

ОСОБЕННОСТИ СТАБИЛИЗАЦИИ И ДИВЕРСИФИКАЦИИ РАЗВИТИЯ ГЛОБАЛЬНОГО МОРСКОГО ТОРГОВОГО РЫНКА

З урахуванням економічних завдань стійкості обслуговування світових господарських зв'язків і специфічності прояви економічних принципів в системі глобалізації виробничих відносин у статті досліджуються закономірності ефективного функціонування морської індустрії в логістичних товаропровідних системах. Увага зосереджена на розробці блоків організаційно-економічного механізму управління оптимальністю результатів позиціонування національного морського комплексу в світовому ринку. В якості критерію реалізації програми розвитку розглянуто особливості стабілізації і диверсифікації функціонування глобального морського транспортно-морського ринку.

Taking into account the economic tasks of the sustainability of the maintenance of world economic relations and specificity of the manifestations of the economic principles in the system of globalization of industrial relations in the article studies the regularities of the effective functioning of the marine industry in logistics distribution systems. Attention is focused on the development of the organizational-economic mechanism of management of optimal positioning of the results of the national Maritime complex in the world market. As a criterion for the realization of the program of development of the peculiarities of the stabilization and diversification of the functioning of the global Maritime transport market.

Постановка проблеми. Судноходство являється глобальною отраслю, і її перспективи тесно пов'язані з рівнем економічної діяльності в світі. Більш високий рівень економічного зростання зазвичай веде до більш високого попиту на промислові матеріали, які в свою чергу стимулюють імпорт і експорт. Судноходний ринок циклічний своєю природою, і фрахтові ставки зазвичай коливаються.

Глобалізація міжнародної торгівлі і транснаціоналізація національних компаній передбачають безперешкодне переміщення ресурсів і товарів, що об'єктивно неможливо здійснити без морського транспорту. Морський транспорт є основою формування внутрішнього і міжнародного ринків, забезпечуючи розвиток нормальної ринкової економіки.

Морський транспорт і в обозримому майбутньому буде утримувати перше місце за обсягом перевезень в міжнародній торгівлі. Більше 3/4 світових морських вантажоперевезень здійснюється в сучасних умовах на 25 країн, причому тільки США, Великобританія, Німеччина і Франція контролюють майже 40 % вантажообороту і 30 % наявного тоннажу. Обсяг вантажів, перевозимих в міжнародній морській торгівлі, знаходиться в прямій залежності від стану світової економіки.

Процес глобалізації виробництва і торгівлі суттєво вплинув на характер попиту на фрахт і супутні послуги і обумовив помітні приватизаційні, організаційні і технологічні зміщення в морському транспорті. 230–250 млрд дол. в рік – така ціна фрахту суден, що забезпечують перевезення вантажів морем в даний час [1]. Роль морського транспорту в економіці будь-якої країни величезна і зарубіжні країни, вивчаючи тенденції його розвитку, шукають шляхи ефективного позиціонування в глобальному ринку морської торгівлі.

В системі диверсифікації глобального ринку морської торгівлі особливе значення в наше час займає цілеспрямована діяльність державних і підприємницьких структур. Незважаючи на жорстку конкурентну боротьбу в основних сегментах фрахтового ринку, країна має можливість вирішити проблему входу в сегмент навіть з високою конкуренцією. Таким чином, Україні, маючій вихід до моря, необхідно забезпечувати фрахтову незалежність позиціонування в міжнародному розподілі праці.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Глобалізації приділяють значущу увагу економісти, політологи, соціологи, філософи. Вони констатують суттєві зміни, що відбуваються в економічній системі, суспільстві і державі в процесі глобалізації. Питанням динаміки розвитку ринку морської торгівлі присвячено ряд досліджень [2–4, 6, 7]. Однак не розкритими залишаються питання перспективної стабілізації роботи торговельно-транспортного комплексу.

Вивченню питань забезпечення ефективного розвитку глобального морського торговельно-транспортного ринку присвячені роботи вітчизняних і зарубіжних авторів, серед яких Буркинського Б.В., Вензика Н.Г., Винникова В.В., Котлубая М.И., Панарина П.Я., Примачева Н.Т., Степанова В.М., Чекаловеца В.И. і др.

