

УДК 656.612.027.236(045)

ЭФФЕКТИВНОСТЬ РЕСУРСНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТОРГОВОГО ФЛОТА

Колегаев И. М., аспирант (ОНМА)

Анализируются основные условия формирования ресурсных ограничений эффективного функционирования торгового флота. Формируется подход по достижению устойчивой операторской деятельности по внешним условиям рынка транспортных услуг. Обосновывается направление развития провозной способности флота по критериям соответствия текущего цикла. Процесс глобализации рынка морской торговли усиливает требования к адекватности ресурсов транспортного флота. Следует различать количественные и качественные характеристики ресурсного потенциала морской транспортной индустрии. Проблемы эффективной реализации ресурсов торгового флота обусловлены динамичностью внешней среды и регуляторной политикой международных институтов.

Ключевые слова: перевозка грузов, ресурсы флота, цикличность, конкурентоспособность, фрахтовый поток.

ЕФЕКТИВНІСТЬ РЕСУРСНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТОРГОВОГО ФЛОТУ

Колегаєв І. М., аспірант (ОНМА)

Аналізуються основні умови формування ресурсних обмежень ефективного функціонування торговельного флоту. Формується підхід по досягненню стійкої операторської діяльності за зовнішніми умовами ринку транспортних послуг. Обґрунтовується напрямок розвитку провізної спроможності флоту за критеріями відповідності поточному циклу. Процес глобалізації ринку морської торгівлі посилює вимоги до адекватності ресурсів транспортного флоту. Слід розрізняти кількісні та якісні характеристики ресурсного потенціалу морської транспортної індустрії. Проблеми ефективного реалізації ресурсів торговельного флоту обумовлені динамічністю зовнішнього середовища і регуляторної політикою міжнародних інститутів.

Ключові слова: перевезення вантажів, ресурси флоту, циклічність, конкурентоспроможність, фрахтовий потік.

RESOURCE SUPPLY'S EFFICIENCY OF MERCHANT FLEET

Kolegayev I. M., post-graduate student (ONMA)

The paper analyzes the basic conditions for the formation of resource constraints the effective functioning of the merchant fleet. It is forming an approach to achieve sustainable operating activity on the external conditions of the transport market. Substantiates the direction of development of the fleet's carrying capacity on the eligibility criteria of the current cycle. The process of globalization of the market of maritime trade increases the resource adequacy requirements of the transport fleet. It is necessary to distinguish quantitative and qualitative characteristics of the resource potential of the marine transportation industry. The effective implementation of merchant marine resources stipulates the dynamism of the external environment and the regulatory policies of international institutions.

The intensity and efficiency of freight services are pooled tasks of the fleet. Therefore, the most important resource of the market of maritime trade – fleet's deadweight is permanently transformed. Shipping is based on the functioning of three groups and on the efficiency of the fleet - an innovative, standard and substandard. It defines the nature of the cash flow's formation and capitalization. Some made adjustments increase the demands of safe navigation. This factor, along with the optimization of the risks of shipping can be considered as a special type of resource market of maritime trade. Therefore, the concentration of the carrying capacity of the fleet is controlled by economy on the scale and criteria of response to competitive characteristics of the freight market segment.

Keywords: cargo, fleet resources, cyclical, competitive, freight flow.

