

УДК 656.61:005.21

ГЕОСТРАТЕГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ТОРГОВОГО СУДОХОДСТВА

Николаева Л.Л., д.э.н., профессор (ОНМА)

Розглядаються закономірності використання торгового судноплавства в системі стратегічних аспектів на основі комерційних і інституційних підходів. Формується концепція стійкого позиціонування національного сегменту в конкурентному середовищі світового ринку морської торгівлі.

Ключові слова: *торгове судноплавство, стратегія, підходи, концепція формування.*

Постановка проблемы. Экономический рост и повышение благосостояния населения на этой основе предполагает активизацию предпринимательской деятельности по критериям адекватности качества продукции и услуг [1]. Одновременно регулирование внешнеэкономических отношений на принципах ВТО [2] предопределяет задачи поиска путей повышения эффективности и устойчивости предпринимательской деятельности субъектов национальной экономики. В этом отношении особое место занимает морской транспорт.

Любой проект или стратегия развития национального морского транспорта, независимо от поставленной цели в краткосрочном или долгосрочном периоде, должны учитывать тенденции глобального морского судоходства. Однако в отечественных исследованиях за исключением ряда работ [3, 4, 5] недостаточно внимания обращается на систематизацию особенностей формирования провозной способности по секторам мирового рынка морской торговли. Достаточно много исследований посвящено проблемам развития торговых портов, которые в настоящее время предопределяют статус Украины как морской державы. В то же время внешняя торговля страны, которая не развивает торговый флот в достаточной степени, становится уязвимой не только с коммерческих позиций, но и теряет стратегические позиции из-за высокого риска утраты транспортной безопасности.

Важнейшей проблемой геостратегического масштаба с конца двадцатого века становится безопасность судоходства. Несмотря на то, что частота аварий существенно не изменилась, возросли экономические и экологические последствия отдельных морских катастроф. Поэтому на международном уровне административно разрабатываются и внедряются стандарты для снижения аварий в мировом торговом флоте. Таким образом возрастают затраты текущего периода с целью снижения риска потерь в будущем периоде. Также не снижается актуальность экономико-правового регулирования безопасности пиратских нападений.

В оптимизации организационно-экономического состояния национального торгового флота определяющую роль играют как внешние факторы формирования рынка морской торговли, так и внутрисистемные. При этом базовый уровень производственного потенциала предопределяет цели совершенствования материально-технической базы флота и портов относительно характера конкуренции на фрахтовом рынке. В этом аспекте важна систематизация целей и оценка их приоритетности при формировании программ развития.

Анализ состояния проблемы. Фактическое игнорирование роли морского транспорта в структуре системообразующих институций Украины не способствовало выбору эффективных механизмов управления адекватной конкурентоспособностью позиционирования в среде мирового судоходного рынка. Не учитываются геостратегические цели реализации программы развития флота ведущими морскими державами. Этот фактор наряду с коммерческими задачами предопределяет постоянный рост стоимости судостроения, что дополнительно снижает возможности Украины в достижении фрахтовой независимости [6]. Тем не менее, факторы развития судоходного рынка формируют условия эффективного наращивания собственной судостроительной базы.

Глобальные экономические процессы формируют важнейшие задачи устойчивого позиционирования национального производственного комплекса в системе международного разделения труда. Реализация абсолютных и сравнительных преимуществ отдельных отраслей [2] обуславливают активизацию участия в интеграционных процессах и адекватного состояния национального транспортного комплекса. При этом следует различать условия эффективного использования транспортного потенциала – это формирование конкурентоспособного технико-экономического уровня и достижение совершенной организации работы транспортных средств [7].

В этих условиях геополитические аспекты экономического развития основных подразделений

народного хозяйства предопределяют необходимость учета основных проблем и совершенствования системы управления по критериям экономической устойчивости, в данном случае морского транспорта. При этом важно критически рассмотреть отрицательные ситуации, которые сложились в судоходном комплексе после обретения Украиной политической независимости.

С позиции приоритета экономической безопасности при формировании стратегии устойчивого позиционирования национального морского транспорта в системе глобального рынка морской торговли важна экономико-правовая поддержка действующего потенциала и намерения основных участников внешнеэкономической деятельности. Инвестиционный процесс должен в этих условиях опираться на государственные инструменты с учетом эффективности институциональных подходов к реализации хозяйственных намерений предприятий морского транспорта.

Цель статьи (постановка задачи).