Однак, незважаючи на детальне вивчення теоретичних питань оцінки і аналізу розвитку глобального морського торговельно-транспортного ринку, дослідження не можна вважати достатніми, що визначає актуальність теми статті і необхідність проведення наукових досліджень в цій сфері. В той же час до сих пір не проведено системного дослідження тенденцій розвитку спеціалізованих секторів ринку морської торгівлі в глобальних економічних відносинах. Тому важливо оцінити системність впливу складної сукупності факторів на активізацію розвитку національного транспортно-морського комплексу. Нерівномірність економічного розвитку, незважаючи на інтеграційні процеси, передбачає диференціацію положення окремих портів в системі світових вантажопотоків. В цьому аспекті найважливішою задачею для України ста-

новится выбор долгосрочной стратегии позиционирования торговых портов на основе четких методических основ и выбора приоритетов формирования конкурентной стратегии.

Постановка задачи. Целью статьи является раскрытие особенностей обеспечения стабилизации и диверсификации развития глобального морского торгового рынка.

Основной материал. Глобальная транспортная система морской торговли включает ряд специализированных звеньев, среди которых выделяются судоходные компании, торговые порты, инвестиционный и сервисный комплексы, а также экологические ограничения устойчивого функционирования системы. При рациональном развитии структурных элементов достигается необходимая фрахтовая независимость внешней торговли и оптимизируется валютная составляющая ВВП. Отмечается тотальная взаимосвязь и взаимозависимость структурных подразделений морехозяйственного комплекса.

Морское судоходство играет ключевую роль в жизни мировой экономики, занимая центральное место в формирующейся единой системе глобальных транспортных перевозок. Морской транспорт специфичен в том смысле, что он уже по характеру деятельности является отраслью “международной”: известно, что основная функция морского транспорта – обеспечение внешнеторговых связей между различными государствами.

Современное развитие морских отраслей мировой экономики, в частности, морского транспорта, обусловлено проведением многими государствами активной и целенаправленной морской политики, как части их общей внешней и внешнеэкономической политики.

Усложнение циклических процессов, несмотря на антикризисные факторы управления производственной деятельностью, обусловлены процессами экспорта капитала [2, с. 174]. После укрепления европейской, японской и китайской валют издержки производства оказались приближенными к уровню США. При этом произошло кардинальное изменение курсов валют, что обусловило возрастание экспорта капитала в США. Повышение обменного курса евро снизило затраты на строительство и на совместные капиталовложения. Следствием такого характера глобальных экономических процессов явилось повышение роли морского транспорта и изменение структуры и направлений грузопотоков [3, с. 326].

Мировое сообщество озабочено созданием устойчивого, взаимовыгодного, равноправного сотрудничества в области мирового морского судоходства, исключающего все формы дискриминации и экономических санкций. Предпринимаются методы либерализации судоходства, ограничения протекционистских мер. Либерализация приводит к усилению конкуренции, ее неизбежным следствием является рост числа компаний на фрахтовом рынке. Либерализация судоходства влечет за собой последствия также для грузоотправителей и их организаций. Снижение ставок способствует повышению ценовой конкурентоспособности грузоотправителей, расширяет возможности грузоотправителей с точки зрения выбора тоннажа.

Даже при либерализации судоходного рынка существуют скрытые финансовые барьеры, ограничивающие доступ перевозчиков на рынок. Значительная величина инвестиций, необходимых для приобретения современных контейнерных судов, означает, что крупные операторы имеют больше шансов для повышения своей конкурентоспособности.

Развитие транспорта является одним из четырех основополагающих факторов глобализации мировой экономики вместе с развитием телекоммуникаций, либерализацией торговли и международной стандартизацией, повышающей эффективность услуг портов и судоходных компаний.

