

УДК 656.612 313

Е.В. Сенько

ОБОСНОВАНИЕ ПАРАМЕТРОВ ПЕРСПЕКТИВНОГО СОСТОЯНИЯ ТОРГОВОГО ФЛОТА

Определены условия повышения конкурентоспособности флота в открытых сегментах рынка морской торговли при устойчивом росте грузопотока. Сформулированы принципы развития национальных судоходных компаний, обеспечивающие конкурентоспособность на основных этапах жизненного цикла. Представлены параметры оптимизации провозной способности флота.

Ключевые слова: торговое судоходство, судоходные компании, морская транспортная индустрия, принципы и параметры развития.

Визначені умови підвищення конкурентоспроможності флоту в відкритих сегментах ринку морської торгівлі при стійкому зрості вантажопотоку. Сформульовані принципи розвитку національних судноплавних компаній, забезпечуючи конкурентоспроможність на основних етапах життєвого циклу. Представлені параметри оптимізації провізної спроможності флоту.

Ключові слова: торговельне судноплавство, судноплавні компанії, морська транспортна індустрія, принципи та параметри розвитку.

The conditions for improving the competitiveness of the fleet in the open segment of maritime trade in constant increase traffic. The principles of national shipping companies to ensure competitiveness at key stages of the life cycle. The parameters optimize the carrying capacity of the fleet.

Keywords: commercial shipping, shipping companies, maritime transport industry, the principles and parameters of development.

© Сенько Е.В., 2012

Постановка проблемы. В системе устойчивого становления Украины как морской державы выделяются главные и обязательные компоненты. Среди главных, как видно из результатов оценки современного состояния морской транспортной индустрии страны, становится опасность полной транспортной зависимости участия в международном разделении труда. Кризисное состояние торгового флота [1] предопределяет систему рисков комплексного развития страны. Поэтому наиболее актуальным становится определение предельных и нормализованных параметров [2], провозной способности флота и пропускной способности портового комплекса.

Уровень развития морской транспортной индустрии [3] в условиях интенсивного участия страны в интеграционных процессах относится к одной из форм общесистемной безопасности. Поэтому адекватные параметры развития торгового флота должны отражаться и в национальной идее. В частности, следует сосредоточить совокупность проектов, отражающих нормализацию социально-экономического состояния страны. На современном этапе, к сожалению, именно морская транспортная составляющая в государственной политике не отражается в необходимой степени.

Процесс глобализации существенно сужает зону деятельности малых судоходных компаний в управлении устойчивостью мировых грузопотоков, формируемых международным разделением труда. В основе устойчивости современных судоходных компаний должен использоваться принцип системной экономической заинтересованности [4], и в меньшей мере имидж создателя компании.

Для полномасштабного вхождения Украины в геополитическое транспортное пространство по критериям фрахтовой безопасности необходимо установить желаемую степень участия страны в обслуживании грузопотоков национальной внешней торговли и грузопотоков третьих стран, в том числе и транзитных. Учет логистических методов обработки грузовых потоков и интермодальных сообщений гарантирует в определенной степе-

ни адекватность состояния в расчетном жизненном цикле реализации проекта.

Обзор последних исследований и публикаций. В условиях ограниченности вмешательства государства в систему инвестиционной деятельности предприятий морского транспорта главным источником их развития должны рассматриваться собственные средства. Поэтому важен механизм и инструментарий, способствующие формированию накоплений собственных средств и привлечению кредитных ресурсов.

В системе анализа состояния рынка морской торговли основное внимание уделяется его текущему положению [5, 6]. Основные задачи концентрируются на проблемах ценообразования и активности портфеля заказов [3]. И в меньшей степени раскрываются сложные проблемы управления перспективной сбалансированностью. Это одна из причин сложной цикличности функционирования рынка морской торговли.

Центральным принципом развития любой коммерческой структуры является возможность и необходимость выбора наиболее эффективных источников инвестирования проектов повышения конкурентоспособности, в данном случае судоходных компаний. С учетом того, что 35-60 тысяч моряков-украинцев получают европейскую заработную плату, существенно превышающую средний уровень в Украине, формируется в соответствии с экономической теорией достаточный уровень сбережений [7]. В течение кризисного периода доверие к банкам по линии валютных депозитов существенно снизилось. Поэтому часть этих денег могли бы при определенной организации стать одним из вариантов инвестиционного обеспечения развития национального судоходства.