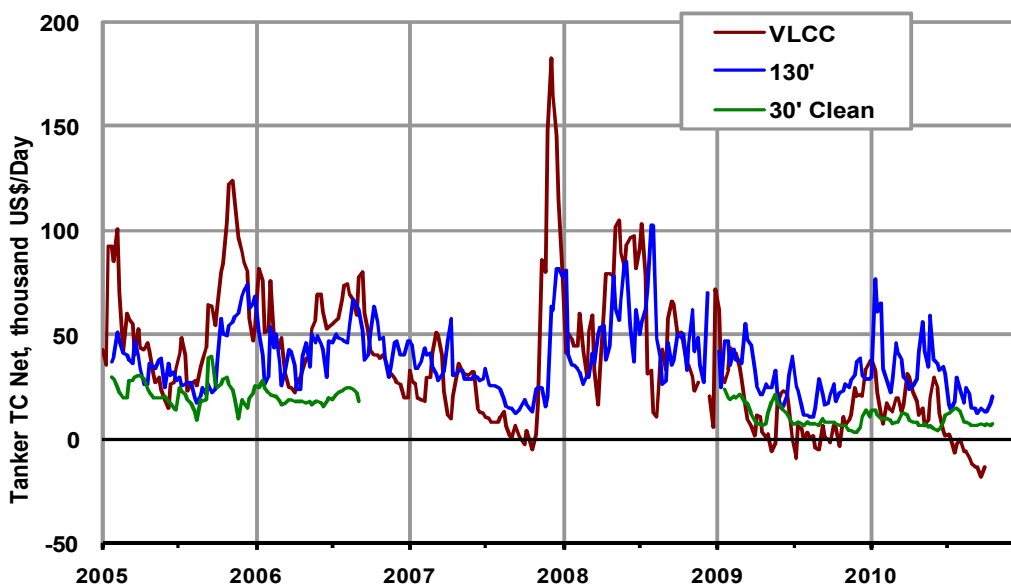
Постановка проблеми дослідження. Як показала практика формування економічних відносин в глобальній економіці виникає необхідність певної регуляторної діяльності. Це випливає з висновку: «... активна державна політика потребує спеціального обґрунтування, а саме вона повинна застосовуватися для компенсації початково існуючих недосконалостей національного ринку» [1, с.317]. Результати

такої політики обумовили більш м'якше наслідки кризи в Китаї та Білорусі. Цей же підхід активно реалізували в Німеччині в 2009 році.

В залежності від фази економічного циклу та поточного етапу життєвого циклу суднобудівної компанії слід визнати доцільним диференцію критеріїв операторської діяльності в діапазоні прибутковості та зменшення ресурсозатрат [2].

Приоритет внешних факторов формирования ценовых параметров (рис. 1) сегмента рынка морской торговли предопределяет особые подходы к выбору параметров провозной способности флота, как основного ресурса морской

транспортной индустрии. Проблема соотношения текущих денежных потоков и капитализации должна решаться каждым оператором в зависимости от технико-экономического уровня судов и характера конкуренции.



Source: Feamleys, SAI

Рис. 1. Характер циклических изменений отдельных сегментов фрахтового рынка

Как видно из данных рис. 1 фрахтовая цикличность фактически не отражает технологических перемен на рынке морской торговли. Сложившаяся новая производственная база торгового мореплавания создает тенденции устойчивого реагирования на непредвиденные изменения. В этих условиях кроме технических трансформаций важны адекватные перемены в системе администрирования и принятия управленческих решений.

Анализ состояния проблемы. Приоритеты интенсивного использования производственных ресурсов флота предопределяют важнейшее внимание к выбору типов судов и организации перевозок грузов. В этом аспекте выделяет контейнеризация и логистика товаропроводящих систем. К началу развертывания кризиса 2009 года на контейнерные перевозки приходилось 1/5 морского грузопотока в весовом измерении и 3/5 по стоимости. К сожалению, эта позиция и оказалась наиболее рискованной в период спада мирового производства.

Экономичность и интенсивность обработки грузопотоков относится к системе правил эффективного позиционирования на основе высокопроизводительных технологий. Это видно из стратегии развития провозной способности тайваньской компании Evergreen. Компания в 2009 году разработала проект строительства 20 контейнеровозов вместимостью 8000 TEU каждый на общую сумму 3 млрд. долларов. Стратегия

пополнения флота основывалась на ожидании падения цен на постройку судов.

В этом плане эффективность проявления эффекта масштаба вследствие концентрации дедефта демонстрируется развитием и функционированием азиатского лидера в линейном контейнерном оперировании – China Shipping Container Line (CSCL). Компания имела в предкризисном 2007 году 152 судна общей вместимостью 450 тысяч TEU. При реализации портфеля заказов на 2 млрд. долларов к 2011 году количество судов было доведено до 180 общей вместимостью 630 тысяч TEU. На компанию приходилось 6% рынка контейнерных перевозок.

Тем не менее, существуют теоретическая и организационная дифференциация подходов к изменению конкуренции в контейнерном сегменте. Например, еще в 2009 году судовладелец Джон Фредериксен обосновывал создание контейнерной линии, отличающейся экономичностью и характеризующейся меньшей на 10-20% себестоимостью перевозки на направлениях, обслуживаемых флотом ведущих операторов. В основе такой стратегии лежало использование судоходной компании, созданной на основе приобретения судов на вторичном рынке.