Глобализация экономики, в свою очередь, оказывает существенное влияние на морскую отрасль, которая относится к одной из наиболее либерализованных и глобальных отраслей. Услуги по перевозке, регистрации судов, инспектированию и страхованию, а также трудовые ресурсы продаются на глобальной основе. Простая коммерческая операция может потребовать вовлечения материальных и человеческих ресурсов из многих стран. Международная стандартизация является важной частью глобализации и влияет на судоходство. Благодаря контейнеризации любая линейная судоходная компания сегодня может войти на новые рынки и оказывать услуги на глобальной основе [4, с. 83]. Также портовые операторы имеют возможность взять в концессию контейнерный терминал почти в любом порту мира, производители портового и судового оборудования производят и продают свою продукцию на глобальной основе, стандарты 180 и IMO относительно качества, безопасности и подготовки кадров распространяются на все мировое судоходство.

Глобализация мировой экономики привела к росту объемов мировой торговли. Поскольку процесс глобализации по-прежнему продолжает развиваться и далее, объем мировой торговли, в частности ее морская составляющая, продолжают возрастать в обозримый период. В результате глобализации экономики и развития торговли следует отрицать совершенство технологии морской доставки товаров внешней торговли..

Глобализация приводит к несбалансированности объемов национальной внешней торговли и тоннажа национального флота. Ранее на перевозках внешнеторговых грузов, зарезервированных за национальным флотом в рамках политики протекционизма, использовался национальный флот торговых партнеров, сегодня большая часть внешнеторговых грузов перевозится иностранными судоходными компаниями.

Концентрация и специализация в судоходстве не привела к снижению конкуренции, поскольку глобализация сама по себе вызывает повышение уровня конкуренции. Глобализация мировой экономики вызвала необходимость использования концепции логистики, выражающейся в консолидации участников системы движения товаров в целях обеспечения непрерывности и бесперебойности. На транспорте сложился новый вид предпринимательства – глобальное логистическое провайдерство. Относительно устойчивый рост морской торговли и достаточно стабильная эффективность транспортного бизнеса предопределяет стремление к совер-

шенствованию технологических процессов доставки грузов и к перераспределению грузопотоков по альтернативным путям. Операторы мультимодальных перевозок выходят на фрахтовые рынки с предложением логистических услуг, предоставляемых через дочерние предприятия (стивидорные компании, предприятия по распределению товаров, компании по перевозке грузов мелкими партиями).

В период глобализации альтернатив морскому транспорту при возрастающих объемах международных грузоперевозок по-прежнему нет. Однако вместе с развитием судоходства возрастают и риски. Как известно, мировая экономика развивается циклично, рождающийся спрос вызывает предложение и его объем рано или поздно достигает такого размера, когда возникает кризис перепроизводства и рецессия, уравнивающая рынок. Таким же образом развивается и судоходство. Перепроизводство тоннажа давит на фрахтовые ставки и снижает рентабельность морских перевозок. С учетом того, что мировая экономика в настоящее время находится на тренде рецессии, то в среднесрочной перспективе ситуация может еще более усугубиться, что окажет влияние и на судостроительную отрасль.

Неустойчивость мировой финансовой системы отразилась на спросе на сырье и товары. К началу 2010 года фрахтовые ставки во всех секторах повысились по сравнению с ранее отмеченными минимальными уровнями, хотя они по-прежнему были существенно ниже уровней 2008 г. В секторе танкерного тоннажа и секторе линейных перевозок повышение ставок стимулировалось поглощением предложения провозной способности, а не увеличением спроса. В секторе балкерного тоннажа оживление конъюнктуры во многом объяснялось ростом импорта в Китае, который воспользовался низкими ценами на сырье и низкими фрахтовыми ставками для увеличения своих запасов сырьевых товаров. Избыточное предложение судов в сочетании с плохими результатами эксплуатационной деятельности может привести к процессу консолидации среди судовладельцев с помощью слияний и поглощений.

