

*В. В. Смолец,
ст. преподаватель, ОНМА "Одесская национальная морская академия"*

РОЛЬ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА В СИСТЕМЕ СБАЛАНСИРОВАННОГО ЭНЕРГООБЕСПЕЧЕНИЯ

Статья посвящена решению проблем формирования принципов развития национального танкерного флота в условиях жесткой конкуренции для обеспечения энергетической безопасности государства в системе общей экономической безопасности. Рассмотрены целевые параметры и условия развития морского транспортного потенциала.

The article is devoted to solving problems of the formation of the principles of national tanker fleet in a competitive environment to ensure energy security in the system of general economic security. Targets and conditions for the development of maritime transport potential are considered.

Ключевые слова: судоходная компания, сбалансированная система показателей, инвестиции, энергетическая безопасность.

Key words: shipping company, balanced scorecard, investments, energy security.

ВВЕДЕНИЕ ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ

Удовлетворение потребности в работе национального морского транспорта в любом секторе мирового рынка перевозок требует сбалансированности экономических и инвестиционных процессов. Рациональное использование производственного потенциала и своевременное наращивание провозной или пропускной способности достигается во взаимодействии двух подсистем: основной функциональной деятельности и инвестиционных процессов [1].

Первая ориентирована на достижение проектных экономических результатов в процессе функциональной деятельности предприятия. Для второй важнейшим является оптимизация формирования конкурентного технико-экономического уровня для повышения результатов и снижения затрат. В то же время следует иметь в виду возможность использования интенсивных факторов и в структуре функциональной деятельности. В организационной структуре управления морским транспортом цель развития должна отражаться специальным механизмом саморегулирования ресурсной и экономико-правовой базами.

Важнейшей закономерностью развития национальных транспортных систем считается необходимость учета как общесистемных, так и внутриотраслевых факторов устойчивого обслуживания международной экономики [2]. В условиях глобализации экономических отношений и наличия различного рода угроз важнейшим направлением развития национальной морской транспортной системы следует считать оптимизацию участия в обеспечении программ общенациональной безопасности.

Усиливающаяся ограниченность экономических ресурсов и конкурсное их приобретение в условиях глобализации экономического развития обуславливает требование к оптимизации уровня капиталоемкости единицы транспорт-

ной работы. Однако этот показатель в экономической деятельности не получил необходимого применения. В то же время от уровня соответствия капиталоемкости перевозочного процесса основным параметрам фрахтового рынка зависит не только конкурентоспособность предприятия, но и его финансовая устойчивость на основных стадиях фрахтового цикла. При этом следует учитывать, что капитальные затраты формируются на основе материализации инвестиций в текущих ценах, которые отражают условия протекания воспроизводственного процесса [3].

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ ПРОБЛЕМЫ

Развитие морских транспортных предприятий в стратегическом аспекте означает реализацию совокупности организационно-технических мероприятий, обеспечивающих оптимальность функционирования в сложившихся условиях при согласованности интересов макроэкономического и предпринимательского подхода. Это формируется на основе сбалансированности к удовлетворению потребности в перемещении товаров и финансовой стабильности системы. В общем, это характеризует направленность перспективного наращивания мощности и совершенствования организации взаимодействия флота, портов и смежных транспортных подсистем на принципах логистических технологий. Основным критерием такого развития следует считать непрерывность транспортного обслуживания грузовладельцев и нормализованную эффективность транспортного комплекса в целом. Отдельные звенья его имеют различный уровень эффективности основного капитала.

При общем процветании и экономической активности мирового судоходства [4] образуются субстандартные судоходные компании, отрицательно воздействующие на сегмент рынка труда и на экологию. Одновременно возникает проблема дифференциации структуры судоходной индуст-

рии. Она состоит из реальных морских государств, с одной стороны, и государств, которые не имеют существенного значения в морских перевозках. Украина даже при ограниченном вхождении в мировое разделение труда, несет существенные экономические потери при фрахтовании иностранного тоннажа при существенном риске для экономической безопасности.

