

Аннотация. Рассмотрена методика расчета прибыли морского пароходства и амортизационных фондов.

Ключевые слова: судноплавная компания, прибыль, период окупаемости, амортизационный фонд.

Summary. Rassmotrina method of calculating profits Shipping and depreciation funds.

Keywords: sudnoplavnaya company profit, the payback period, amortizatsinny fund.

Рецензент д.э.н., профессор ОНМА Козьминих М.А

.Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЗТ Зубенко В.А

УДК 656.615.009.12

КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ КОНКУРЕНТНОЙ УСТОЙЧИВОСТИ МОРСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Мезина Л.В., к.э.н., доцент (ОНМА)

Систематизовано параметри конкурентного позиціонування національних морських транспортних підприємств, виявлено проблеми функціонування морських торговельних портів України, обґрунтовано фактори, що обумовлюють інтенсивність конкуренції в судноплаванні.

Ключові слова: конкурентна стійкість, конкуренція в торговому судноплаванні, параметри і фактори розвитку морських транспортних підприємств.

Постановка проблемы. Морские транспортные предприятия при нормальной концентрации капитала в силу устойчивого спроса на перевозки грузов морем обладают потенциальной эффективностью. Поэтому на морском транспорте сохраняется относительно высокая предпринимательская активность за расширение сферы деятельности. Функционирование морских транспортных предприятий и их конкурентное позиционирование на рынке транспортных услуг (РТУ) базируется на достижении адекватности технико-экономического уровня требованиям внешней системы, что в свою очередь обуславливается эффективностью инвестиционных проектов [1,2].

В период плановой экономики, вследствие отсутствия конкуренции на рынке транспортных услуг, большинство транспортных предприятий выполняли только перевозочные функции. Формирование рынка транспортных услуг, новые экономические условия, появление и усиление конкуренции на РТУ предопределяют возникновение принципиально нового подхода к транспортным предприятиям, как к ключевому элементу логистической цепи. Применение на транспорте логистических принципов значительно повышает эффективность перевозочного процесса за счет внеотраслевого эффекта [3].

Украина имеет свою нишу в мировом транзитном бизнесе, поступления от обслуживания транзитных грузопотоков в Украине превышают 5 млрд. грн., несмотря присущие недостатки в организации перевозок и в отношениях между экспедиторами и транспортными ведомствами. На транзитную часть общего грузооборота транспорта страны приходится более 20 процентов [4]. Оплата этих услуг производится иностранными владельцами товаров, поэтому принципы налогообложения должны стимулировать этот поток.

Абсолютные значения объемов перевозок грузов зависят от складывающейся конъюнктуры фрахтового рынка, которая обусловлена сложной взаимосвязью экономических, политических и других факторов. Основными факторами повышения объема работы портов являются внешние торговые операции и привлечение транзитных грузов [5]. Движение грузов через порты Украины представлены на рис.1 [6].

За период 2005-2010 год не наблюдается устойчивого роста транзитных перевозок. Одна из причин этой негативной тенденции является завышение тарифов на погрузочно-разгрузочные работы и портовые сборы, что привело к переходу российских грузов на альтернативные направления портов Прибалтики.