Задачи исследования. В условиях, когда Украина потеряла состояние конкурентоспособной морской державы вследствие отсутствия достаточной и эффективной провозной способности, к важнейшей цели любого исследования следует отнести выбор научно-методических подходов к обоснованию перспективной потребности национального торгового флота.

Основной материал исследования. Центральным принципом развития национальных судоходных компаний рассматривается выбор стратегии, обеспечивающей конкурентоспособность на основных этапах жизненного цикла. Последовательность реализации этого принципа представлена на рисунке.

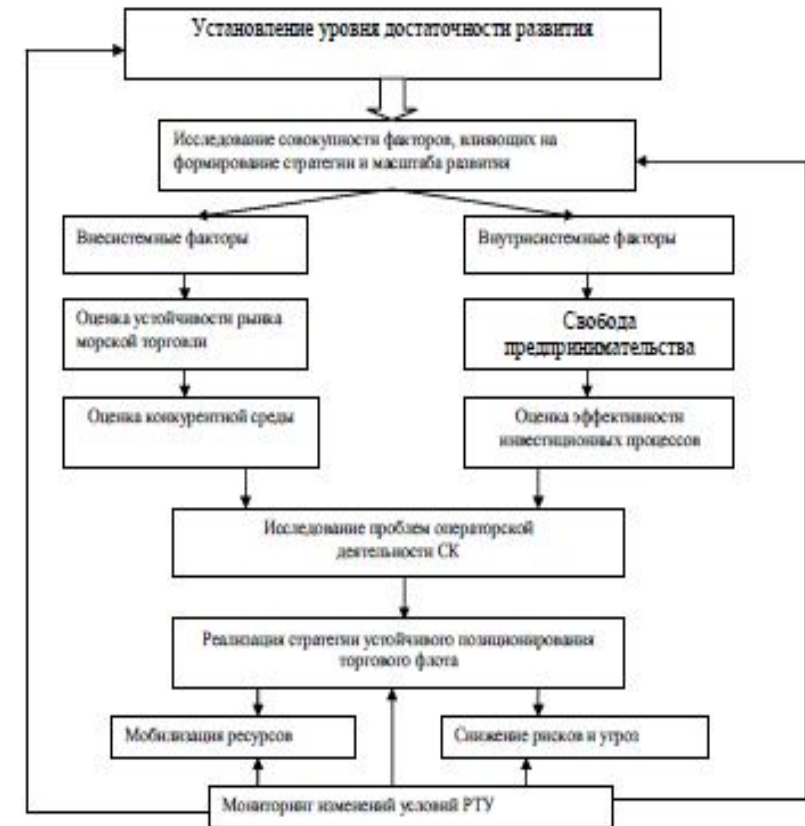


Рис. Порядок формирования стратегических целей развития судоходного комплекса

Наряду с этим в торговом судоходстве необходимо учитывать тенденцию перехода от принципа личностных судоходных компаний к корпоративным. Уже в начале 90-х годов при реализации идеи – одно судно – одна компания, был нарушен принцип концентрации и экономики масштаба. Поэтому эта технология не обеспечила ликвидацию кредиторской задолженности, но привела к ускоренной ликвидации ГСК ЧМП.

В системе управления экономическим развитием основных подразделений национальной морской транспортной индустрии важнейшим методологическим подходом следует считать формирование системы выбора и реализации стратегических решений относительно становления страны как морской державы.

Принципиальным становится выбор уровня развития морских транспортных предприятий по параметрам, в полной мере характеризующим состояние полноценной морской державы, входящей в состав ведущих морских экономик. Поэтому важно сформулировать основные условия и факторы, способствующие и устойчивости операторской деятельности, и свободе предпринимательской инициативы.

В системе морской транспортной индустрии при современной информационной неопределенности поведения фрахтового индекса и сбалансированности провозной способности и грузопотоков следует согласиться с утверждением: «В бизнесе, однако, гораздо лучше немного ошибиться в прогнозах, чем не прогнозировать вообще, поэтому вероятностный подход чрезвычайно полезен» [8. С. 257].

