

**ПРИНЦИПЫ УПРАВЛЕНИЯ ЭФФЕКТИВНЫМ ПОЗИЦИОНИРОВАНИЕМ  
СУДОХОДНОЙ КОМПАНИИ**

*Розглядаються актуальні питання управління ефективним позиціонуванням судноплавної компанії (СК) на фрахтовому ринку. Використовуються основні принципи і підходи до оцінки і вибору шляхів розвитку виробничого потенціалу СК в глобальному ринку морської торгівлі.*

*Ключові слова: ефективне позиціонування, ефективність капітальних вкладень, приріст чистої виручки, життєвий цикл СК, ефект адміністрування.*

T. I. FRASINYUK  
Odessa National Maritime Academy**PRINCIPLES OF MANAGEMENT EFFECTIVE POSITIONING OF THE SHIPPING COMPANY**

*Abstract – the purpose of this article is to disclose and explain principles of management of the effective positioning of the the shipping company (SC) at the freight market. This article examines actual questions of management of the effective positioning of the shipping company at the freight market. Use the basic principles and approaches to estimation and choice of the productive capacity development ways of the SC in the global market of Maritime trade. The effect of administration is taken into account as institutional stimulate the development of the national merchant fleet criteria reduce the outflow of freight payments to foreign shipowners. Shows the classification of formation indicators, results and factors of the functional efficiency of shipping companies and ports. Shows the relationship of business efficiency with regard to out-of-system conditions and restrictions functioning.*

*Key words: effective positioning , efficiency of investments, the increase in net sales, life cycle of the SC, the effect of administration.*

**Постановка проблеми.** Механізм позиціонування [1, с. 784] в будь-якому секторі ринку морської торгівлі повинен націлюватися на інтенсифікацію використання виробничого потенціалу СК і торгових портів. Основним результатом цього положення станеться оптимізація підприємницьких і внутрішніх результатів. Ця задача може вирішуватися на основі обґрунтування необхідних параметрів економічного зростання, стимулювання техніко-економічного рівня (ТЭУ) підприємств морського транспорту, а також раціонального співвідношення адміністрування і менеджмента. Кінцевою метою є ефективність використання інвестиційних ресурсів і праці.

В системі розвитку фірми увага звертається на чіткість управління результатами: "... тшательне формування стратегії приносить значительний економічний ефект хоча б в силу координації політики (якщо не дійствій) підрозділів фірми і орієнтування її на досягнення певної загальної сукупності цілей"[ 2, с. 23]. Однак необхідно враховувати складність реалізації господарських рішень по критеріям мінімізації ризику в умовах недостатності інформаційних потоків.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** В методах управління ефективністю не розкрит ряд принципових положень, що відображають здатність нівелювання негативного впливу зовнішнього середовища. Тому загальну ефективність господарювання можна розрахувати за обмеженими умовами. При цьому враховуються тільки результати виробництва, і часто ігнорується необхідність відображення потребних особливостей ринкового позиціонування підприємства. При визначенні абсолютної економічної ефективності окремих проектів шляхом порівняння ефекта з сукупністю ресурсів, використовуваних при виробництві, фактично ігнорується альтернативна стратегія застосування обмежених ресурсів. Принцип співвідношення результату і ресурсів відображає сутність категорії економічної ефективності і її критеріїв. При цьому в якості детермінанта ефективності економічного розвитку виступають інвестиційні ресурси [3–7].

**Постановка задачі.** З урахуванням викладених проблем метою даної статті є розкриття і обґрунтування принципів управління ефективним позиціонуванням СК на фрахтовому ринку.

**Основний матеріал.** Управління ефективністю морських транспортних підприємств ґрунтується на врахуванні принципових положень і закономірностей оптимізації функціональної діяльності в системі протирічливих ринкових обмежень. Проблема ефективного використання ресурсів виникає з початком конкурентних технологій і альтернативного їх використання в умовах обмеженості варіантів розвитку. Поступово в історичному плані формувалась методика оцінки ефективного розвитку і залучення інвестиційних засобів. При цьому слід розрізняти рівні і цілі розрахування ефективності.