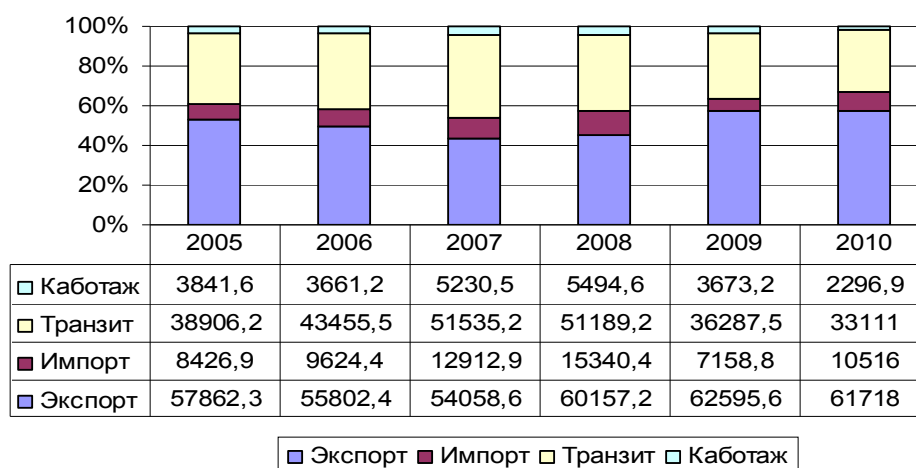


Рисунок 1 - Динамика движения грузов через порты Украины за 2005-2010 год, тыс.т.

Анализ последних публикаций. К сожалению, в системе морского транспорта недостаточно публикаций, в полной мере посвященных проблеме конкурентной устойчивости судоходных компаний и торговых портов. В ряде монографий Винникова В.В., Котлубая М.И., Николаевой Л.Л., Примачева Н.Т. рассмотрены отдельные проблемы конкурентного противостояния в глобальном рынке морской торговли, обоснованы основные концепции формирования стратегии эффективного позиционирования национального морского транспорта [5], сформулированы принципы и методы управления конкурентной устойчивостью морских транспортных предприятий в системе рынка транспортных услуг [1], систематизированы проблемы и задачи развития национальных транспортных предприятий [7,8]. Однако остаются не систематизированы критерии оценки конкурентной устойчивости национальных морских транспортных предприятий в системе глобализации.

Целью статьи является критериальное обеспечение процессов управления параметрами конкурентного позиционирования национальных морских транспортных предприятий, выявление проблем функционирования транспортного комплекса Украины и обоснование структурных факторов, обуславливающих интенсивность конкуренции в судоходстве.

Результаты. В качестве локальных критериев принятия управленческих решений при оценке конкурентной устойчивости выступают: максимизация участия морских транспортных предприятий в формировании ВВП [9]; адекватность технико-экономического уровня всех

видов транспорта, участвующих в обеспечении транзитных и внешнеторговых перевозок современным технологиям доставки грузов [1], рентабельность основного капитала, критерии эффективности капитальных вложений, лидерство по затратам относительно равновесных тайм-чартерных ставок. В условиях интеграции и развития мультимодальных транспортных технологий важнейшим становится создание условий для экономически целесообразного соотношения перевозок по видам транспорта с учетом конкурентных преимуществ использования морских путей [4]. Поэтому необходимо повышение перерабатывающей способности морских и речных портов и оптимизации судоходных условий в устьевых зонах и в системе искусственных водных путей.

Важнейшим направлением интеграции национальной транспортной системы являются транзитные перевозки, которые существенно увеличивают чистый доход транспортных предприятий и, в конечном счете, он может быть использован для финансирования дальнейшего развития национальной транспортной системы.

Особое место в управлении конкурентоспособностью и достижением функциональной устойчивости морских транспортных предприятий является диверсификация форм собственности в структуре торговых портов. Эту стратегию успешно демонстрирует Одесский морской торговый порт. Техничко-экономический уровень стивидорной деятельности оптимизируется на основе инновационных и инвестиционных проектов собственников капитальных ресурсов (рис. 2).