Принципиальное значение выработки стратегических целей, представленной на рисунке, заключается в концентрации внимания на важнейших аспектах и критериях принятия решений. Исходным принципом управления параметрами развития по критериям конкурентоспособности следует считать установление уровня достаточности состояния морской транспортной индустрии страны. Эта достаточность кроме традиционных параметров, должна отражать требования безопасности по услови-

ям усложнения последствий экономических циклов и соответствие современным направлениям интеграции на основе мульти-модальных технологий.

В основе решения этой задачи лежит рассмотрение совокупности факторов, влияющих на выбор и реализацию стратегии приоритетного позиционирования, прежде всего, в открытых сегментах рынка морской торговли и в сегментах, отражающих эффективность позиционирования национальных производителей в международном разделении труда.

Мониторинг изменений условий по параметрам устойчивости обеспечивает оценку необходимости и возможности мобилизации ресурсов для реализации среднесрочной стратегии оптимизации состояния подразделений национальной морской транспортной индустрии. Одновременно необходимо реальное восприятие стандартного уровня угроз в системе эффективной коммерческой деятельности. В этих условиях должна строиться модель восприятия всех видов рисков, присущих торговому мореплаванию.

Принципиальное значение для выбора времени развития морского транспортного комплекса приобретает устойчивость тенденции изменения основных параметров. В первую очередь рассматривается долгосрочная стратегия Украины участия в международном разделении труда.

Во вторую очередь, с учетом мультипликационного эффекта развития национальной судостроительной промышленности следует ориентироваться на грузопотоки, освоение которых предусматривается проектами транспортных коридоров, проходящих через транзитную зону Украины.

Принцип корректировки показателей эффективности в соответствии с параметрами формирования эффекта синергии [2] заключается в оценке величины внесистемного результата, сформированного деятельностью конкретной судоходной компанией и затраты которого не оплачены рыночными условиями, но лежат в основе конкретного результата воспринимаемой ценности потребителями услуг морского транспорта.

Однако прогнозирование, кроме количественных параметров грузопотоков, должно основываться на учете ограниченной возможности влияния на ценообразование в системе рынка морской торговли. Первичность значения товарообменных операций предопределяет стратегию экономичности функционирования всех подразделений производственной инфраструктуры, ибо ее открытость предопределяет излишний приток провозной способности. Поэтому более дорогие в эксплуатации суда при сложившемся уровне тарифных ставок становятся неконкурентоспособными даже при государственной поддержке.

При этом необходимо учитывать характер обратнопропорциональной зависимости капитальной стоимости и экономичности эксплуатационной деятельности. Тогда условие повышения конкурентоспособности флота в открытых сегмента рынка морской торговли при устойчивом росте грузопотока заключается в соблюдении следующего неравенства (1). При этом следует учитывать, что капитальные активы базового флота, находящиеся в эксплуатации, подлежат выводу из состава действующих при насыщении рынка новыми или в следствие возникновения кризисных ситуаций.

$$\frac{\sum_i^{T_i} (p_{cb} - c_{sb} + \eta c_{sr}) \Delta Q \alpha_{ti}}{K_{pn} + \Delta W_{cn}} \geq \frac{\sum_j^{T_j} (p_{cb} - c_{sb}) \alpha_{ti}}{\Delta K_{pj} + \Delta W_{cj}}, \quad (1)$$

где c_{sb} – себестоимость перевозки грузов в базисном варианте транс портной системы;

ηc_{sr} – уровень снижения себестоимости перевозки грузов по варианту развития, основанному на стратегии лидерства по затратам;

K_{pn} – стоимость новых судов, обеспечивающих конкурентные преимущества, обеспечившие прирост транспортной работы в объеме ΔQ ;

ΔW_{cn} – соответствующие увеличение потребности в оборотном капитале по варианту новых инвестиций в торговый флот;

P_{cb} – сложившийся уровень тарифных ставок в сегменте операторской деятельности флота;

ΔK_{pj} – стоимость дополнительной провозной способности, обеспеченной стандартным флотом базовых типоразмеров и параметров;

ΔW_{cj} – необходимое приращение оборотного капитала при освоении дополнительного объема перевозок на основе флота, соответствующего стандартным характеристикам.

