

ПРОГРАМУВАННЯ ЕФЕКТИВНОГО ПОЗИЦІОНУВАННЯ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ

Розглянуто особливості сучасного розвитку судноплавного ринку. Встановлено межі і напрями програмування розвитку судноплавних компаній за умовами неповноти інформаційного забезпечення. Систематизовано умови розвитку потенціалу окремих підприємств морського транспорту.

Ключові слова: судноплавні компанії, морський транспорт, позиціонування, стратегія розвитку, політика.

H. V. SENKO

Odessa National Maritime Academy

PROGRAM EFFECTIVE POSITIONING OF SHIPPING COMPANIES

Abstract – The features of the modern development of the shipping market. The limit and programming areas of shipping companies in terms of incomplete information provided. Systematized of condition the potential of individual freight companies. Identified three initial parameter development of marine transportation industry: current status, challenges and problems reflecting the normalization of building; scarcity of transport capacity on the criteria of balance of payments and the current account, the average global security cargo traffic carrying capacity of the international division of labor. Formulated investment aspects of maritime policy, with the aim of creating new jobs and cash flow. A variant of financing shipping companies by creating a special state-owned bank, which includes various financial and industrial groups, commercial banks and other entities with deposit resources. Positioning basis proposed considering logistical organization of the fleet, ports and land transport in import-export and transit of goods and the strengthening of the principle of technological unity service trade flows based logistics systems.

Key words: shipping companies, maritime transport, positioning, strategy, development policy.

Постановка проблеми. Для решения проблемы вхождения Украины в европейские экономические подсистемы необходимо иметь в виду, что в ЕС главное внимание отводится конкурентному противостоянию объектам вне союза. Это же относится и к судам не европейских флагов. Только высшая категория надежности может защитить украинские суда от организационно-экономического и технического регулирования их операторской деятельности в еврорегионе. С учетом важнейших целей развития морского транспортного комплекса страны и в соответствии с рыночными условиями конкуренции необходимо формировать тарифную политику. Главным критерием должно рассматриваться достижение конкурентоспособности по затратам украинского экспорта и расширения экспорта транспортных услуг.

При формировании стратегии конкурентного позиционирования любой подсистемы рынка морской торговли на первый план должна выдвигаться функциональная адекватность предприятия относительно параметров грузопотоков. Далее управление нацелено на финансовую и инвестиционную деятельность в соответствии со стандартным положением: "... чтобы каждое предложение соответствовало главной цели фирмы – создание стоимости: у бизнеса должен увеличиваться чистый денежный поток снижаться риск ..." [1, с. 88–89]. Нарушение этого критериального требования фактически спровоцировало глобальный финансовый кризис 2008–2009 гг.

Поэтому принципиальным становится поиск основных направлений эффективного развития национального морского транспорта по критериям сбалансированности глобальной транспортной индустрии и реализации приоритетных национальных целей.

Анализ последних исследований и публикаций. Эффективное состояние международных экономических отношений при прочих равных условиях зависит от адекватного состояния морской транспортной индустрии. С учетом этого положения в качестве нормализованных параметров развития национального морского транспортного комплекса страны рассматривается потребность провозной способности на уровне государственных интересов. Этот уровень обеспечивает положительную составляющую платежного баланса и гарантирует экономическую целесообразность инвестиционных программ и безопасность участия в международном разделении труда.

Обоснование стратегии развития любого вида коммерческой деятельности, связанной с логистическими операциями, должно учитывать характер изменения ценности на этапах жизненного цикла проекта. В принципе можно согласиться с положением: "Шоки предложения, примерами которых являются технологические усовершенствования и изменение цен на факторы производства, вызывают сдвиг в объеме выпуска при любом заданном уровне цен на него" [2, с. 101]. Это положение фактически подтверждается кризисными периодами 1998 и 2008–2009 гг. Кроме того, в краткосрочном периоде для мирового судоходного рынка характерны краткосрочные циклы, отражающие дисбаланс провозной способности и грузопотоков. Поэтому при выборе стратегии развития и обоснование основных показателей деятельности в качестве критерия следует рассматривать уровень капитализации и устойчивость ликвидности.

