

УДК 656.61.003.13

ПРИНЦИПЫ И СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬЮ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

Винников В.В., д.э.н., профессор (ОНМА)

Розглядається глобальність і універсальність економічних відносин підприємств морського транспорту з суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності. Обґрунтовуються принципи і механізм реалізації морської транспортної політики України, закономірності функціонування торгового флоту і портів, інтеграційні процеси, засновані на задачах максимізації віддачі основного капіталу.

Ключові слова: підприємство, система керування, ефективність, транспортний комплекс

Постановка проблеми и ее связь с научными и практическими заданиями.

Глобальность и универсальность экономических отношений предприятий морского транспорта с субъектами внешнеэкономической деятельности [1, 2, 3], влияние технико-экономического уровня флота и торговых портов на ускорение оборачиваемости средств, на экономию ресурсов морехозяйственной системы и на интенсификацию использования производственного потенциала необходимо рассматривать в качестве методологической основы государственной поддержки развития национального морского транспортного комплекса.

Измерение результатов функционирования отдельных предприятий морского транспорта в условиях глобализации экономических отношений не отражает связь промежуточных результатов подразделений с конечными результатами интегрированного транспортного комплекса. Такая ошибка может привести к недооценке оправданности индивидуальных затрат относительно внесистемного результата, что и произошло в случае строительства комплекса Южный – Броды. Можно согласиться, что в системе стабильного и справедливого налогового законодательства «Инвестиции следует анализировать с помощью соответствующих дополнительных денежных потоков после налогообложения» [4, с. 52]. Вместе с тем, используя принципы концентрации и комплексности инвестиций, становится возможным обосновать оптимальные программы развития отдельных подразделений морского транспорта. При этом следует учитывать сложность оптимизации инвестиционных решений в условиях морского транспорта, открытого для внешней конкуренции, поэтому всегда сохраняется определенный уровень ошибочных решений [1, 4].

В условиях экономической независимости морских транспортных предприятий управление функциональной деятельностью и стратегией интеграции для повышения эффективности

транспортного обслуживания внешнеэкономических отношений и экспорта транспортных услуг требуется разработка четкой системы финансового стимулирования взаимодействия [2, 5] флота, портов и СПЗ.

Постановка задачи.

Результаты обоснования стратегии развития любого подразделения морского транспортного комплекса зависят от методов расчета эффективности. В качестве показателя общей экономической эффективности инвестиционной программы, основанной на принципах капитализации денежных потоков, следует принимать отношение прироста прибыли, обусловленного развитием, к соответствующему приросту стоимости производственного потенциала. При этом необходимо учитывать эффект взаимодействия и внесистемные результаты инновационного процесса. Предприятия морского транспорта не получают в полной мере отдачу за ускорение доставки товаров и другие качественные параметры транспортного процесса. Однако благодаря появлению этих форм эффекта расширяется зона деятельности судоходных компаний и торговых портов.

При обосновании параметров участия национального морского транспорта в конкурентном обслуживании внешних грузопотоков и выборе направлений социально-экономического развития подсистемы [6, 7] необходимо учитывать противоречивость проявления сложной совокупности факторов:

- усиления принципов глобализации и функциональной деятельности транснациональных судоходных компаний;
- изменение конъюнктуры фрахтового рынка;
- изменения роли отдельных регионов мировой торговли в формировании ресурсных и продуктовых потоков;
- усиление требований к безопасности судоходства и оптимизации ресурсоемкости

функціональної діяльності підприємств транспорту;

– цикличність змінення рівня тарифних ставок в різних ренджах мирового фрахтового ринка;

– змінення впливу портового комплексу на інтенсивність обслуговування транспортних засобів;

– лімітуюче значення інтермодальних транспортних повідомлень і логістики на вибір адекватних судохідних компаній;

– змінення інтенсивності формування кінцевих фінансових показувачів відносно тривалості життєвого циклу;

– постійне удорожання одиниці провозної спроможності флоту;

– коливання показувачів динаміки економічного розвитку окремих груп держав.

Складність в системі управління стійкістю розвитку представляє володіння вантажною базою. Компанії, займаючі олігопольне положення на фрахтовому ринку, реалізують різні стратегії стійкої операторської діяльності. Для нових судовласців в цьому випадку можна рекомендувати використання механізму злиття або франчайзингу. Злиття в торговому судохідстві ґрунтується на тому, що об'єднання суттєво збільшує частку ринку і дозволяє досягти більшого ефекту масштабу. Це одна з причин, по якій було організовано протидію з боку конкурентів проти ЧМП після фактичного скасування державної підтримки. Злиття веде також до розширення реалізації принципу ринкової влади [3, 5, 8], тобто стає більш доступним контроль ренджа ринку транспортних послуг і рівня тарифу на неї.