Однако ставки фрахта на нефтеналивные суда с начала 2011 г. снизились на 30–65 % в зависимости от размера, на продуктовоы – на 5–30 % [5]. На фоне ухудшения ситуации на фрахтовом рынке, акции публичных танкерных компаний находятся под большим давлением – индекс Bloomberg Tanker за 2011 г. снизился на 47 %. Индекс Baltic Dry, отражающий ставки на морскую перевозку металла, руды, зерна и угля, рухнул за год почти на 60 %. Однако, в долгосрочной перспективе рост объемов мировой торговли практически неизбежен, впрочем не все игроки продержатся до него.

Тенденция на увеличение грузоподъемности и пассажироместимости судов ради увеличения рентабельности перевозок приводит к тому, что огромное количество опасного груза или пассажиров оказываются во власти нескольких человек экипажа и капитана [6, с. 262]. В связи с этим неизбежно ужесточение международного и национального законодательства в части требований к подготовке членов экипажей.

Выводы. Формирование глобального рынка морской торговли предопределяется масштабами международных экономических отношений, уровнем развития предприятий морской транспортной индустрии и взаимодействием с другими видами транспорта.

В современных условиях глобализации мировой экономики, интернационализации экономических процессов торговый флот является решающим фактором успешного развития внешней торговли любой страны.

Следует особо отметить, что морское торговое судоходство как чуткий барометр моментально реагирует на изменения политической и экономической обстановки в том или ином районе мира [7, с. 23]. Углубление международного разделения труда и всемирных экономических связей стимулируется потеплением международного климата. Нормализация отношений между различными странами влечет расширение внешней торговли и других экономических связей, а значит морских перевозок, что, в свою очередь, стабилизирует политическую обстановку и дает импульс дальнейшему развитию международного сотрудничества.

Наряду с требованиями к нормализации технико-экономического уровня флота судоходных компаний возрастает значимость интеграционных процессов и совершенствования взаимодействия всех подразделений производственной инфраструктуры.

В свою очередь, глобальный рынок морской торговли рассматривается в двух аспектах: как экономическая категория и как экономическая реальность. В форме экономической категории рынок морской торговли представлен как совокупность форм и методов использования экономических законов для оптимизации взаимоотношений грузовладельцев, формирующих спрос, и судовладельцев, обеспечивающих предложение тоннажа, вследствие чего и образуется та или иная форма фрахтового рынка и уровень тарифных и фрахтовых ставок.

Многоаспектность развития морского транспортного комплекса предполагает необходимость выполнения дальнейших исследований, позволяющих сделать соответствующие выводы, которые в необходимой мере будут расширять и уточнять условия формирования новых результатов. Они должны обеспечить разработку стратегии эффективного функционирования национальных судоходных компаний при очередном этапе развития мирового рынка морских перевозок.

К основным факторам становления и развития интеграционных процессов на транспорте относятся структурные сдвиги в системе мировых хозяйственных связей; глобализация экономического развития; интеграция в системе мирового разделения труда; расширение научно-технического прогресса; требования по сокращению сроков и повышению надежности доставки грузов.

Украина в силу своего природного и факторного потенциала фактически определилась с позиционированием в международном разделении труда. Главной проблемой остается достижение транспортной независимости внешней торговли от конъюнктурных параметров глобального рынка транспортных услуг.

Література

1. World shipping and shipbuilding markets. Annual review 2010 (3.9 mo) Barry Rogliano Salles – 11 boulevard Jean Mermoz, 92200 Neuilly sur Seine, France.
2. Винников В.В. Проблемы комплексного развития морского транспорта : учеб. пособие [для вузов водного транспорта] / В. В. Винников. – О. : Феникс, 2003. – 262 с.
3. Жихарева В. В. Теория и практика инвестиционной деятельности судоходных компаний : монография / В. В. Жихарева. – О. : Феникс, 2010. – 415 с.
4. Николаева Л. Л. Принципы устойчивого развития судоходных компаний в глобальном рынке морской торговли : монография / Л. Л. Николаева. – О. : Феникс, 2007. – 323 с.
5. World shipping and shipbuilding markets. Annual review 2011 (6.5 mo) Barry Rogliano Salles – 11 boulevard Jean Mermoz, 92200 Neuilly sur Seine, France.
6. Примачев Н. Т. Принципы интеграции в торговом судоходстве : монография / Н. Т. Примачев, А. Н. Примачев. – О. : Феникс, 2006. – 360 с.
7. Стратегия позиционирования национального морского в глобальном транспортном рынке / М. В. Миусов, Н. Т. Примачев, В.В. Винников [и др.] ; под общ. ред. Н. Т. Примачева. – О. : Автограф, 2006. – 234 с.