На макроекономічному рівні головними залишаються управління продуктивністю праці, оптимізацією ВВП на душу населення, віддачею капітальних вкладень, раціональністю енергопотреблення.

На рівні окремих галузей і підприємств важливими показателями конкурентоспособності, що забезпечують ефективність функціонування, розглядаються продуктивність праці, середні витрати, норма прибутку і віддача капіталу.

Ефективність капітальних вкладень при цьому виражає приріст чистого результату відносно потоку капітальних ресурсів. При цьому кожен проект (величина інвестицій) формує диф-

ференцированные виды других потребностей социума. В транспортном комплексе отражается лишь увеличение объема и повышение качества транспортной работы на единицу инвестиционных ресурсов.

Прирост чистой выручки ( $\Delta P_{rc}$ ), определяющий целесообразность реализации конкретного проекта ( $j = 1, 2, 3, \dots, n$ ) зависит от масштаба финансирования ( $K_j$ ) и нормы прибыли ( $e_{nj}$ ), которая обеспечивает нормализованные условия жизненного цикла предприятия:

$$\Delta P_{rc} = \sum e_{nj} \cdot K_j. \quad (1)$$

Стремительный рост объемов морских перевозок в период становления глобальных экономических отношений существенно повлиял на характер формирования капитальной стоимости флота и торговых портов и сбалансированности человеческого капитала.

При высоких темпах развития морской торговли возрастали затраты на использование и доставку природных ресурсов и расходы по экологии мирового океана. Именно в этом процессе формируется особая регуляторная роль администрирования со стороны глобальных организаций.

Целевой подход к оптимизации параметров экономического развития и обеспечения конкурентных условий работы СК предопределяет актуальность совершенствования процессов администрирования. В этом аспекте особое место занимает минимизация совокупных затрат на разработку, строительство и функциональную деятельность флота в течение нормативного жизненного цикла [7, с. 75].

Таким образом эффект администрирования является институциональным стимулированием развития национального торгового флота по критериям снижения оттока фрахтовых платежей иностранным судовладельцам:

$$E_{\eta+R} = \sum_{i=1}^{t_L} Q_f (P_{cf} - Cs_n)(1 + m_{pi})\alpha_{ti} + \sum_{i=n}^{t_L} Cs_{st} - K_{pr}, \quad (2)$$

где  $T_L$  – жизненный цикл реализации данного документа;  $Q_f$  – объем транспортной работы по стандартным условиям конкурентного позиционирования;  $P_{cf}$  – фрахтовая (тарифная) ставка сегмента приоритетного оперирования СК;  $Cs_n$  – себестоимость одной транспортной работы по стандартам затрат административного регулирования безопасности и предпринимательской деятельности;  $\alpha_{ti}$  – коэффициент дисконтирования текущих денежных потоков по годам жизненного цикла;  $K_{pr}$  – капитальные вложения в развитие рассмотренного проекта позиционирования с учетом предпринимательских целей и администрирования по критериям безопасного торгового мореплавания;  $m_{pi}$  – мультипликатор формирования внесистемного эффекта налогового потока;  $\eta Cs_{st}$  – снижение оттока фрахтовых платежей иностранных СК.

Существуют альтернативные подходы к оценке и выбору путей развития производственного потенциала предприятия с учетом основных характеристик текущего состояния рынка морской торговли. Следует иметь в виду, что рыночный механизм ориентирован на выбор наиболее эффективных путей достижения высоких предпринимательских результатов. Такой подход согласуется с основными экономическими законами и предопределяет задачи совершенствования показателей оценки и планирования развития. Система должна базироваться на максимально эффективном использовании факторов производства.