В системі конкуренції на фрахтовому ринку розвивається і посилюється загальна взаємозалежність [1, 5]. Будь-яке змінення в поведінці судовласця викликає реакцію з боку інших учасників даного і суміжного секторів фрахтового ринку. Однак характер такої реакції і її наслідки передбачити складно. Тому цінова політика національного транспортного комплексу не може ґрунтуватися на рівні витрат і параметрах вантажопотоку.

Изложение основного материала исследования.

При побудові макроекономічної системи управління економічної стійкістю морського транспортного комплексу необхідно враховувати загальні принципи і механізм реалізації морської транспортної політики країни. Серед

визначаючих закономірностей ефективного функціонування торгового флоту і портів нами виділяються:

товарна природа громадського виробництва, яка передбачає характер господарських і інвестиційних процесів, а також роль і місце загальнодержавних органів управління. Вона відображає об'єктивність розподілу і кооперації праці, а, відповідно, динаміку і структуру товарних потоків. Цим же положенням обумовлюється рівноправ'я різних форм власності на фактори виробництва і результати їх використання. Громадський розподіл праці диктується обмеженістю ресурсів і глобалізацією економічних відносин. Цей принцип передбачає задачі необхідного і можливого участя всіх операторів міжгосподарських зв'язків в формуванні національного торгового флоту;

закономірність існування в структурі національного морського транспортного комплексу різних форм власності і підприємницького підходу при збалансованості комерційної діяльності і макроекономічних цілей, обмеження монопольного положення. Принцип доцільності зосередження на глобальних задачах обмежує діяльність державних підприємств в сервісному секторі ринку транспортних послуг;

позиція відносно характеру взаємодії морських транспортних підприємств в якості економічно самостійних підрозділів, що формують галузь як в ринковому розумінні [3, 4], так і в традиційному функціональному [2, 5]. Головне уваження підприємств повинно бути зосереджено на проблемах економічної стійкості в умовах фрахтового;

інституціональні органи повинні зосередити свою діяльність на проблемах недопущення стихійного розвитку транспортного комплексу, координації діяльності в відповідності з вимогами макроекономічних задач і закономірностей функціонування мирового фрахтового ринку;

сприятелі розвитку умов, що відповідають вимогам досконалої конкуренції між підприємствами транспорту, діяльність яких ґрунтується на обслуговуванні зовнішніх і внутрішніх вантажопотоку;

дотримання вимог критерію, передбачаючого підтримку економічної безпеки державних інтересів;

організація взаємовідносин між державними органами, підприємствами і організаціями повинна ґрунтуватися на обґрунтуванні оптимальності потоків інвестицій і

результатов их использовании с учетом состояния мировых хозяйственных связей;

механизм управления предприятиями морского транспорта должен включать в себя как рыночные, так и макроэкономические инструменты в оптимальном их сочетании. При этом критерием оптимальности следует рассматривать полную занятость специалистов, организационно-правовую защищенность предпринимательских структур, финансовое усиление судоходных компаний и торговых портов.

В условиях совершенной конкуренции в структуре отдельных морских ренджей мирового рынка транспортных услуг, в системе сбалансированных тарифных ставок доход в расчетном периоде зависит от технико-экономического уровня торгового флота. Среди таких параметров следует выделить уровень специализации, экономичность судов и способность их поддерживать устойчивость среди конкурирующих судовладельцев. Тогда общая выручка может быть рассчитана по условию реализации транспортного потенциала, характеризующегося достаточным уровнем качества перевозочного процесса :

$$R_{vt} = \sum p_{cf} \mu D_v T_{ec} (1 - \rho), \quad (1)$$

где p_{cf} – экзогенно формируемые тарифные ставки в секторе операторской деятельности;

μ - конкурентная производительность тоннажа по программе развития, тонно-миль на тоннаже-сутки в эксплуатации;

D_v – дедвейт торгового флота по типам судов, использование которых диктуется задачами устойчивости операторской деятельности;

T_{ec} – продолжительность эксплуатационного периода;

ρ - параметры ожидаемого риска, которые не регулируются системой страхования.

Нормализованным состоянием морского транспортного предприятия следует считать достижение положения, когда средства используются в соответствии с принципами рационального ведения хозяйства.