На фоне этой стратегии неудачной оказалась попытка трансформации ЧМП на основе корпоратизации и разделения на так называемые специализированные судоходные компании с

позиционированием в отдельных сегментах фрахтового рынка. При этом такого количества специалистов для эффективного управления на принципах самостоятельного поиска фрахтовых потоков оказалось недостаточным. Последующие события показали что эта технология усугубила кредитную стратегию на основе резко возросшей задолженности по обслуживанию при ограниченном доступе к фрахтовым секторам мирового рынка морской торговли.

Проблеме устойчивого позиционирования судоходных компаний посвящено значительное число исследований, среди которых достаточно отметить монографии [3,4,5] и аналитические обзоры [6,7]. Тем не менее, ряд проблем требует дополнительного рассмотрения. Это касается вопросов ресурсного обеспечения морской торговли в реальных условиях цикличности.

Постановка задачи и цели статьи. Постоянные трансформационные процессы в системе рынка морской торговли и в структуре морской транспортной индустрии предопределяют необходимость контроля условий формирования ресурсов флота относительно грузопотоков в определенных временных границах. Эти границы предопределяются, с одной стороны, особенностями сбалансированности объемов внешней торговли и провозной способности судов. С другой стороны, усиливаются требования к безопасности судоходства. Ее повышение обуславливает снижение риска

морских аварий, но связано с усилением внимания к ресурсному обеспечению операторской деятельности. Эта проблема, связанная с эффективностью использования всех видов капитала, что и является *основной целью* статьи.

Основной материал. Судовладельческие структуры должны учитывать, что начало подъема фрахтового рынка в среднесрочной цикличности отражает накопление капитальных ресурсов, обеспечивающее последующее рентабельное инвестирование в приращение провозной способности на новом уровне конкурентоспособности.

В системе конкурентоспособности управления ресурсами флота особое место занимает выбор свободного реестра как альтернатива реестра национального флага. Фактически не требуется декларирования доходов и уплаты налога на добавленную стоимость при приобретении судна вне пределов страны. Судовладелец сохраняет возможность в любой момент осуществить сделку по продаже судна даже без регистрации на свое имя с сохранением выручки и дальнейшего ее использования в инвестиционных или других целях.

Обращает на себя внимание подход к систематизации оценки ресурсов организации [8, с. 174], который с определенной трансформацией может быть представлен для условий морской транспортной индустрии (рис. 2).

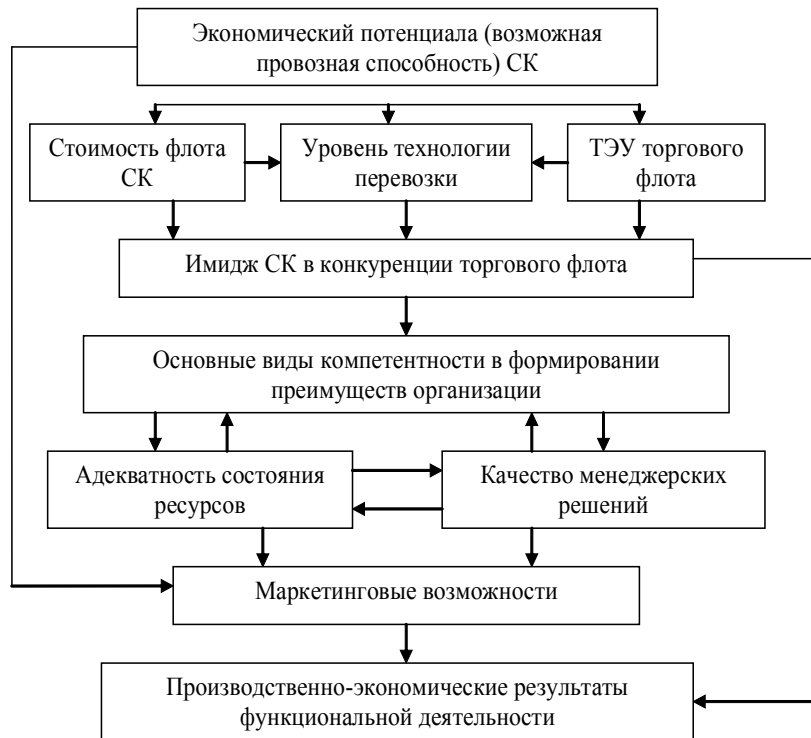


Рис. 2. Принцип формирования результативности ресурсного обеспечения судоходных компаний