УДК 331

О. В. ЛЮБОХИНЕЦЬ

Хмельницький національний університет

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ АНАЛІЗУ ЕФЕКТИВНОСТІ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ

Визначено поняття “ефективності зовнішньоекономічної діяльності підприємства” та напрями її здійснення. Перераховано принципові методологічні положення для розрахунку показників ефективності.

In the article the concept of efficiency of foreign economic activity and directions for its implementation defined. Fundamental methodological principles for the calculation of performance indicators transferred.

Постановка проблеми. Інтеграція національної економіки в систему світових господарських процесів позитивно впливає на розвиток економіки країни, сприяє підвищенню технічного рівня виробництва, раціональному використанню природно-сировинних ресурсів, ліквідації дефіциту окремих товарів, а відтак і підвищенню рівня життя населення.

Зовнішньоекономічна діяльність є важливою та невід’ємною сферою господарської діяльності підприємств, фірм, всіх учасників ринкових відносин. Розвиток зовнішньоекономічних відносин в Україні є вагомим фактором розширення можливості підприємств в опануванні нових сегментів ринку для підвищення їх прибутковості. Інтегрування економіки України у світове господарство, її участь у різних формах міжнародного співробітництва підвищує роль та значення зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД) підприємства, яка здійснюється шляхом проведення комерційних операцій та виступає важливим елементом механізму управління зовнішньоекономічними відносинами, що проявляються у формах обміну матеріальними товарами, послугами, продукцією інтелектуальної праці, результатами виробничо-технічного співробітництва між країнами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми ефективності зовнішньоекономічної діяльності підприємств розглядають як науковці України так і зарубіжжя, серед них М.В. Баргова, В.В. Бокова, О.В. Буреніна, А.М. Герасимович, О.П. Гребельник, Д.В. Дронов, О.І. Кириченко, Е.О. Ковтун, Л.О. Лігоненко, А.П. Лозенко, А.А. Мазаракі, І.О. Муравйова, Ю.О. Огородніков, С.М. Попова, Г.А. Семенов, Л.Є. Стровський, О.В. Шкурупій, Н.М. Ушакова, Н.А. Янковський та ін. Однак оцінка ефективності підприємницької діяльності на зовнішніх ринках зводиться до розрахунку лише фінансових показників, визначення ефективності ЗЕД на рівні окремого суб’єкта або окремої операції. При цьому фінансові результати можуть бути отримані при оптимізації внутрішніх процесів, задоволення потреб суспільства, ефективного використання на підприємствах існуючого людського, інформаційного та організаційного капіталу. Тому залишається актуальним питання розробки системи показників економічної ефективності, що охоплюють всі основні аспекти розвитку зовнішньоекономічної діяльності підприємств.

Завданням дослідження є оцінка ефективності ЗЕД, принципів її здійснення та визначення особливостей проведення зовнішньоекономічної діяльності підприємств.

Виклад основного матеріалу. Сучасні економічні відносини України з зовнішнім світом знаходяться у стані переходу від старої системи організації зовнішньоекономічних зв’язків, орієнтованої, переважно, на експорт сировини, до нової, пов’язаної з пошуком шляхів ефективного інтегрування у світову спільноту, зі встановленням сталих торговельних зв’язків з іншими країнами, з підвищенням ролі міжурядових організацій у досягненні колективної безпеки і, звичайно, з забезпеченням надійного захисту своїх національних інтересів в умовах швидко змінюваного зовнішнього середовища.

Участь у міжнародному розподілі праці завжди сприяє вирішенню національних економічних проблем унаслідок удосконалення внутрішньогосподарських відносин, використання переваг розміщення та розвитку