития национальных транспортных комплексов, является концентрация грузопотоков и совершенствование взаимодействия различных транспортных систем на основе мультимодаль-

ных транспортных технологий.

Реализация логистических принципов обработки грузопотоков, стремление к расширению масштабов операторской деятельности повышают актуальность контроля и поддержания необходимого технико-экономического уровня судоходных компаний. Структурная политика основных судовладельцев предопределяет ориентацию инвестиционного комплекса на оптимизацию деятельности судостроительных предприятий.

Параметры рынка транспортных услуг определяют реальные пределы развития национального торгового флота. В общем виде состояние флота формируется внутренними возможностями и отношением к конкурентоспособности морехозяйственного комплекса страны, с одной стороны, с другой — следует учитывать внешние условия и ограничения, предопределяющие границы действия национальных подразделений морского транспорта.

Основной проблемой при выборе шиппинговой деятельности становится оценка суммы потока реальных денег вследствие реализации инвестиционного проекта. При выборе стратегии развития национального транспортного комплекса и при решении предпринимательских задач отдельными судовладельцами следует иметь в виду ограниченность входа в секторы фрахтового рынка, подверженные монополизации. Монополизация на рынке линейного судоходства приводит к обострению в отдельные периоды тарифных войн. В таких условиях устойчивость судовладельцев зависит от технико-экономического уровня флота и финансовых резервов [5, с. 88].

Интернационализация экономических отношений соответствует принципам судоходства, основанного под «удобными» флагами, так как оперативно-экономическая политика использования флота не ограничивается перевозками национальных грузов. Это в значительной степени предопределяет динамику конъюнктурных параметров, характер колебания фрахтового рынка и условий осуществления морской торговли.

Важнейшим направлением эффективности и устойчивости морских транспортных предприятий считаются мультимодальные транспортные технологии и организация перевозок на принципах международных транспортных коридоров. Главным в данном процессе является поиск принципов стабильности организационного взаимодействия и интеграции инвестиционных ресурсов по критерию максимума совокупного экономического эффекта. Игнорирование основных принципов развития морского транспорта относительно реальных потребностей приводит к возрастанию экономических, социальных и даже демографических потерь. Морская транспортная отрасль относится к видам деятельности, которые должны развиваться с учетом задач социально-экономической стабильности государства, то есть к базовым видам производства.

Выводы

1. Существенной проблемой становления института международных транспортных коридоров является отсутствие методики расчета потенциальных грузопотоков, финансирования развития комплекса в целом и национальных участков, расчета и использования эмерджентного эффекта с учетом реальных затрат обеспечения транспортных перевозок в пределах отдельных регионов. При этом следует иметь в виду то обстоятельство, что МТК сформировались как идея, нацеленная на решение ряда перспективных проблем.
2. Существенно изменяются принципы конкуренции в освоении грузопотоков. Однако, несмотря на определенную гармонизацию интересов по максимизации конечных результатов, остается проблема различной ресурсоемкости отдельных видов транспортных предприятий. Объективная сложность решения этих задач при соблюдении интересов каждого участника предопределяет целесообразность разработки принципов оценки эффективности функционирования и инвестирования развития МТК с обоснованием принципа перераспределения комплексного эффекта и компенсации внешних издержек при выборе альтернативных решений.
3. Особую роль интеграционные процессы в системе ИМС и в условиях развития международных транспортных коридоров приобретают при контейнерных и паромных перевозках. Их нормализованное функционирование требует четкой согласованности, ибо в их основе используются дорогостоящие транспортные средства. Следовательно, необходима разработка механизма управления интенсивностью использования транспортных магистралей,

судов, авто- и железнодорожных поездов и контейнеров. Логистические подходы должны учитывать формирование, учет и распределение совокупного интегрального эффекта и затрат по функциональной деятельности системы в целом.

Список использованных источников:

1. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні : монографія / О.М. Котлубай. – Одеса : ІПРЕД, 2004. – 454 с.
2. Экономика морского транспорта : учебн. пособие / В.В. Жихарева, О.Н. Кибик, Э. Муссо, Л. Карпането. – Одесса : Астропринт, 2004. – 258 с.
3. Примачев Н.Т. Экономическая стратегия эффективного развития морских торговых портов / Н.Т. Примачев, О.Н. Степанов. – Одесса : Консалтинг, 2006. – 192 с.
4. Стратегия позиционирования национального морского транспорта в глобальном транспортном рынке / М.В. Миусов, Н.Т. Примачев, В.В. Винников, С.В. Винников, Н.Н. Примачева. – Одесса : Автограф, 2006. – 234 с.
5. Ревнева О.В. Формирование конкурентной позиции предприятия в условиях кризиса: монография / О.В. Ревнева. – Харьков : Инжек, 2007. – 376 с.

Bibliography:

1. Kotlubay O.M. Economic mechanisms of seafaring trade in Ukraine : monograph / O.M. Kotlubay. – Odesa : IPRED, 2004. – 454 p. (Ukr.)
2. Sea commercial economy of transport : training. certainly appreciate / V.V. Zhikhareva, O.N. Kybyk, E. Mousseau, L. Karpaneto. – Odessa : Astroprint, 2004. – 258 p. (Rus.)
3. Prymachev N.T. Economic Strategy effective development offshore trading ports / N.T. Prymachev / A.N. Stepanov. – Odessa : Consulting, 2006. – 192 p. (Rus.)
4. Positioning strategy of national maritime transport in the global transport market / M.V. Miyusov, N.T. Primachev, V.V. Vinnikov, S.V. Vinnikov, N.N. Primacheva. – Odessa : Autographs, 2006. – 234 p. (Rus.)
5. Revneva O.V. Formation of the competitive position of the company in crisis: monograph / O.V. Revneva. – Kharkiv : Inzhhek, 2007. – 376 p. (Rus.)

Рецензент: В.К. Губенко
д-р техн. наук, проф., ГВУЗ «ЛГТУ»

Статья поступила 20.10.2014