Как видно (рис. 2) центральным в системе устойчивости функциональной деятельности судоходной компании рассматриваются основные виды компетентности. Преимущества формируются в соответствии с положением: «Общий принцип заключается в том, что торговая и промышленная политика должны быть направлены на устранение несовершенства рынка [8, с. 318]. Это несовершенство существенным образом предопределяет формирование дисбаланса ресурсов в морской транспортной индустрии.

В структуре глобального рынка морской торговли выделяются сегменты, которые нельзя отнести ни к монополю, ни к совершенной конкуренции. Реальную конкуренцию формируют несколько судоходных компаний. Обычно количество таких операторов, обладающих значительной концентрацией капитала и дедефта, невелико. Но, в то же время в сегменте определенное место занимают многочисленные судоходные компании, владеющие незначительным числом судов.

Первая группа операторов обычно формирует избыточную доходность относительно средних условий сегмента, поэтому и нарушается принцип совершенной конкуренции. Впоследствии образуется поток рискованных инвестиций в судостроение. Из-за избытка дедефта возможно наступление ситуации нарушения баланса грузопотоков (спроса) и предложения тоннажа, что и было характерно для 2008 – 2012 годов.

Избыточные доходы образуются у судоходных компаний, которые строят свою операторскую деятельность на основе свободного доступа к грузопотокам мировой торговли, ограничивая доступ национальных операторов к грузовой базе внешней торговли своей страны. Это положение четко прослеживается длительное время в отношении параметров участия Украины в международном разделении труда.

Основные сегменты глобального рынка морской торговли не отвечают положениям равновесных моделей, они отражают принципы развивающихся систем. Несмотря на то, что они подвержены циклическому колебанию и возвращению в промежуточное равновесное состояние, они устойчиво эволюционируют. В состоянии, когда отсутствует активность, происходит накопление потенциала последующего количественного и качественного изменения. Эти накопления, снижая текущую эффективность, гарантируют в будущем выполнение основной функциональной деятельности по поддержанию возрождающейся глобальной внешней торговли.

В торговом судоходстве формируется достаточно проблемная ситуация жесткой зависимости эффективного использования капитальных активов торгового флота от

несбалансированности рынка труда моряков. Постоянно нарастает единичная стоимость дедефта торгового флота, в то время как в течение всего XXI сохраняется дефицит высококвалифицированных офицеров. Проблема решается на основе роста уровня оплаты труда и перетекания специалистов в систему ведущих судоходных компаний, что и понижает устойчивость ресурсов других судоходных компаний.

Сохраняется противоречивость генезиса судоходных компаний, образующих зону устойчивого удержания конкурентных позиций, и компаний, обеспечивающих текущую операторскую деятельность при поиске соответствующих сегментов позиционирования. В первом случае развитие основано на быстрых относительно продолжительности жизненного цикла изменениях технико-экономического уровня и инновационных характеристик технологии обработки грузопотоков. Именно принцип опережения, несмотря на периодические кризисные ситуации, обеспечивает долгосрочную устойчивость.

Во втором случае операторы используют параметры нововведений при выходе на вторичный рынок для приобретения судов, реализуемых первой группой судовладельцев вследствие ввода в эксплуатацию более производительных новых судов. При этом выводимые из эксплуатации суда находятся в пределах нормализованного жизненного цикла и превышают характеристики судов субстандартных операторов. То есть в этом сегменте процесс повышения характеристик ресурсов относительно темпов роста производительности и безопасности замедлен.

Судоходная компания, которая может быть отнесена к нормализованным по состоянию фрахтового рынка, имеет возможность успешно решать задачу – выбора объема перевозок и тарифных ставок. Критерием рассматривается достижение максимальной прибыли и ее удержание в соответствии с параметрами реализации провозной способности.