Внимание концентрируется на исследовании особенностей районирования мирового рынка морских транспортных услуг, формирующих закономерности оптимизации национального судоходного потенциала в условиях геостратегических целей ведущих постиндустриальных экономик. Глобальные экономические проблемы – устойчивого экономического роста, ресурсного и энергетического обеспечения формируют задачи экономического развития морского транспорта. Поэтому актуальным становится для выбора конкурентной или маркетинговой стратегии развития национальных составляющих торгового флота и портов исследование факторов и тенденции изменения грузопотоков. Необходимо учитывать, что важнейшим условием обеспечения активной внешнеэкономической политики, является адекватное развитие предприятий морского транспорта.

Изложение основного материала исследования. Предельный уровень использования потенциала транспортных предприятий основан на экономичности функциональной деятельности, которая предопределяется равновесными тарифами. В то же время требование конкурентоспособности предполагает необходимость повышения технико-экономического уровня перевозочного процесса, что ведет как к повышению его капиталоемкости, так и текущих затрат. На эффективность производственного потенциала оказывают воздействие приоритетные инвестиционные проекты. При стратегическом управлении они создают специальную

подсистему обеспечения эффективности развития и устойчивости предприятия в изменяющихся условиях мирового рынка морской торговли (рис. 1).

Выбор приоритетов развития морского транспортного комплекса обуславливается как стратегическими целями, так и уровнем ресурсного обеспечения [8]. Особое место в управлении последним занимает корпоративный капитал. Для достижения необходимой концентрации такого капитала требуется использование специального механизма и инструментария [9]. В этом плане выделяется деятельность особого вида инвестиционных компаний – финансовых посредников, которые привлекают денежные средства индивидуальных владельцев денежных средств и инвестируют в ценные бумаги или иные активы. Их главная задача – объединение разрозненных ресурсов. Таким образом формируется механизм получения преимуществ, которые обеспечиваются крупномасштабными инвесторами.

Сложность формирования операторской стратегии и судостроительной программы обуславливается противоречивостью достижения геостратегических целей государствами и их группами и наличием жесткой институциональной системы администрирования операторской деятельности, прежде всего, через комплекс требований общей безопасности судоходства.

В условиях перманентного изменения ситуации на глобальном рынке транспортных услуг основной задачей устойчивого функционирования становится минимизация риска инвестиционных проектов и функциональной деятельности судоходной компании. Поэтому при выборе параметров жизненного цикла морских транспортных предприятий необходимо ориентироваться по стратегии сохранения капитальной стоимости, или выбора периода слияния. Постепенное повышение удельной стоимости транспортного потенциала предопределяет жесткую поляризацию распределения тоннажа по странам и его технико-экономического уровня по отдельным судоходным компаниям. Поэтому усиливается контроль периода устойчивого позиционирования по критерию рентабельности и возмещения капитальных затрат.

Несмотря на сложность прогнозирования тенденции изменения фрахтовых ставок, они должны рассматриваться в качестве важнейшего критерия обоснования параметров провозной способности судоходной компании. Тарифные ставки, формируемые под влиянием общей ситуации на рынке морской торговли, должны предопределять граничный уровень

себестоимости, а, следовательно, и полезного результата для грузовладельцев при производительности работы судов на линии. одновременном достижении эффективности флота. Главным критерием остается цена на единицу