При этом необходимо учитывать не только стремление к повышению эффективности функциональной и инвестиционной деятельности, но и проявление последствий закона снижающейся производительности или отдачи в конкретных условиях. Сложность реализации конкурентного развития как фактора эффективности производства предопределяет необходимость активизации развития на основе инновационных технологий. Для этого необходимо использовать специальные подсистемы управления.

Во избежание практики, основанной на концентрации внимания владельцев капитала на обеспечение его приоритетной эффективности, усиливается администрирование со стороны глобальных морских организаций по критериям социально-экономической справедливости, что жестко подчекивается содержанием Конвенцией МЛС [8].

Зависимость результатов макроэкономических и потребительских систем от четкости работы каждого звена производственной инфраструктуры, в частности СК, обуславливает необходимость соблюдения принципа непротиворечивости максимума предпринимательского результата и эффекта реализации услуг морского транспортного предприятия (МТП) для грузовладельцев, смежных видов транспорта, объединений и операторов транзитных грузопотоков. В свою очередь это определяет структуру показателей принятия экономических решений и оценки эффективности взаимодействия всех участников производства сферы услуг и подразделений, обеспечивающих воспроизводство экономического потенциала.

Управление эффективным позиционированием СК чаще всего ориентировано на оценку инвестиционной и производственной деятельности. Это достаточно четко просматривается в словаре Макмиллана, где сказано, что результаты деятельности отрасли: “степень достижения в отрасли целей, преследующих составляющими ее фирмами” [9, с. 63]. Они отражаются такими показателями как “прибыльность, технический прогресс, дизайн и качество продукции, а также темпы роста”.

На рис. 1 показана классификация показателей, результатов и факторов формирования эффективности функциональной деятельности судоходных компаний и портов. Отражены связи предпринима-

тельской эффективности с учетом внесистемных условий и ограничений функционирования. Вследствие раскрытия производственных и методологических аспектов совершенствуется система администрирования процессами, жестко связанными с эффективностью развития флота и портов в соответствии с хозяйственными задачами предприятий и стратегическими целями макросистем.

