

УСЛОВИЯ ПРИНЯТИЯ КРИТЕРИАЛЬНЫХ РЕШЕНИЙ В СИСТЕМЕ ТОРГОВОГО СУДОХОДСТВА

Берега В.В., ассистент (ОНМА)

Статья посвящена стойкости развитию и рівню конкуренції на фрахтовому ринку.

Ключові слова: цінові параметри, критерії економічної ефективності.

Постановка проблемы и ее связь с научными и практическими задачами. Высокий уровень конкуренции на фрахтовом рынке при достаточной эффективности операторской деятельности не позволяет ожидать неограниченного потока иностранных инвестиций, если таковые обеспечивают достижение только национальных интересов. При этом важнейшим ограничением принятия любой стратегии являются ценовые параметры устойчивого позиционирования системы в выбранном секторе рынка морской торговли. Поэтому следует согласиться с положением: «Цена и ценность – это краеугольные камни любой экономической сделки» [1, с. 33]. Они и определяют инвестиционный климат, а, следовательно, и устойчивость развития и уровень конкуренции.

В этом аспекте показатели экономической эффективности учитывают результаты, обусловленные реализацией проекта. Они отражают не только прямые финансовые интересы участников инвестиционной деятельности, но всю совокупность внешних факторов.

При решении проблемы экономического развития любой подсистемы на этапах принятия проектов следует согласиться с заключением: «Стимулом для капиталовложений служит прибыль» [2, с. 192]. Этот конечный экономический результат и предопределяет принципы и параметры развития локальных транспортных комплексов и характер их вхождения в глобальное фрахтовое пространство.

В этих условиях важнейшим условием взаимодействия разноместных транспортных предприятий является оптимизация транзакционных издержек. Отражением этой цели является развитие сервисных подразделений и мультимодальных транспортных технологий.

В качестве базового критерия экономической эффективности альтернативного развития предприятий, нацеленных на коммерческую деятельность, принимается отношение чистого дохода к стоимости производственного потенциала. Этот подход основан на учете взаимосвязи роста производительности труда и повышения капиталоемкости производства.

Анализ последних исследований и публикаций. Раскрытию проблем принятия критериальных решений в системе торгового судоходства посвящены публикации как отечественных, так и зарубежных специалистов. Теоретические аспекты принятия решений на предприятиях отражены в работах таких зарубежных авторов как: Бишоп Д.М.[9] Ханк Д.Э, [6] Эванс Ф.Ч.[9]. Проблемам принятия решений на предприятиях были посвящены публикации таких отечественных специалистов как: Бочаров В.В. [1], Примачев Н.Т.[5]. Важно при формировании стратегии развития сбалансированного состояния региональных транспортных систем учитывать положение: «В терминах ТСМ (тотальное управление деньгами) действительно реальными являются затраты на управление планированием» [3, с. 67]. Этот процесс, кроме того, усложняется постоянной ограниченностью четкого информационного обеспечения системы принятия экономических решений.

Эта стратегия и предопределяет достижение адекватности взаимодействия различных предприятий транспорта в соответствии с тем, что «Общий бенчмаркинг означает сравнение показателей своего предприятия с параметрами аналогичных компаний, работающих в однотипных условиях» [4, с. 17]. При этом необходимо учитывать два направления развития либо укрепление собственных позиций, либо снижение роли в данном секторе регионального рынка транспортных услуг.

Развитие экономического потенциала отдельных регионов характеризуется расширением международных экономических связей. Это предопределяет постоянное возрастание транспортных потоков и необходимость развития интеграции региональных транспортных комплексов. В конечном счете, это предопределило возникновение проекта международных транспортных коридоров, на основе которых предусматривалось упорядочить грузопотоки европейского континента. Однако, важнейшей проблемой становится выбор стратегии транспортно-экономических связей регионов производства и потребления продукции. При

значительных расстояниях доставки товаров основное критериальное ограничение сводится к экономии времени и повышению надежности перевозки, перегрузки и хранения грузов.