В этом аспекте с целью более четкой оценки собственных результатов при выборе стратегии развития и с учетом особенностей налогообложения следует рассчитывать и контролировать формирование добавленной стоимости. Показатель достаточно четко учитывает объем вновь созданных денежных потоков, в необходимой мере корреспондируется с национальным доходом и в условиях нормальной государственной экономической политики гарантирует рациональность использования ресурсов. Это обусловливается тем, что тарифы

отражают сбалансированность рынка транспортных услуг и не зависят от субъективных намерений их повышения. Последнее обстоятельство может рассматриваться как проявление нормализованного регулирования действий судовладельца.

Одним из принципов эффективности использования труда моряков следует считать освобождение платы от налогообложения за выполнение несвойственных работ, которые в конечном счете снижают валютные расходы судовладельца или увеличивают валютный доход. Именно эти параметры в конечном счете подлежат налогообложению через прибыль. В противном случае один и тоже результат дважды облагается налогом и судовладелец, а, следовательно, и бюджет теряют дополнительные валютные поступления.

При этом сбалансированное состояние рынка транспортных услуг предполагает взаимодействие экономически самостоятельных и юридически независимых предприятий: судоходных компаний, торговых портов, судоремонтных заводов и сервисных организаций, с одной стороны, а с другой - грузовладельцев. Ориентируясь на оптимизацию собственных результатов в условиях ситуации, приближающейся к совершенной конкуренции, каждое морское транспортное предприятие должно ориентироваться в развитии по критериям функциональной устойчивости. Только при этом условии достигаются оптимальные параметры общенациональной транспортной системы в условиях реальной ограниченности инвестиционных ресурсов.

Следует иметь ввиду, в течение 1980 – 2000 годов в развитии судоходных компаний и торговых портов преобладал фондоемкий путь интенсификации транспортных процессов. В этих условиях возрастает роль организационных факторов эффективного использования производственного потенциала. Эти факторы в значительной мере определяются ведущими судовладельцами и торговыми портами и в конечном счете выступают в форме интермодальных или мультимодальных транспортных технологий. Поэтому в системе управления национальным морехозяйственным комплексом необходима реализация принципов самостоятельности паромств и портов.

Влияние конкурентных условий функционирования морских транспортных предприятий в интегрированной транспортной системе на параметры жизненного цикла делает возможным использование известных принципов [2, 3] при планировании стратегии развития

$$b = \frac{r}{e^{rm-1}} 100, \quad (2)$$

где b – коэффициент выбытия основных производственных фондов;

r – среднегодовой индекс прироста;

m – средний срок обновления (воспроизводственный цикл);

e – основание натурального логарифма.

Среднегодовой индекс прироста должен определяться тремя основными факторами-условиями:

внешними ограничениями конкурентоспособного ТЭУ предприятия с учетом функциональной устойчивости;

возможности реализации соответствующего инвестиционного проекта;

наличием активной государственной судоходной политики с блоком поддержки национальных предприятий морского транспорта.

Тогда для сохранения позиции судоходной компании или торгового порта в выбранном секторе рынка транспортных услуг среднегодовые капитальные активы, обеспечивающие параметрическую и качественную адекватность, должны учитываться следующим условием

$$r = \iota_q + \frac{\eta Q_{cv}}{Q_b} + \frac{\Delta c_{sa}}{P_{cf}}, \quad (3)$$

где ι_q – индекс роста грузопотоков, на которые ориентирована стратегия развития национальных предприятий морского транспорта;

ηQ_{cv} – снижение объемов перевозки грузов вследствие неадекватности состояния ТЭУ предприятия относительно внешних условий функциональной устойчивости;

Q_b – базисный объем транспортной работы до момента наступления проблем адекватности;

Δc_{sa} – доля затрат, несоответствующих параметрам эффективного функционирования относительно характера изменения тарифных ставок в условиях роста требований к качеству транспортного обслуживания грузопотоков;

P_{cf} – тарифные ставки или другие формы цен на транспортные услуги;

$$\iota_{\text{pr}} = \frac{\Delta c_{sa}}{P_{cf}} - \text{индекс среднегодового}$$

снижения рентабельности использования базовых капитальных активов под влиянием внешних факторов и вследствие потери параметров надежности и качества транспортного обслуживания.

Показатель в принципе отражает изменение производительности ресурсного потенциала и позволяет учитывать требования фактора времени

относительно изменения стоимости результатов по периодам жизненного цикла транспортных объектов. Продолжительность активной части жизненного цикла судов и грузовых терминалов должна определяться по совокупным затратам и общим результатам. Однако для четкого реагирования национальных владельцев транспортных объектов на изменение состояния фрахтового рынка налоговая система должна стимулировать использование принципов ускоренной амортизации.