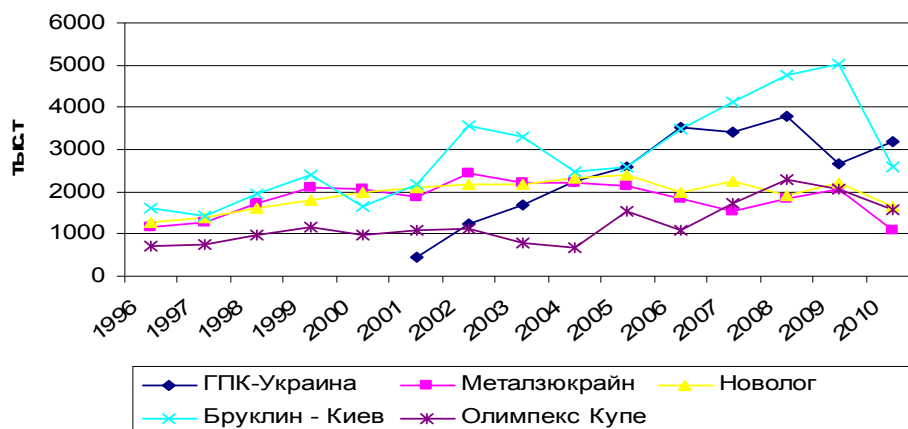


Рисунок 2 - Динамика грузооборота негосударственных стивидорных компаний (Одесса) за 1996-2010 год

В Украине в 2010 году работали 67 негосударственных стивидорных компаний, грузооборот которых составил 69,3 млн.т. (44,8% от совокупного грузооборота всех портов и терминалов Украины). Повышение грузооборота показали компании «Синтез Ойл» (2009 год – 5464,9 тыс.т, в 2010 году – 6856,1 тыс.т.), «ГПК-Украина» (2009 год – 2659,2 тыс.т., в 2010 году – 3190,3 тыс.т.) [6].

Основными проблемами функционирования транспортного комплекса Украины являются следующие: а) низкая конкурентоспособность транспортного комплекса Украины на внутреннем и внешнем рынках; б) сложность выбора источников финансирования транспортных предприятий, в том числе отсутствием бюджетного финансирования. Особенно остро стоит вопрос инвестиций на модернизацию; в) недостаточная эффективность функционирования предприятий транспорта вследствие нарушения пропорций, вызванных спадом перевозок, между уровнем основных производственных фондов, эксплуатационным персоналом и объемами выполняемой работы; г) несовершенством нормативно-правового обеспечения деятельности предприятий транспорта, нестабильностью правовой базы, свободным решением вопросов унификации торгового и транспортного законодательства с нормами международного права; д) проблемные отношения порт - железная дорога. Укрзалізниця без согласований повышает тарифы, что в свою очередь приводит к снижению транзитных грузопотоков через порты Украины; е) отсутствие четкой стратегии в области инвестиционной политики государства; ж) несбалансированное управление морскими транспортными предприятиями.

Конкуренция в сегментах торгового судоходства отражает относительно равновесное состояние фрахтового рынка [10]. Именно в этих условиях формируются сбалансированные тарифные или чартерные ставки и относительная их устойчивость. Конкуренцию в торговом судоходстве можно рассматривать с позиции масштаба развития, характера реализации конкурентных преимуществ и метода позиционирования СК в конкурентной среде.

Выводы. Таким образом, в системе управления конкурентной устойчивостью в условиях несбалансированности предложения деветта и параметров грузопотоков и в следствии вытеснения субстандартных судов по критериям управления безопасностью мореплавания возрастает значимость дифференциации фрахтового рынка на две составляющие: монополию и с признаками современной конкуренции.

В системе глобального рынка морской торговли проявляются две основные тенденции, отражающие его состояние: Первая - фактическое усиление монополизации рынка. Развитие судостроения вызвало переход к более высокому технико-экономическому уровню флота и как следствие к укрупнению ведущих судоходных компаний. При этом сегмент открытой конкуренции включает значительную часть субстандартного флота. Особенно монополии выделяются в контейнерном и круизном судоходстве. Вторая - обострение конкуренции на основе совершенствования судов транспортного флота. Фактически формируется принцип соперничества на основе опережающего строительства судов нового поколения с более высоким уровнем безопасности и высокой стоимостью, недоступной для средних и малых судоходных компаний.