В структуре системных факторов нормализованного развития морского транспорта страны по критериям фрахтовой независимости и оптимальности валютных потоков рассматриваются: политические, экономические, юридические и технические решения или ограничения [5]. Они в определяющей мере формируются в блоке законов и действий правительства и предпринимательских структур в пределах реальной государственной морской транспортной политики [6].

ПОСТАНОВКА ЗАДАЧИ И ЦЕЛИ

Концентрация внимания на альтернативности подхода к управлению энергетической безопасностью на основе выбора надежных источников поставки энергоресурсов предопределяет повышение роли в этом процессе танкерного флота. Поэтому основной целью статьи рассматривается формирование принципов развития национального танкерного флота в условиях жесткой конкуренции предложения провозной способности судоходными компаниями.

ОСНОВНОЙ МАТЕРИАЛ

Экономические процессы 2008—2009 гг., обострившие задачи сбалансированности мировой экономики и проблемы эффективного позиционирования отдельных стран в международном разделении труда, обострили ситуацию с энергетической безопасностью Украины. Социально-экономические реформы фактически не отразили важнейшие глобальные тенденции. В этом аспекте характер интеграции хозяйства Украины должен отражать задачи транспортной безопасности не только для национальной экономики. Поэтому, исследуя влияние процессов глобализации на потоки энергетических ресурсов, важно сформулировать оптимальную стратегию энергетической инфраструктуры.

Оценка перспективной потребности энергоресурсов представлена алгебраическим выражением в соответствии с индустриальной моделью управления безопасностью:

$$E_{nr} = \sum_{i=1}^n u_{ni} \cdot L_{agi} \cdot GDP \cdot (1 \pm p_{ce}) \quad (1),$$

где n — объекты (виды) потребления энергоресурсов (выработка тепла, технологические процессы, преобразование);

u_{ni} — норматив потребления энергоресурсов по объектам использования в текущем периоде;

L_{agi} — доля расчетного сегмента в формировании ВВП;

p_{ce} — влияние ценовых, структурных и других факторов на изменение темпов развития или уровня энергоемкости видов деятельности;

GDP — прогнозный объем ВВП, определяющий потребность энергоресурсов.

При этом важно учитывать особенности мирового опыта. Например, на развитие национального японского морского транспорта оказывает характер изменения географии импорта сырьевых материалов и расширение зоны сбыта наукоемкой продукции. Это же условие предопределяет задачи активной инвестиционной политики и в Украине. Контейнеризация грузопотоков обусловлена стратегией выбора вариантов транспортировки под влиянием проявления фактора времени. Поэтому взаимодействие национальных транспортных комплексов расширяется на основе интеграционных процессов [7], но в системе общей экономической безопасности.

Индикаторы технико-экономического уровня предприятий морского транспорта, нацеленных на адекватность системе конкуренции на международном морском транспортном рынке, должны отражать как интегральные, так и индивидуальные результаты развития. Совокупность экономического инструментария на этапе реализации решений по завершению инвестиционных проектов предопределена особенностями состояния выбранных секторов фрахтового рынка. Поэтому при обосновании инвестиционного процесса необходимо оценить:

- перспективный объем транспортной работы на направлениях приоритетного позиционирования;

- объемы работ, которые потребуют принципиально новых организационно-технических решений;

- уровень подготовки и численность специалистов, обеспечивающих устойчивость функциональной деятельности в условиях сложившейся конкуренции;

- уровень себестоимости единицы транспортной работы и ее соотношение с уровнем экзогенных тарифов;

- необходимый рост производительности действующего и потребного потенциала по критерию эффективности капитальных активов;

- качественные и структурные сдвиги в интеграционных процессах;

- денежные потоки конкурентного использования национального морского транспортного комплекса.

Вместе с тем, необходимо учитывать кризисные ситуации как на рынке энергоресурсов, так и в секторах фрахтового рынка. Сдвиги на фондовом рынке в 1998 г. и 2008 г. показали, что глобализация и интеграционные процессы противоречивы. Период роста и процветания закономерно переходит в полосу проблемной реализации экономических, социальных планов, природоохранных программ. Поляризация стран по уровню развития обуславливает проблемы энергетической доступности по ценовым и транспортным параметрам.