В любом случае «В теории поведения потребителей принимается во внимание экономическая ценность времени» [2, с. 464]. Особенно это четко проявляется в работе транспорта, сферой деятельности которого является пространство и время. Первое формирует величину затрат, второе определяет уровень коммерческой выручки и внетранспортный эффект – в форме высвобождения оборотного капитала грузовладельцев за время сокращения доставки товарной массы [5].

При этом остается сложной система предвидения. Несмотря на наличие методов экономико-математического моделирования, предпринимательские результаты прогнозировать достаточно сложно: «... статистически сложные или комплексные методы прогнозирования действительно не приводят в обязательном порядке к получению более точных прогнозов, чем более простые методы» [6, с. 109]. Поэтому в системе морских перевозок в регионах специализации важнейшее место отводится эвристическим методам. Возрастает роль профессионализма аналитиков и операторов.

Выделение нерешенных частей общей проблемы, которой посвящается статья. При нарушении общих принципов формирования объектов морехозяйственного комплекса, обеспечивающих экономическую эффективность и безопасность функционирования экономики, возможны нарушения, имеющие пагубные последствия.

Формирование целей статьи. Основной целью статьи является концентрация внимания на особенностях формирования региональных сегментов торгового судоходства в системе глобальных экономических отношений.

Изложение основного материала. В основе критериев эффективного размещения или локализации морских транспортных предприятий используется принцип доступности и целесообразности. Первый отражает реальные ограничения или преимущества вариантов территориального позиционирования объекта. Второй формирует конкурентоспособность позиционирования в структуре рынка морской торговли.

В качестве критерия реализации инвестиционных проектов морского транспортного флота должны рассматриваться чистые денежные потоки, потому что: «Поведение здоровой организации характеризуется нормальным распределением вдоль колоколообразной кривой жизненного цикла» [7, с. 174]. Следовательно, на протяжении жизненного цикла судоходной

компании, оперирующей в выбранном морском рендже, важно постоянно контролировать изменения внешней ситуации.

Только в этих ограничениях следует ожидать устойчивость инвестиционных процессов на основе критерия возмещения капитальных затрат. Важна реализация положения: «Корпоративные стратегии – это то, что превращает корпорацию из набора различных видов бизнеса в единое целое» [8, с. 158]. Особенно четко этот принцип должен реализовываться в проектах развития международных транспортных коридоров и мультимодальных технологий, в реализации которых участвуют различные предприятия. То есть достижение собственных целей должно основываться на формировании результата синергии системы.

Однако в региональных транспортных комплексах недостаточно используются принципы ориентации на эффект синергии. Об этом свидетельствует характер развития паромной линии Ильичевск – Дериндже. С момента начала освоения до начала рентабельной эксплуатации паромов прошло более четырех лет. Эффект формировался в структуре грузовладельцев Турции и европейских стран. Убытки же судоходной компании покрывались за счет перевозки на других направлениях.

При этом не следует фетишизировать преимущества частной собственности в системе морской торговли. Например, поспешная приватизация портов России и Аргентины оказалась негативной не только с позиции макроэкономических интересов, но с точки зрения предпринимательских результатов. Не достигнут уровень конкурентоспособности, при которой существенно возрастают финансовые результаты. Сама форма собственности не является фактором эффективности капитала. Реализация его потенциала зависит от уровня менеджмента принятия и реализации хозяйственных решений по рыночной ситуации.

В региональных транспортных комплексах, в которых происходит интеграция на локальном и глобальном уровнях формируется эффект синергии. Однако его составляющие не могут быть учтены отдельными составляющими системы, потому что он выступает в форме внесистемного эффекта. Вследствие этого важны подходы, основанные на едином пространстве типа логистики или мультимодальных технологий. При этом необходимо учитывать положение: «Поскольку цена за синергетический эффект уплачивается сразу, он должен быть достигнут вовремя, чтобы принести выгоды, тем самым создав стоимость» [9, с. 71]. То есть стоимость локальной транспортной системы кроме

предполагает необходимость учета маргинальных составляющих.

При этом, несмотря на классическую интерпретацию динамики цен в структуре спроса и предложения, в рынке морских перевозок фактически не наблюдается такой однозначности

изменений. Достаточно обратить внимание на характер, динамику фрахтового индекса в краткосрочном периоде (рис. 1) при общей тенденции роста морских перевозок и устойчивости отношения провозной способности и объема грузопотоков.