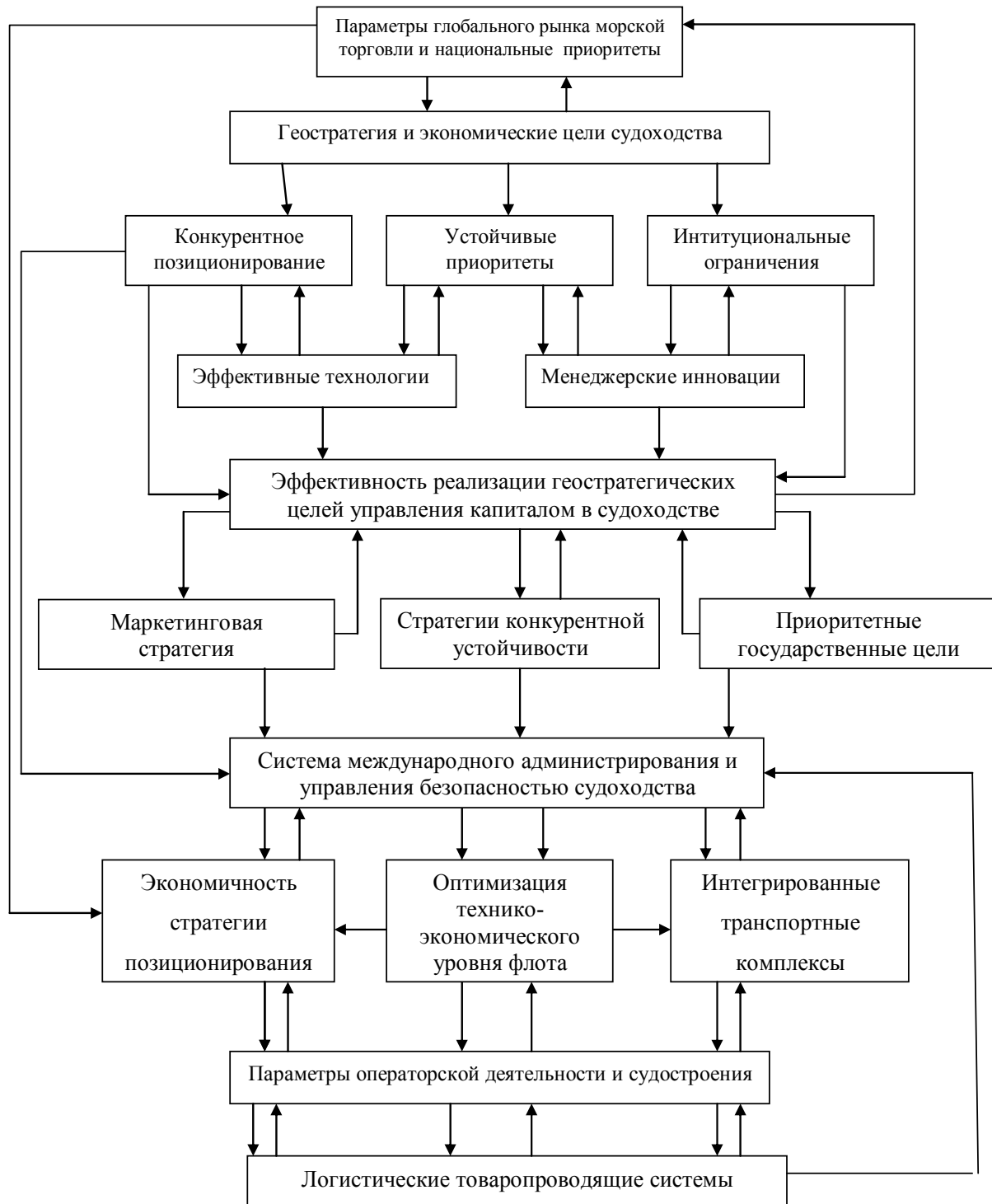


Рисунок 1 - Механизм и инструментарий реализации стратегических целей рынка морской торговли

При расчете эффективности интеграционных процессов, повышающих интенсивность использования транспортного комплекса, необходимо учитывать степень сбалансированности спроса и предложения во времени, то есть риск возможности реализовать

приращение производственного потенциала.

В этих условиях оптимизация позиционирования судоходной компании в приоритетных секциях фрахтового рынка может основываться на принципах сбалансированности возможностей и требований к параметрам конкурентоспособности. Кроме того, необходимо учитывать характер распространения технологий интеграции при обслуживании грузопотоков на основе мультимодальных и логистических товаропроводящих систем. В этом аспекте выделяются стратегии лидерства в развитии и маркетинга условий судоходства.

Реализация стратегии лидерства предполагает наличие необходимого уровня инвестиционных ресурсов и реализацию фактов слияния и поглощения [10]. Маркетинговая стратегия должна основываться на технико-экономической адекватности флота относительно текущих коммерческих условий и регуляторных ограничений со стороны международных морских организаций и принципа хорошей морской практики.

Из рисунка видна важность выбора характера стратегии корпоратизации на поведение конкурентных и субстандартных групп судоходных компаний. При формировании перспективной стратегии развития торгового флота необходимо учитывать совокупность внешних ограничений. Именно они предопределяют дифференциацию судоходного комплекса по уровню технико-экономического развития и по зонам деятельности.

При этом эффективное управление капиталовложениями основывается не только на формировании собственности, обладающей преимуществами, но и предполагает передачу производственного потенциала в менеджмент специализированным компаниям, а также использование других методов минимизации затрат, среди которых выделяется рефлагирование и использование второго (международного) регистра. Главным становится принцип управления параметрами судоходной компании по критериям эффективности каждого этапа жизненного цикла объекта.

Выводы. Появление геостратегических аспектов развития торгового флота после периода доминирования чисто коммерческих факторов предопределяет необходимость системной оценки условий формирования собственных проектов развития каждой судоходной компанией. Тем не менее, к основным закономерностям и тенденциям современного развития глобального судоходного рынка относятся:

– неравномерный рост морской торговли и усиление диспропорции распределения тоннажа по морским державам;

– повышение концентрации и технико-экономического уровня торгового флота ведущих судовладельцев;

– поиск грузовладельцами альтернативных маршрутов доставки товаров внешней торговли по критериям времени и стоимости перевозки;

– совершенствование взаимодействия транспортных систем на основе мультимодальных технологий;

– доминирование контейнерного флота и расширение его позиции в освоении большинства видов грузов.