Политика морского государства в отношении морехозяйственного комплекса и связанных с ним экономических отношений должна быть нацелена на устойчивость развития инфраструктуры и предоставления приоритетов для инвесторов, обеспечивающих конкурентоспособность подсистемы и повышение стандартов безопасности.

Одна из проблем конкурентного равновесия рынка глобальной торговли и уверенного позиционирования отдельных предприятий морского транспорта заключается в оптимизации процесса принятия решений на основе строго математического исчисления результатов, затрат и потребных ресурсов [3]. Важно не просто обеспечить рынок транспортными услугами необходимой провозной способностью флота и пропускной способностью портов, но и не допустить дисбаланса ни по предложению, ни по спросу с учетом роста значимости основного и оборотного капитала.

Рассмотрение отмеченных проблем относится к одному из активно исследуемых направления оптимизации состояния рынка морской торговли. Достаточно упомянуть публикации [4–6]. Однако, ряд вопросов, в частности, эффективного позиционирования судоходных компаний недостаточно освещены относительно параметров участия Украины в международном разделении труда.

Постановка цели статьи. Динамичная изменчивость условий формирования основных параметров рынка морской торговли предопределяет необходимость опережающего принятия решений в системе устойчивого функционального позиционирования судоходных компаний. В этом отношении основной целью статьи является формирование модели поведения судоходной компании по критериям адекватности основных характеристик приоритетного сегмента рынка морской торговли [7].

Основной материал. Ведущие морские державы реализуют принцип защиты собственного транспортного рынка, применяя достаточно широкий спектр поддержки, среди которых выделяется резервирование стратегически важных грузов внешнеэкономических отношений.

Любая национальная экономика должна строиться на принципах комплексности. Для морских государств, к которым номинально относится и Украина, среди приоритетных отраслей выделяется судоходная индустрия. В этом аспекте формируются две группы экономических результатов: с одной стороны, оптимизация добавленной стоимости на основе высокотехнологичного производства в сложной системе взаимосвязанных концентров, а, с другой, рационализация распределения глобального фрахтового оборота и денежного потока на основе реализации транзитного потенциала.

Поэтому периодически для морских государств возникают этапы возрождения или последующего развития (рис. 1). К сожалению, для Украины этот период недопустимо затянулся, даже по сравнению с другими морскими государствами СНГ [8].



Рис. 1. Структура управления конкурентной устойчивостью судоходной компании

Одной из проблем развития морского транспорта в связи с его высокой капиталоемкостью является доступность кредитных ресурсов. При этом следует иметь в виду длительность инвестиционного и жизненного циклов судоходной компании. Поэтому в основе финансовых ресурсов, используемых для наращивания провозной способности национального торгового флота необходимо использовать три источника: собственные средства, кредитные ресурсы и государственную поддержку. В этом отношении политика любого государства относительно развития морской индустрии должна основываться на поддержке инвестиционной активности любых источников финансирования флота, портов и сервисного сектора. При этом при реализации проектов, обеспечивающих создание новых рабочих мест и денежных потоков, не следует внимание концентрировать на распределении прибыли между резидентами и нерезидентами [9].

Организационно объединить эти ресурсы необходимо на основе создания специального государственного банка – Украинского банка реконструкции и развития. Важно, чтобы высшая кредитная ставка не превышала 12 %, из которых два – страховые отчисления. Акционерами банка кроме государства могут быть крупные фирмы, финансово-промышленные группы, коммерческие банки и другие субъекты, имеющие депозитные ресурсы.

При реализации инновационных технологий развития и повышения конкурентной устойчивости необходимо сосредоточить внимание на систематизации факторов оптимизации результатов и энергоемкости функциональной деятельности. Эффект по стратегии лидерства конкурентного уровня затрат рассчитывается с учетом снижения энерго- и материалоемкости в натуральном измерении относительно объема транспортной работы. Подобным образом нивелируется влияние противоположного изменения цены на ресурсы. Варианты оптимизации реального состояния национального судоходного комплекса предопределяются как внешними, так и внутренними факторами развития мировой и национальной экономики. Среди внешних факторов достаточно выделить параметры конкуренции в системе глобального рынка морской торговли. Тем более, важно сосредоточение внимания на выработке и реализации развития торгового флота, как минимум на уровне фрахтовой независимости внешней торговли. Это должно быть положено в основу государственной морской транспортной политики и стимулирования инициативной инвестиционной деятельности судовладельцев и операторов.