Наряду с этим, в системе приоритетности достижения конечной цели важнейшим становится инструментарий экономичности решения всего комплекса задач. Поэтому с учетом теоретических подходов к выбору индикаторов оценки действий внимание акцентируется на сбалансированной системе показателей. "Сбалансированную систему показателей можно определить как тщательно подобранный набор показателей на основе стратегии организации" [8, с. 11]. Частично этот принцип реализован при построении информационно-логической модели развития транспортного потенциала (рис. 1) по целевым задачам с учетом ограничивающих условий.

Как видно из рисунка 1, параметры современного развития конкурирующего транспортного предприятия обуславливаются масштабами логистических решений в системе энергообеспечения. При любом уровне использования стратегии энергосберегающих или альтернативных систем главным в развитии танкерного флота предлагается считать:

- 1) определение доли поставки нефти морскими маршрутами;

- 2) исследование региона транспортного обслуживания по критериям экономичности;

- 3) периодичность и величина партионности поставки;

- 4) оценка риска гарантии времени доставки нефти.

Эти параметры в дальнейшем предопределяют стоимость флота, текущие расходы, прибыль и эффективность с позиции интересов судоходной компании. В свою очередь, должен выработаться институциональный подход на основе государственных интересов.

Данные рис. 1 раскрывают целенаправленность транспортного обслуживания экономических потребностей на принципах логистического сопровождения товарных, капитальных и иных ресурсных потоков. Этому процессу необ-

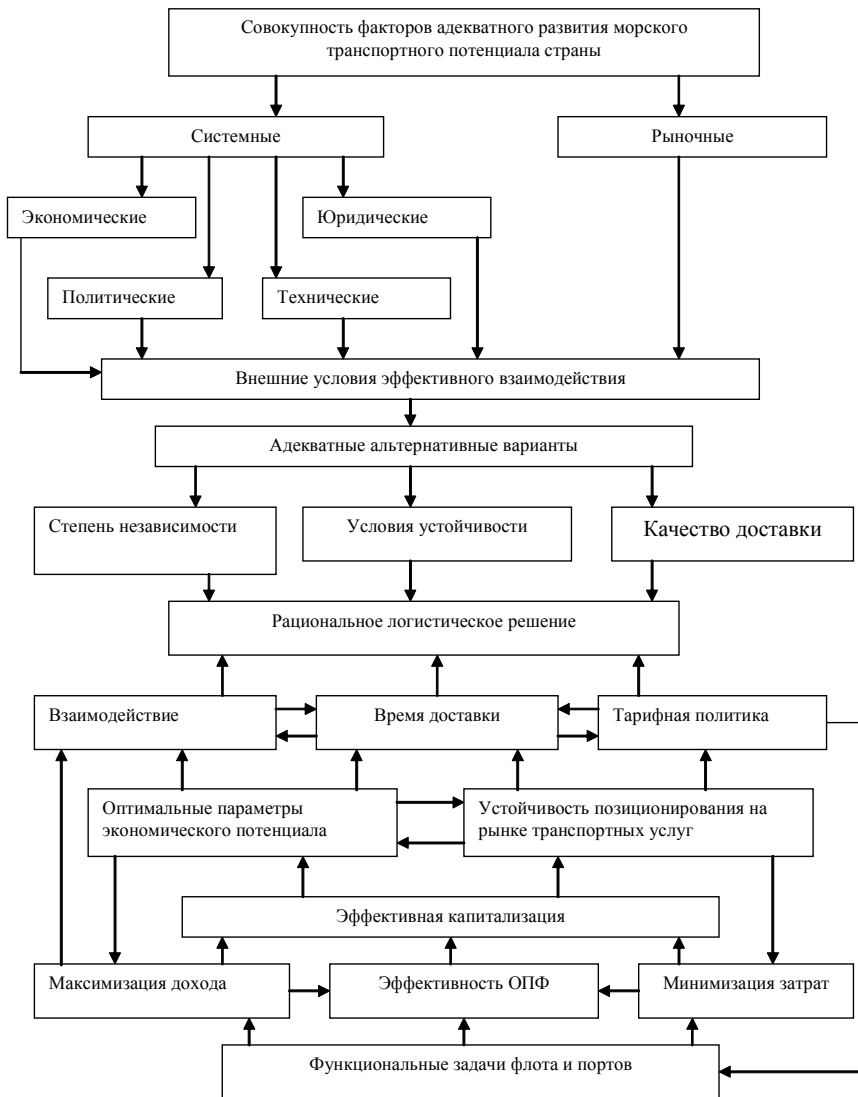


Рис. 1. Целевые параметры и условия развития морского транспортного потенциала

ходимо подчинять функциональные задачи флота в краткосрочном периоде.