Совершенствование управления результатами функциональной деятельности судоходных компаний является центральной проблемой оптимизации экономического развития, на решении которой сосредоточены усилия основных участников глобального рынка морской торговли. Задачи формирования судоходной политики определяются глубиной реализации геостратегических целей отдельными морскими государствами, расширением масштабов хозяйственной деятельности, ограниченностью ресурсов и реализацией принципов предпринимательства. Под влиянием социально-экономических факторов и условий хозяйственной деятельности усиливаются требования к научности принятия управленческих решений по критерию эффективности производства. Отсюда возникают проблемы экономического, организационного и технического аспектов, которые требуют совершенствования принятия инвестиционных решений, оценки результатов и уровня использования экономических ресурсов, при этом необходимо учитывать систему жестких ограничений функционирования отдельных судоходных компаний.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Самуэльсон П. А. Экономика / П. А. Самуэльсон, В. Д. Нордхаус; пер. с англ. О. Л. Пелявского. – [18-е изд.]. – М.: И. Д. Вильямс, 2007. – 1360 с.
2. Кругман П. Р. Международная экономика / П. Р. Кругман, М. Обстфельд; пер. с англ. В. Кузина и др. – [5-е изд.] – СПб.: Питер, 2003. – 832 с.
3. Винников В. В. Формирование морского транспортного потенциала в системе интеграционных процессов: монография / В. В. Винников. – Одесса: ОНМА, 2004. – 222 с.
4. Котлубай А. М. Мировая морская политика и перспективы ее развития. // Розвиток методів управління та господарювання на

транспорті: Зб. наук. праць: статті / А. М. Котлубай. – Одеса: 2004. – Вип. 17. – С. 5 – 21.

5. Примачев Н. Т. Принципы интеграции в торговом судоходстве: монография / Н. Т. Примачев, А. Н. Примачев. – Одесса: Фенікс; М.: ТрансЛит, 2006. – 360 с.

6. Shipping and Shipbuilding Markets./Annual Review 2009/ Paris – BRS, 2010. – 100 p.

7. Щербанин Ю. А. Международный обмен и транспорт / Ю. А. Щербанин. – СПб.: Лики России, 2003. – 64 с.

8. Review of Maritime Transport, Report by the UNCTAD secretariat. – New York and Geneva: United Nations, 2009. – 184 p.

9. Боди З., Мертон Р. К. Финансы.: Пер. с англ. – М.: «Вильямс», 2008. – 592 с.

10. Эванс Ф.Ч. Оценка компаний при слияниях и поглощениях: Создание стоимости в частных компаниях / Ф. Ч. Эванс, Д. М. Бишоп; пер. с англ.

Аннотация. Рассматриваются закономерности использования торгового судоходства в системе геостратегических аспектов на основе коммерческих и институциональных подходов. Формируется концепция устойчивого позиционирования национального сегмента в конкурентной среде мирового рынка морской торговли. Обосновывается подход к оптимизации взаимоотношений в торговом судоходстве.

Ключевые слова: торговое судоходство, стратегия, подходы, концепция формирования

Summary. Laws of use of trading navigation in system of strategic aspects on the basis of commercial and university approaches are considered. The concept of steady positioning of a national segment in the competitive environment of the world market of sea trade is formed. The approach to optimization of mutual relations in trading navigation is proved.

Keywords: trade navigation, strategy, approaches, concept of the shaping.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрГАЗТ Полякова Е.Н.

УДК 330.322.01 (477)

АНАЛІЗ МЕТОДИЧНИХ ПІДХОДІВ ДО ОЦІНКИ ІМОВІРНОСТІ ДЕФОЛТУ ЕМІТЕНТІВ ОБЛІГАЦІЙ

*Нескородєва І.І., к.е.н., доцент;
Слуцька О.В., аспірантка (ХНЕУ)*

У статті узагальнено існуючі підходи щодо оцінки імовірності дефолту емітентів облігацій, проаналізовано їхні переваги та недоліки, а також обґрунтовано можливість використання розглянутих методів в умовах вітчизняного ринку облігацій.

Ключові слова: облігації, емітенти, дефолт, кредитний рейтинг, надійність.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. За умови існуючої потреби компаній у залученні додаткових коштів для фінансування своєї діяльності та водночас значного зниження обсягів банківського кредитування, облігації відіграють все більшу роль як джерело фінансових ресурсів. В той же час український ринок корпоративний

облігацій є достатньо молодим і знаходиться лише на початкових стадіях формування. За таких умов перед українським ринком боргових цінних паперів постає проблема створення відповідної інфраструктури, в тому числі розробка методичних рекомендацій щодо оцінки ризиків облігацій, зокрема ризику дефолту емітентів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.