Принцип, представленный формулой, ориентирован на реализацию стратегии ресурсосбережения, которая поддерживается международными стандартами и характером развития зарубежного флота, несмотря на приоритетность социальных ценностей и безопасности мореплавания, обеспеченность которых связана с ростом капиталоемкости провозной способности новых типов судов. При этом снижение трудоемкости достигает своего предела по критериям эффективности управления основными процессами при любом совершенствовании менеджмента ресурсами с учетом Манильских поправок к Международной конвенции STCW-1978.

Центральной задачей становится разработка и реализация программы развития морского транспортного флота, торговых портов и судостроения. Основными задачами в соответствии с базовыми теоретическими положениями [4, 7] и разработками автора является оптимизация провозной способности тор-

гового флота. В основі управління цим процесом лежить методика обосновання численності і структури торгового флота і потужності терміналів з урахуванням позиції країни в міжнародному розподілі праці і в відповідності з векторами інтеграції.

При цьому і численний ріст торгового флота не повинен розглядатися як найважливіший економічний результат. Численність і структура флота повинні регулюватися соціально-економічними факторами, щоб уникнути кризового стану в період фази зниження активності або падіння економічного зростання в світовій економіці. Головним недолугом часу, з якого починається відносне зниження якості параметрів флота.

Висновки. Важливою системою контролю на основі тестування функціонально-економічного стану промисловості в цілому або її окремих підрозділів. Одним з параметрів контролю стає спеціалізація. Активізація в системі структурних перетворень повинна також ґрунтуватися на раціоналізації складу капітальних вкладень з урахуванням мультиплікаційного ефекту.

При цьому найважливішою проблемою залишається управління вартістю судів за факторами збалансованості суднобудівного і суднобудівного ринків. Однак складність полягає в наявності неуправляючих процесів по списанню застарілих судів і циклічності ціноутворення на вторинному ринку торгового флота. Саме ці умови ускладнюють використання методу чистої поточної вартості. Тим не менше, головним в прийнятті інвестиційних рішень слід вважати ефект прискорення доставки вантажів, що і забезпечує формування прибутку суднобудівних компаній.

Серед найважливіших принципів розвитку морської транспортної промисловості повинні лежати чітке розподілення функцій інституціональної системи і підприємницького комплексу. На рівні відомства повинні визначатися прогнози, параметри технічної політики розвитку суднобудівництва і мореплавства, стандарти, що відповідають міжнародним кри-

теріям. Через законодавчі органи встановлюються закони, що визначають напрями розвитку з урахуванням податків, пільг і екологічних обмежень.

В цих умовах підприємницькі структури: суднобудівні компанії, порти, суднобудівні верфі в відповідності з поточними ринковими умовами визначають власні інвестиційні програми за критеріями ефективності, насамперед, рентабельності і стійкості грошового потоку в розрахунковому життєвому циклі. Державство може коректувати напрями розвитку на основі загальносистемного прогнозу при одночасній реальної або косвенної підтримці проєктів, що відрізняються вищими параметрами економічної безпеки, але обмеженими рівнями комерційної ефективності.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Котлубай А. М. Становлення морського транспорту в ринковій середі: Монографія / М.И. Котлубай. – Одеса: ИПРЭИ НАН України, 2005. – 224 с.
2. Дамодаран А. Інвестиційна оцінка: Інструменти і техніка оцінки будь-яких активів / А. Дамодаран; пер. з англ. Д. Липинського і др. – М.: Альпіна Бізнес Букс, 2004. – 1342 с.
3. *Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD – New York and Geneva: UN, 2010. – 187 p.*
4. Примачев Н.Т. Методи вимірювання ефективності морського транспортно-комплексу / Н.Т. Примачев. – Одеса: ИПРЭИ, 2009. – 257 с.
5. Боняр С.М. Суднобудівництво річка-море: проблеми розвитку судновласницьких компаній / С.М. Боняр. – Одеса: ИПРЭИ, 2009. – 288 с.

6. Жихарева В.В. Теория и практика инвестиционной деятельности судоходных компаний. / В.В. Жихарева. – Одесса: ИПРиЭЭИ, 2010. – 480 с.
7. 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.
8. Финансы и бюджетирование для нефинансовых менеджеров. – Днепропетровск: БББ, 2005. – 680 с.

Стаття надійшла до редакції 14.02.2012

Рецензент – доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри «Економічна теорія» Одеської національної морської академії **М.Т. Примачов**.