Постоянное присутствие национального торгового флота в системе мирового фрахтового рынка предопределяет необходимость учета таких факторов как изменение валютного курса национальной валюты. Место национальных судоходных компаний в системе экономической конкуренции зависит от устойчивости соотношения национальной денежной единицы по отношению к доллару США. При снижении позиции доллара ухудшается уровень экспортпригодности транспортных операций.

В любом немонополизированном сегменте фрахтового рынка состояние близкое к свободной конкуренции формируется при оперировании множества судовладельческих структур с одинаковым доступом к системе отфрахтования. Это позволяет свободным предпринимательским структурам использовать труд и материальные ресурсы в выбранном сегменте деятельности. Судоходные компании и грузовладельцы должны быть свободны от всякой дискриминации и иметь возможность свободной реализации провозной способности, с одной стороны, и получения преимуществ при фрахтовании, с другой стороны.

К сожалению, в современном рынке морской торговли свободная конкуренция трансформировалась вследствие дисбаланса технического уровня флота по судоходным компаниям и наличия различных форм институционального регулирования и администрирования в системе мореплавания.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Примачов М.Т. Підприємництво в торговельному в торговельному суднопластві. / М.Т. Примачов, Н.М. Примачова, Вовк О.Ю. – Одеса: ОНМА, 2010. – 297 с.
2. Шинкаренко В. Г. Управление конкурентоспособностью предприятия:

монография / В. Г. Шинкаренко, А. С. Бондаренко. – Х.: ХНАДУ, 2003. – 186 с.

3. Лапкина И. А. Моделирование принятия решений в управлении работой флота судоходной компании / И. А. Лапкина. – Одесса: ОГМУ, 1996. – 203 с.

4. Лимонов Э. Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки: [учебн. для высш. учебн. завед.] / Лимонов Э. Л. – [3-изд.]. – М.: Модуль, 2006 – 600 с.

5. Стратегия позиционирования национального морского транспорта в глобальном рынке морской торговли / [Микусов М. В., Примачев Н. Т., Винников В. В., Винников С. В., Примачев Н. Н.]; под ред. Н. Т. Примачева. – Одесса: Автограф, 2006. – 234 с.

6. Порты Украины. – 2011. - № 1. С. 38-41

7. Винников В.В. Экономика предприятия морского транспорта (экономика морских перевозок): Учебник / В.В.Винников . - 3-изд., перераб. и доп. - О.: Феникс, 2011. - 944с.

8. Вензик Н. Г. Повышение конкурентоспособности судоходных компаний / Н. Г. Вензик, Г. А. Левиков. – М.: Транспорт, 2001. – 215 с.

9. Примачев Н.Т., Мезина Л.В. Морские торговые порты в системе эффективного трансграничного экономического сотрудничества. Вісник економіки транспорту і промисловості. Збірник науково-практичних статей. Випуск 23.- Харків: Українська державна академія залізничного транспорту, 2008. – С. 114-118

10. Хулей Г. Маркетинговая стратегия и конкурентное позиционирование / Г. Хулей, Д. Сондерс, Н. Перси; пер. с англ. – Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2005. – 800 с.

Аннотация. Систематизированы параметры конкурентного позиционирования национальных морских транспортных предприятий, выявлены проблемы функционирования морских торговых портов Украины, обоснованы факторы, обуславливающие интенсивность конкуренции в судоходстве.

Ключевые слова: конкурентная устойчивость, конкуренция в торговом судоходстве, параметры и факторы развития морских транспортных предприятий.

Summary. Systematized parameters of competitive positioning of national maritime transport industry, identified problems in the functioning commercial seaports of Ukraine, founded the factors causing the intensity of competition in sudohodstve.

Keywords: competitive stability, competition in the commercial shipping, the parameters and factors of development of marine transportation companies.

*Рецензент д.э.н., профессор ОНМА Примачев Н.Т.
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЖТ Шраменко Е.В.*