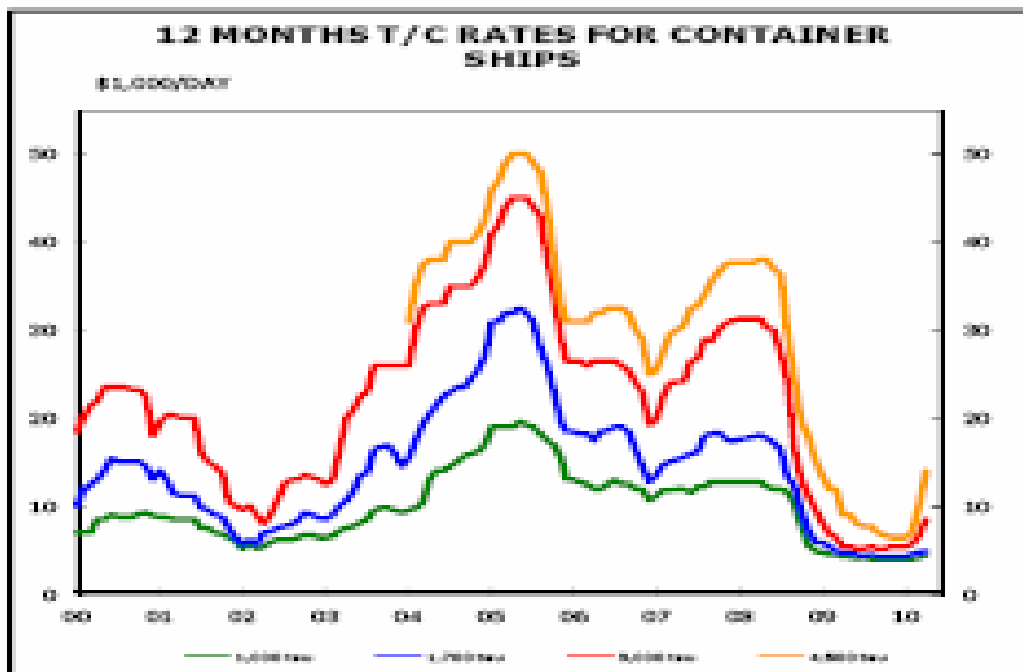


Рисунок 1 - Динамика тайм-чартерных ставок в сегменте контейнерного судоходства

Одним из критериев развития морской индустрии следует считать рациональность использования морской ренты и создания новых рабочих мест. По уровню этих показателей принципиальное значение принадлежит судостроительным предприятиям. На первом этапе реформирования экономики Украины, когда судостроение фактически было остановлено судостроительные предприятия приватизировались. Однако новые собственники, даже если они принадлежали к мировым судостроительным компаниям, не стремились развивать этот сектор экономики Украины. На верфях монтировались в основном корпуса судов. Все инженерные работы выполнялись на базовых предприятиях европейских стран.

С активизацией мирового судостроения повышается инвестиционная привлекательность украинских предприятий. И, начиная с 2007 года отечественные бизнес-группы сосредоточили внимание на приобретении ранее приватизированных верфей. Это - признак ожидания экономического роста, ибо судостроение высококапиталоемкое и недостаточно рентабельное производство с заметным уровнем риска экономической стабильности.

Необходимо обеспечить практически одновременную разработку целевых задач с раскрытием причинно-следственных связей между отдельными событиями. Особенно в торговом судоходстве где процесс производства и его реализации совпадают принципиальным становится четкость соизмерения капитальных затрат и результатов взаимодействия всех подразделений производственной инфраструктуры региона.

В условиях открытых секторов фрахтового рынка наиболее полно проявляется эффекта экономики масштаба. Именно поэтому как в региональных секторах, так и в специализированных фрахтовых рынках наблюдается концентрация провозной способности судовладельцев стран, реализующих активную морскую транспортную политику. Об этом свидетельствует опыт развития торгового флота Турции. Его провозная способность по дефакту в некоторой степени уступает российскому, оперирующему в зоне Черного моря, но значительно превосходит украинский. Существенная часть денежных потоков потенциального украинского флота становится средством финансирования дальнейшего развития

судоходных компаний основного регионального конкурента.