Среди факторов эффективного функционирования судоходных компаний наряду с их экономической конкурентоспособностью и надежностью следует рассматривать риски негативных ситуаций в системе торгового судоходства. Среди них особое место занимает современное пиратство. В экономическом аспекте в системе глобальных результатов экономические потери, обусловленные пиратством, ограничены. Однако высоким остается риск для отдельных экипажей и судовладельцев. Поэтому проблема рассматривается на уровне глобальных угроз. Принятые мировым сообществом меры по защите судоходства в Аденском заливе в 2010 году снизили количество нападений на 20 %. Однако зона пиратов расширилась. Поэтому для каждой судоходной компании должны быть предусмотрены резервы и ресурсы, обеспечивающие экономичность функциональной деятельности для достижения рассчитанного уровня безопасности.

Обоснование стратегии развития любого вида коммерческой деятельности, связанной с логистическими операциями, должно учитывать характер изменения ценности на этапах жизненного цикла проекта. В принципе можно согласиться с положением: “Шоки предложения, примерами которых являются технологические усовершенствования и изменение цен на факторы производства, вызывают сдвиг в объеме выпуска при любом заданном уровне цен на него” [2, с. 101]. Это положение фактически подтверждается кризисными периодами 1998 и 2008–2009 гг. Кроме того, в краткосрочном периоде, как подтверждается практикой торгового мореплавания, для мирового судоходного рынка характерны краткосрочные циклы, отражающие дисбаланс провозной способности и грузопотоков. Поэтому при выборе стратегии развития и обоснование основных показателей деятельности в качестве критерия следует рассматривать уровень капитализации и устойчивость ликвидности.

Дополнительные затраты, предопределяющие повышение конкурентоспособности судов на основе роста производительности и надежности эксплуатации в межремонтном периоде, должны регулироваться прямым и внесистемным эффектом рынка морской торговли. Возобновление стоимости на основе воспроизводственного потока инвестиций ограничивает рост себестоимости по инфляционным факторам в пределах границ колебания тарифных ставок. Подобным образом лимитируется величина чистой текущей стоимости в пределах нормализованного жизненного цикла судна.

В любом случае в течение всего периода государственного строительства актуальной оставалась проблема эффективного управления морской транспортной индустрией. При этом поиск структуры управления отличался хаотичностью решений, в основе которых лежал непрофессиональный подход случайных политиков, не владевших не только принципами управления морским транспортом, но и просто необладавшими знаниями об особенностях функционирования рынка морской торговли. Поэтому в 2011 г. принято кардинальное решение об изменении принципа управления предприятиями морского транспорта Украины на основе администрирования процессов устойчивости и безопасности судоходства и разделения коммерческой деятельности. Вместе с тем, остается нерешенным вопрос выбора конкурентного развития основных подразделений морской транспортной индустрии. Однако, не раскрывается роль организационных и институциональных факторов достижения статуса морской державы с учетом современного несоответствия производственного потенциала флота и портов участию Украины в международном разделении труда. Не

обоснована целесообразность наращивания провозной способности на основе учета фактора времени и снижения оттока фрахтовой выручки, как важнейшего источника инвестирования на принципах налогового кредитования.

Развитие морской транспортной индустрии должно основываться на трех исходных параметрах: современном состоянии, отражающем задачи и проблемы нормализации потенциала; дефицитности провозной способности по критериям сбалансированности счета текущих платежей и среднемировой обеспеченности провозной способности грузопотоков международного разделения труда.

Выводы. Учитывая все вышеизложенное необходимо отметить, что длительный период жизненного проекта любого развития морского транспортного комплекса в соответствии с предпринимательским риском предопределяет необходимость разработки альтернативных сценариев формирования ситуации в структуре глобальной экономики и ее влияния на параметры рынка морской торговли.