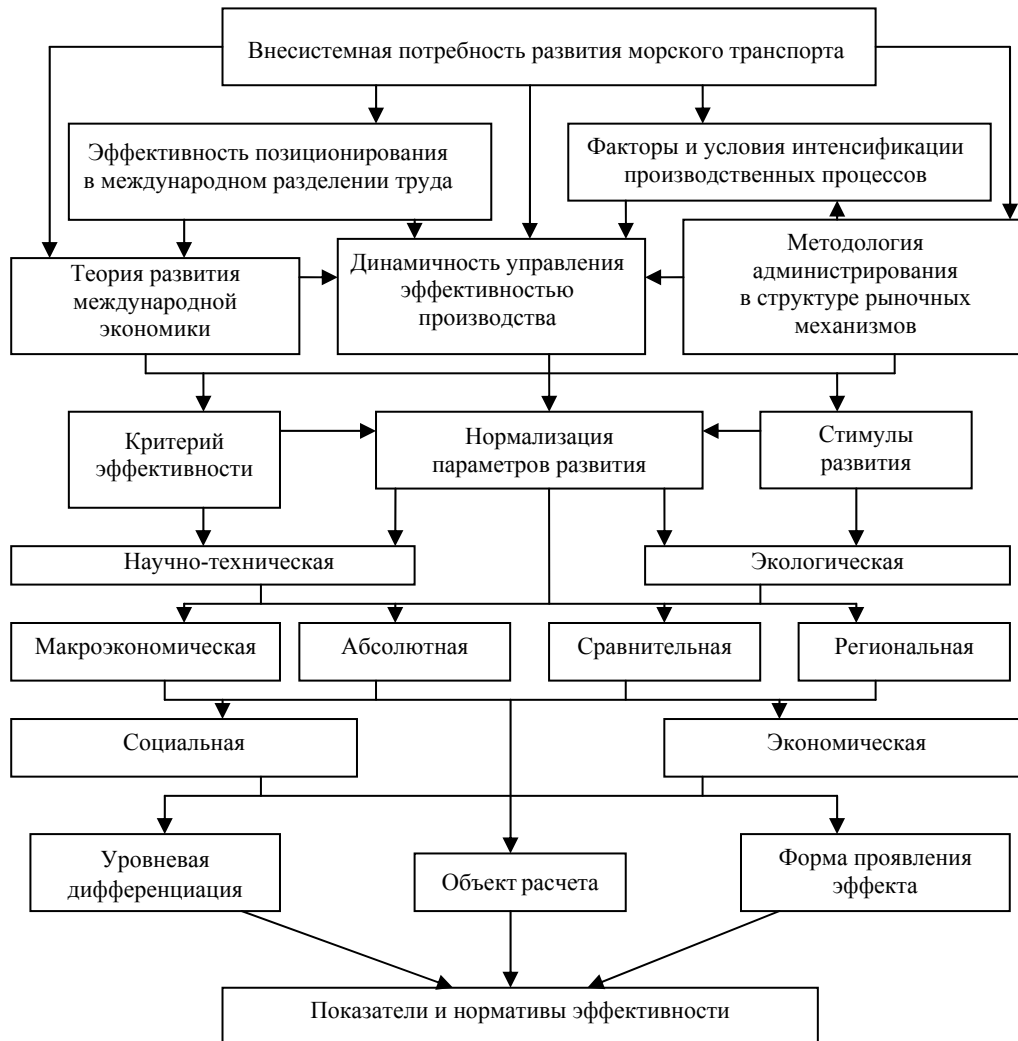


Рис. 1. Структура оценки эффективности развития морского транспорта

Управление эффективностью функциональной деятельности должно отражать работу морского транспорта в двух формах бытия и движения материи – в пространстве и во времени. Изменение ситуации в использовании флота следует учитывать на основе метода управления результатами инвестиционного процесса. В формировании эффективности выделяется уровень рациональности затрат труда и качества технических средств. СК и торговые порты должны ориентироваться на нормальное использование мощностей, обеспечивающее своевременность воспроизводства потенциала.

Важно избегать противоречивости методических подходов относительно выбора форм эффекта и норматива эффективности развития. Свобода подхода к дифференциации норматива управления эффективностью инвестиционных ресурсов и отражения стоимости денег во времени должны опираться на сбалансированность результатов.

Управление и оценка основывается на принципе расчета конечных результатов. Достаточно четко видна целесообразность отражения прироста результатов в форме интегрального эффекта. Он представляет собой алгебраическую сумму изменений стоимости объекта – эффект инвестиций и эффект функциональной деятельности за средневзвешенный нормативный срок службы, а также эффект грузовладельцев – снижение затрат на доставку и уменьшение потребности в оборотных средствах.

В этих условиях информационное обеспечение хозяйственных и инвестиционных решений на предприятиях морского транспорта формируется под влиянием ряда закономерностей. Особое место среди них занимает перманентная цикличность функционирования фрахтового рынка. При этом множество случайных воздействий внешней среды не гарантирует четкость информационного обеспечения, как в системе операторских решений, так и решений по реализации излишней провозной способности флота или пропускной

способности грузовых терминалов. Поэтому в структуре управления активами судоходной компании и торговых портов необходимо учитывать постоянные риски, которые определяют масштабы и принципы администрирования.

**Выводы.** Важнейшей проблемой управления величиной результатов и затрат по подразделениям морехозяйственного комплекса является преодоление разнонаправленности различных форм эффекта производственной деятельности и инвестиционного процесса. В качестве критерия управления интенсивностью развития рассматривается обеспечение удовлетворения потребности в работе транспортных предприятий при нормальном использовании ресурсов.