Выводы данного исследования и перспективы дальнейших работ в данном направлении. Следует обратить внимание на то обстоятельство, что форма собственности в отличие от утверждения отечественных исследователей, не является основным критерием развития морских транспортных предприятий. Несмотря на приоритетное развитие с позиции ЕС портов Констанца и Варна, экономическая роль портов Ильичевск, Южный и Одесса формирует их инвестиционный имидж в системе грузопотоков АТР – Европа и маршрута Север – Юг. Государственный статус портов не является условием, ограничивающим их развитие. Об этом свидетельствует интенсивное наращивание пропускной способности контейнерных терминалов.

В качестве критерия позиционирования портов, обслуживающих транзитные грузопотоки становится время их обработки при минимальных затратах грузовладельцев и судоходных компаний. При этом остается неизменным принцип возмещения текущих затрат. Конкурентоспособность обеспечивает расширение позиции и в условиях концентрации мощностей в регионах, где действуют порты разных государств.

Эффективность достигается на основе использования свободных стивидорных компаний, формирующих собственный капитал на основе акционирования. Таким образом, сочетаются общенациональные и предпринимательские интересы. Торговые порты, являясь градообразующим фактором, активизируют приток налогов в местный бюджет вследствие расширения обработки внешнеторговых и транзитных грузопотоков.

Следует обратить внимание на прагматичность мегаэкономики в оценке преимуществ альтернативных маршрутов. Несмотря на международную оценку высокой степени транзитности территории Украины и правительственным провозглашением ее как транзитного государства, без реальных инвестиционных потоков международные транспортные коридоры фактически не действуют.

Аннотация. Статья посвящена устойчивости развития и уровню конкуренции на фрахтовом рынке.

Ключевые слова: ценовые параметры, критерии экономической эффективности.

Summary. The article is devoted to sustainability and level of competition in the freight market.

Keywords: price parameters, criteria of economic efficiency.

В то же время в соответствии с критерием эффективной интенсивности обработки транспортных потоков на основе предпринимательских инвестиций реализуются проекты развития портов Одесса, Ильичевск и Южный. Высокие темпы прироста контейнерных потоков подтверждает приоритетность критерия «точно в срок».

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Долан Р. Дж. Эффективное ценообразование / Р. Дж. Долан, Г. Саймон – М. Экзамен, 2005. – 416 с.
2. Макконнелл К. Р. Экономикс: принципы, проблемы и политика / К. Р. Макконнелл, С. Л. Брю; пер. с англ. научн. конс. В. С. Автономов. – [14-е изд.]. – М.: ИНФРА-М, 2004. – 972 с.
3. Кинг А. М. Тотальное управление деньгами / А. М. Кинг; пер. с англ. Н. А. Дорофеевой. – СПб.: Полигон, 1999. – 448 с.
4. Бочаров В. В. Финансовый инжиниринг / В. В. Бочаров. – СПб.: Питер, 2004. – 400 с. (Серия «Академия финансов»).
5. Примачев Н. Т. Методы измерения эффективности морского транспортного комплекса. – Одесса: ИнфрмИздат, 2009. – 238 с.
6. Ханк Д. Э. Бизнес-прогнозирование / Д. Е. Ханк, Д. У. Уичерн, А. Дж. Райтс; пер. с англ. В. В. Марченко и др. – [7-е изд.]. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2003. – 656 с.
7. Адизис И. К. Управление жизненным циклом корпораций / И. К. Адизес; пер. с англ. под ред. А. Г. Сеферяна – СПб.: Питер, 2007. – 384 с.
8. Портер М. Конкуренция / М. Портер; пер. с англ. О. Л. Пелявского и др. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2005. – 605 с.
9. Эванс Ф. Ч. Оценка компаний при слияниях и поглощениях: Создание стоимости в частных компаниях / Ф. Ч. Эванс, Д. М. Бишоп; пер. с англ. А. Шматова. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. – 332 с.

Рецензент д.э.н., профессор ОНМА Николаева Л.Л.

Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЖТ Токмакова И.В.