Непрерывность транспортного обслуживания внешнеторговых грузопотоков должна учитываться при рациональной структуризации транспортного флота. Основой позиционирования следует рассматривать характер логистической организации работы флота, портов и наземных видов транспорта при обслуживании экспортно-импортных и транзитных грузопотоков. При этом в качестве ограничивающего условия интенсивности функциональной деятельности следует рассматривать неравномерность загрузки транспортного потенциала. Усиление принципа технологического единства обслуживания товарных потоков на основе логистических систем предопределяет реализацию задач корпоратизации и различных форм интеграции. Этот процесс должен основываться на выделении специализированных подразделений, обеспечивающих непрерывность функциональной деятельности отдельных предприятий комплекса и поддержание технической адекватности по стандартам безопасности и надежности.

Литература

1. Эванс Ф. Ч. Оценка компаний при слияниях и поглощениях: Создание стоимости в частных компаниях / Ф. Ч. Эванс, Д. М. Би шоп ; пер. с англ. А. Шматова. – М. : Альпина Бизнес Букс, 2004. – 332 с.
2. Сакс Дж. Д. Макроэкономика. Глобальный поход / Дж. Д. Сакс, Б. Ф. Ларрен ; пер. с англ. О. В. Букемитава и др. – М. : Дело, 1996. – 847 с.
3. Постан М. Я. Экономико-математические модели смешанных перевозок : монография / М. Я. Постан. – О. : Астропринт, 2006. – 376 с.
4. Винников В. В. Экономика морского транспорта / В. В. Винников. – О. : Феникс, 2011. – 876 с.
5. Жихарева В. В. Теория и практика инвестиционной деятельности судоходных компаний / В. В. Жихарева. – О. : ИПРиЭЭИ, 2010. – 480 с.
6. Николаева Л. Л. Принципы устойчивого развития судоходных компаний в глобальном рынке морской торговли : монография / Л. Л. Николаева. – О. : Феникс, 2007. – 323 с.
7. Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD – New York and Geneva: UN, 2011. – 243 p.
8. Примачев Н. Т. Эффективность развития морской транспортной индустрии / Н. Т. Примачев, Н. Н. Примачева. – О. : ИздатИнформ, 2011. – 406 с.
9. Пайк Р. Корпоративные финансы и инвестирование / Р. Пайк, Б. Нил ; пер. с англ. Е. Ковачева и др. – 4-е изд. – СПб. : Питер, 2006. – 784 с.

References

1. Evans F.Ch. Otsenka kompanyy pry slyanyyakh y pohloshchennyakh: Sozdanye stoymosty v chastnykh kompanyyakh / F. Ch. Evans, D. M. Byshop ; per. s anhl. A. Shmatova. – M. : Al'pyna Byznes Buks, 2004. – 332 s.
2. Saks Dzh. D. Makroekonomyka. Hlobal'nyy pokhod / Dzh. D. Saks, B. F. Larren; per. s anhl. O. V. Buklemyteva y dr. – M. : Delo, 1996. – 847 s.
3. Postan M. Ya. Ekonomyko-matematicheskiye modely smeshannykh perevozok : monohrafiyya / M. Ya. Postan. – O. : Astropynt, 2006. – 376 s.
4. Vynnykov V. V. Ekonomyka morskoho transporta. – O. : Fenyks, 2011. – 876 s.
5. Zhykhareva V. V. Teoryya y praktyka ynvestytsyonnoy deyatel'nosti sudokhodnykh kompanyy. – O. : YPRyЭЭY, 2010. – 480 s.
6. Nykolaeva L. L. Pryntsyry ustoychyvoho razvytyya sudokhodnykh kompanyy v hlobal'nom rynke morskoy torhovly : monohrafiya / L. L. Nykolaeva. – O. : Feniks, 2007. – 323 s.
7. Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD – New York and Geneva: UN, 2011. – 243 p.
8. Prymachev N. T. Effektyvnost' razvytyya morskoy transportnoy yndustry / N. T. Prymachev, N. N. Prymacheva. – O. : YzdatYnform, 2011. – 406 s.
9. Payk R. Korporatyvnyye fynansy y ynvestyrovanye / R. Payk, B. Nyl ; per. s anhl. E. Kovacheva y dr. – [4-e yzd.] – SPb. : Pyter, 2006. – 784 s.

Надіслана/Written: 29.05.2014 р.

Надійшла/Received: 1.06.2014 р.

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