Поэтому требуется постоянное совершенствование методов обоснования и выбора оптимальных направлений повышения технико-экономического уровня транспортного комплекса. При этом любое совершенствование локальных или интермодальных транспортных сообщений приводит к повышению эффективности транспортного обслуживания мирохозяйственных связей и росту предпринимательской эффективности данного проекта. Одновременно возникают проблемы использования традиционных транспортных маршрутов. Последнее и определяет жесткое противостояние альтернативных подходов.

Такая ситуация сформировалась вокруг альтернативных транспортных маршрутов международного Евроазиатского транспортного коридора. Особое противостояние прослеживается относительно вариантов поставки сырой нефти на европейский рынок: российская и казахстанская нефть через порт Новороссийск, каспийская и казахстанская – через транскавказский трубопровод – Супса – Южный – Броды либо через Турцию к портам, находящимся за пределами проливов Босфор и Дарданеллы.

Выводы. В интегральном результате совершенствования транспортного обслуживания мирохозяйственных связей и национальной внешней торговли следует учитывать сопутствующий эффект грузовладельцев и рационального использования производственного потенциала, то есть совокупность внутранспортного эффекта. Совокупная производительность участников транспортно-экономических связей связана функционально с технико-экономическим уровнем интегрированной транспортной системы и должна рассчитываться по общим результатам и ресурсам.

Расчет интегральных результатов и ресурсов обеспечивает рациональное распределение экономических ресурсов по отдельным звеньям целостной мультимодальной транспортной системы. Обоснование параметров экономического развития предприятия национального морского транспортного комплекса должно решать две главные задачи:

выбор перспективной стратегии устойчивого позиционирования в секторе специализации мирового рынка транспортных услуг;

снижение риска появления сложных кризисных ситуаций.

Интеграционные процессы, основанные на задачах максимизации отдачи основного капитала, определяют необходимость управления и контроля не только совокупных и частных результатов. В качестве устойчивости состояния следует рассматривать оптимальность концентрации транспортного потенциала предприятий независимо от различных организационно-экономических форм владения. Оптимизация экономического результата мультимодальных транспортных технологий основывается на временной концентрации трудовых и капитальных ресурсов в транспортных узлах.

Принятие инвестиционных решений должно основаться на принципе постоянного повышения интенсивности обработки транспортных потоков. Принципы ускорения доставки товаров и непрерывности обслуживания мировых хозяйственных связей определяют целесообразность интеграционного взаимодействия и развития национальных транспортных систем, участвующих в формировании интермодальных сообщений и логистических комплексов. Усиление транспортно-экономических связей Западной Европы и Азиатско-транспортного региона обуславливает задачи развития интегрированной

транспортной системы, обслуживающей соответствующие грузопотоки. В этом отношении возникает перспектива оптимизации транспортной системы Украины в структуре международных транспортных коридоров.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ:

1. Пугель Т. А., Линдерт П. Х. Международная экономика. – М.: Дело и Сервис, 2000. – 800 с.
2. Сакс Дж. Д., Ларрен Б. Ф. Макроэкономика. Глобальный подход.- М.: «Дело». 1996. – 847 с.
3. Экономическая теория./ Под ред. Добрынина А.И.–СПб: ПИТЕР, 2001.–542 с.
4. Бирман Г., Шмидт С. Экономический анализ инвестиционных проектов.- М.: ЮНИТИ, 1997. – 631 с.
5. Примачев Н. Т., Печерская Н. В. Проблемы и инструментарий формирования стратегии развития торгового флота. – Одесса: ИПРЭИ, 2003. – 279 с.
6. Борщ Д. М. Інвестиції в Україні: стан, проблеми і перспективи. – К.: - “Знання”, КОО. – 318 с.
7. Гунський Б. В. Інвестиційні процеси в глобальному середовищі. – К.: Наукова думка, 1998. – 389 с.
8. Дамодаран А. Инвестиционная оценка: Инструменты и методы оценки любых активов. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. – 1342 с.

Аннотация. Рассматривается глобальность и универсальность экономических отношений предприятий морского транспорта с субъектами внешнеэкономической деятельности. Обосновываются принципы и механизм реализации морской транспортной политики Украины, закономерности функционирования торгового флота и портов, интеграционные процессы, основанные на задачах максимизации отдачи основного капитала.

Ключевые слова: предприятие, система управления, эффективность, транспортный комплекс

Summary. The global and universality of economic relations of enterprises of marine transport with the subjects of foreign economic activity is examined. Principles and mechanism of realization of marine transport policy of Ukraine, conformity to the law of functioning of shipping and ports, integration processes based on the tasks of maximization of return of the fixed assets are grounded.

Keywords: enterprise, managerial system, efficiency, transport complex.

Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГАЗТ Зубенко В.А.