Зависимость результатов макроэкономических и потребительских систем от четкости работы каждого звена производственной инфраструктуры, в частности СК, обуславливает необходимость соблюдения принципа непротиворечивости максимума предпринимательского результата и эффекта реализации услуг морского транспортного предприятия (МТП) для грузовладельцев, смежных видов транспорта, объединений и операторов транзитных грузопотоков. В свою очередь это определяет структуру показателей принятия экономических решений и оценки эффективности взаимодействия всех участников производства сферы услуг и подразделений, обеспечивающих воспроизводство экономического потенциала.

### Литература

1. Економічна енциклопедія / редкол. : С. В. Мочерний (відп. ред.) [та ін.]. – К. : Академія, 2001. – Т. 2. – 848 с.
2. Бирман Г. Экономический анализ инвестиционных проектов / Г. Бирман, С. Шмидт, Л. П. Белых. – М. : Банки и биржи \$ ЮНИТИ, 1997. – 631 с.
3. Бланк И. А. Инвестиционный менеджмент : учебник / И. А. Бланк. – К. : МП «ИТЕМ» ЛТД, 1995. – 447 с.
4. Плужников К. И. Транспортное экспедирование : учебник / К. И. Плужников. – М. : Рос-Консульт, 1999. – 576 с.
5. Жихарева В. В. Теория и практика инвестиционной деятельности судоходных компаний : монография / В. В. Жихарева. – О. : Феникс, 2010. – 415 с.
6. Примачев Н. Т. Эффективность развития морской транспортной индустрии : монография / Н. Т. Примачев, Н. Н. Примачева. – О. : ОНМА, 2011. – 374 с.
7. Адизес И. К. Управление жизненным циклом корпорации / И. К. Адизес. – СПб. : Питер, 2007. – 384 с.
8. Maritime Labour Convention (MLC). – 2006. – 110 p.
9. Синк Д. С. Управление производительностью: планирование, измерение и оценка, контроль и повышение / Д. С. Синк ; пер. с англ. ; общ. ред. и вступ. ст. В. И. Данилова-Данильна. – М. : Прогресс, 1989. – 528 с.

### References

1. Ekonomichna entsyklopediya / redkol.: S. V. Mochernyy (vidp. red.) [ta in.]. – K. : Akademiya, 2001. – T. 2. – 848 s.
2. Byrman G. Ekonomicheskyy analiz investitsyonnykh proektov / G. Byrman, S. Shmydt, L.P. Belykh. – M. : Banki i birzhi : YuNITI, 1997. – 631 s.
3. Blank I. A. Investitsyonnyy menedzhment : uchebn. / I. A. Blank. – K. : MP «ITEM» LTD, 1995. – 447 s.
4. Pluzhnikov K. I. Transportnoe ekspedirovaniye : uchebn. / K. I. Pluzhnikov. – M. : Ros-Konsul't, 1999. – 576 s.
5. Zhykhareva V. V. Teoriya i praktika investitsyonnoy deyatelnosti sudokhodnykh kompaniy : monografiya / V. V. Zhykhareva. – O. : Feniks, 2010. – 415 s.
6. Primachev N. T. Effektivnost' razvitiya morskoy transportnoy industrii : monografiya / N. T. Primachev, N. N. Primacheva. – O. : ONMA, 2011. – 374 s.
7. Adizes I. K. Upravlenie zhyznennym tsyklom korporatsii / I. K. Adizes. – SPb. : Piter, 2007. – 384 s.
8. Maritime Labour Convention (MLC) / 2006. – 110 p.
9. Synk D. S. Upravlenie proizvoditel'nost'yu: planirovaniye, izmereniye i otsenka, kontrol' i povysheniye / D. S. Synk per. s angl. ; obshch. red. i vstup. St. V. I. Danilova-Danil'na. – M. : Progress, 1989. – 528 s.

Надіслана/Written: 20.05.2013 р.

Надійшла/Received: 24.05.2013

Рецензент: д.е.н., проф. Н. Т. Примачов