Таким образом, при любой модели управления морским транспортом каждое предприятие само определяет конкретные показатели жизнедеятельности, которые обеспечивают нормальную финансовую устойчивость. Государственный орган управления должен определять параметры развития, вытекающие из общей стратегии участия в процессе глобализации экономических отношений. Такой подход разграничивает задачи предпринимательских структур и ответственность государственных органов управления за формирование и реализацию приоритетов в системе транспортной безопасности.

ВЫВОДЫ

Спрос на нефть, несмотря на кризис, сохраняется, изменяются лишь темпы роста. Главным в этой ситуации становится вопрос диверсификации направлений перевозки. Для Украины проблема усиливается из-за недостаточной платежеспособности основных потребителей энергоресурсов.

Выбор параметров развития предприятий морского транспорта должен основываться на характере реализации целевого назначения флота. При этом необходимо учитывать дифференциацию уровня эффективности инвестиционных проектов в зависимости от типа наращивания производственного потенциала. Однако, несмотря на колебания

параметров приращения производственной мощности и темпов нормализации себестоимости относительно рыночных условий ценообразования, пределы развития предопределяются доступностью инвестиционных ресурсов и задачами обеспечения транспортной независимости системы.

При формировании параметров транспортного комплекса, обслуживающего безопасность экономики Украины, необходимо равнозначно относиться к каждой составляющей во избежание временных потерь потенциала и на основе этого принципа реализовать стратегию устойчивого финансирования судостроительной программы. Судостроение при этом должно рассматриваться не только как специфичная производственная отрасль. Это особая специализация региона размещения предприятий, обеспечивающая высокую занятость и сбалансированность спроса на другие виды продукции. Поэтому с учетом этих приоритетов необходимо использование инструментария государственной гарантии кредитов зарубежных банков. Их необходимость предопределяется длительностью и капиталоемкостью судостроения, а также высокими процентными ставками отечественной банковской системы.

Экономическая и функциональная устойчивость морских транспортных предприятий и системы в целом зависит от среды хозяйственной деятельности и адекватного состояния факторов производства. В современных условиях развития морского транспортного комплекса Украины к устойчивым системам можно отнести те, которые обладают достаточной степенью концентрации ресурсов и возможностью дальнейше-

го укрупнения по критерию эффективной управляемости.

Литература:

1. Примачев Н.Т. Методы измерения эффективности морского промышленного комплекса. — Одесса: ИПРИЭИ, 2009. — 260 с.
2. Кругман П.Р., Обстфельд М. Международная экономика. Теория и политика: учебник для вузов / Пер. с англ. под ред. В.П. Колесова, М.В. Кулакова. — М.: Экономический факультет МГУ, ЮНИТИ, 1997. — 799 с.
3. Гитман Л. Дж., Джонк М. Д. Основы инвестирования. — М.: Дело, 1997. — 1008 с.
4. Review of Maritime Transport, 2011 // United Nations Conference on Trade and Development. — UN — New-York. — 2001. — 142 p.
5. Котлубай О. М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні. — Одеса: ІПРЕЕД, 2004. — 453 с.
6. Винников В. В. Формирование морского транспортного потенциала в системе интеграционных процессов. — Одесса: Феникс, 2004. — 221 с.
7. Николаева Л.Л. Коммерческая эксплуатация судна: учебник. — О.: Феникс, 2006. — 754 с.
8. Нивен Пол. Р. Сбалансированная система показателей для государственных и не прибыльных организаций. — Днепрпетровск: Баланс БизнесБукс, 2005. — 322 с.

Стаття надійшла до редакції 05.11.2012 р.