Уровень концентрации провозной способности у судовладельческих структур обуславливается двумя группами целесообразности:

- экономией на масштабе – до момента прекращения этого процесса;
- степенью управляемости по критериям реакции на состояние конкуренции в рынке морской торговли.

По последней характеристике большинство судоходных компаний в конкурентном сегменте рынка морской торговли относятся к таким, для которых справедливо

заключення: «Если фирма имеет незначительную долю на рынке, она является ценополучателем (price taker)» [9, с. 168]. Именно по этому фактору такие операторы уязвимы при невозможности использовать эффект масштаба.

Заключення. Проблемой устойчивости любого сегмента рынка морской торговли является существенная дифференциация спроса (объема грузопотоков) и предложения (наличие провозной способности) флота. При этом существенно изменяются величины тарифных (фрахтовых) ставок, что предопределяет периоды смены формы эластичности и предельной доходности, что и ведет к трансформации финансового положения и других ресурсов судоходной компании.

То есть объем перевозок грузов, обеспечивающий нормальную прибыль, корректируется предельной доходной ставкой. Поэтому важен анализ динамики общих затрат и выручки. В этом же ряду стоит ориентация на логистические технологии формирования транспортных потоков в системе обслуживания грузопотоков. Изначальное понятие *logistique* – означало искусство вычислять. Вычисления, в конечном счете, заключаются в сокращении времени доставки с минимизацией совокупного отвлечения оборотных средств в товарную массу вне процесса прямого производства, потребления и реализации.

Поэтому при выборе модели развития судоходной компании необходимо учитывать воздействие на нее основных закономерностей экономического роста и прежде всего то, что предельная доходность капитала ниже средней. Первоначальное инвестирование проектов строительства судов с более высокой доходностью не обеспечивает эффективности ресурсов в последующем из-за наступления периода дисбаланса ресурсов и динамики фрахтовых

ставок. Следовательно, важнейшей задачей остается выработка модель поведения операторских компаний в постоянно изменяющихся условиях рынка морской торговли.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Винников В. В. Экономика морского транспорта / В. В. Винников. – Одесса: Феникс, 2011. – 938 с.
2. Котлубай М. И. Становление морского транспорта в рыночной среде: монография / М. И. Котлубай. – Одесса: ИПРЭИ НАН Украины, 2005. – 224 с.
3. Николаева Л. Л. Принципы устойчивого развития судоходных компаний в глобальном рынке морской торговли: монография / Л. Л. Николаева. – Одесса: Феникс, 2007. – 323 с.
4. Примачев Н. Т., Примачева Н. Н. Эффективность развития морской транспортной индустрии: монография. Одесса: ИздатИнформ, 2011. – 405 с.
5. Shipping and Shipbuilding markets: Annual Review 2010/ - Paris: BRS, 2010. – 99 p.
6. Review of Maritime Transport, 2008 Report by the UNCTAD secretariat //United Nations New York and Geneva: 2011 – 243 p.
7. 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.
8. Хулей Г. Маркетинговая стратегия и конкурентное позиционирование / Г. Хулей, Д. Сондерс, Н. Перси; пер. с англ. – Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2005. – 800 с.
9. Сломан Дж. Экономикс: [учебник] / Дж. Сломан; пер. с англ. под ред. С. В. Лукина. – [5-е изд.] – СПб.: Питер, 2005. – 832 с.

*Рецензент д.э.н., профессор ОНМА Примачев Н.Т.
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЖТ Уткина Ю.Н.*

УДК 658

ПОНЯТТЯ РИЗИКУ, НЕБЕЗПЕКИ ТА ЗАГРОЗИ ЯК БАЗОВИХ КАТЕГОРІЙ РОЗКРИТТЯ СУТНОСТІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВА

Костюк Ж. С., аспірант (УкрДАЗТ)

В статті розглянуто та проаналізовано погляди науковців на поняття «ризик, небезпека, загроза» та їх взаємозв'язок, визначено внутрішні та зовнішні загрози економічній безпеці підприємства. Запропоновано авторське бачення взаємозв'язку наведених економічних категорій та авторське визначення поняття «загроза» як основного чинника негативного впливу на економічну безпеку.

Ключові слова: економічна безпека, ризик, небезпека, загроза.