

УДК 656.61:338.47(04)

И. М. Колегаев

Одесская национальная морская академия

ПРИНЦИПЫ ФОРМИРОВАНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ УСТОЙЧИВОСТИ МОРСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ ПОДСИСТЕМ

Рассмотрена система показателей формирования отдельных сегментов рынка морской торговли. Представлены принципы обеспечения приоритетов позиционирования судоходных компаний. Сформулирован критерий обеспечения конкурентных преимуществ на рынке морских перевозок.

Ключевые слова: позиционирование, морской транспорт, конкурентоспособность, судоходная компания, стратегия.

Одним из важнейших принципов организации и управления функциональной деятельностью флота и портов в системе рынка морской торговли является ориентация на собственность ресурсов и, прежде всего, земли. Об этом свидетельствует деятельность торговых портов Гамбург и Бремен, которые не являются юридическими лицами. В то же время именно они наряду с судоходными компаниями демонстрируют адекватность конкурентным требованиям со стороны грузовладельцев, сводящимся к тому, чтобы «...выбрать вид транспорта, перевозчика и маршрут, который обеспечит безопасную перевозку товара, к нужному времени, по самой низкой ставке общих транспортных расходов» [1, с. 452]. Учитывая эти критерии, формируются стратегии конкурентного позиционирования отдельных транспортных предприятий в выбранном секторе операционной деятельности на рынке морской торговли.

Порты управляются городскими властями в лице сената. Главный из решаемых вопросов — это перспектива развития предприятия. В качестве механизма управления используется аренда участков земли и зданий различными обществами. Среди последних выделяются экспедиторы, владельцы складов, терминальные операторы, стивидорные компании. Наиболее часто формой объединения капитала выступает акционирование.

В системе управления технико-экономическим уровнем флота определяющая роль при выборе стратегии отфрахтования судна принадлежит уровню доходности. Он отражает конечную цель функциональной деятельности как обобщающий финансовый показатель. Любое направление развития флота и порта с позиции коммерческих интересов ограничивается воспринимаемой ценностью технологии со стороны грузовладельцев и судоходных компаний. Принцип конкурентной операторской деятельности последних предполагает сравнение ожидаемых результатов с плановым заданием нормализованного рейса. Принципиальным становится выбор основного показателя оценки экономической эффективности работы судна в изменяющихся условиях торгового мореплавания. В этом плане возрастает роль сбалансированной системы показателей [2, 3].

В экономических системах, находящихся в стадии трансформации, необходимо учитывать не только хозяйственные потребности и положения экономической теории, но негативные креативные решения нестандартных организационных структур. Об этом свидетельствуют многочисленные рейдерские технологии, из множества которых достаточно остановиться на одном примере. Так в России определенные структуры сделали попытку внесения в Единый государственный реестр юридических лиц с целью получения контроля над ЗАО «Петербургский нефтяной терминал». Только федеральные правоохранительные структуры не позволили захватить собственность. К сожалению, в Украине попытки захвата торговых портов пресекались в основном силами трудового коллектива.

Традиционно уровень развития национальной морской транспортной индустрии формируется в соответствии с государственной морской политикой и активностью предпринимательских структур. Именно этим вопросам посвящено значительное число публикаций, среди которых достаточно упомянуть ряд монографий [4, 5, 6]. Тем не менее, ряд особенностей развития рынка морской торговли требует дальнейшего исследования.

В механизме правления результатами важнейшим является отношение работников к характеру присвоения результатов труда, а не к собственности на капитальные активы. Большинство работников предприятий морского транспорта не участвуют в принятии хозяйственных и инвестиционных решений, а являются исполнителями, поэтому не чувствуют различия в условиях работы предприятий государственных или иных форм собственности. Главным условием следует считать единство законов налогообложения и распределения результатов.

К основополагающим принципам устойчивого позиционирования предприятий морского транспорта следует отнести достижение соответствующего уровня конкурентоспособности и соблюдение совокупности интересов участников рынка морской торговли. При нарушении первого — компания выходит из отрасли или соответствующего сегмента из-за потери загрузки потенциала. При нарушении второго возникает кризисная ситуация из-за попытки достижения интересов одной из сторон конфликта. Такая ситуация сложилась в судоходном и портовом секторах Евросоюза с преобладанием государственной формы собственности и с реализацией приоритетов свободных стивидорных компаний.

При попытке в первом случае усилить принцип либерализации экономических отношений работники предприятий отстаивали свои интересы правом на забастовку. Во втором случае с целью снижения монопольного положения отдельных стивидорных компаний и коллективов докеров возникли противоречия в отношении открытия торговых портов для рынка специалистов — мигрантов. Работодатели и операторы портов не смогли реализовать стратегию правового регулирования свободы стивидорного рынка. Высокие заработные платы и льготные режимы работы бригад основывались на принципе монопольного предоставления отдельных услуг. То есть работало ограниченное количество предприятий. К началу кризиса 2008–2009 годов судовладельцы и грузовладельцы ограничивались в вы-

боре альтернативы из-за фактической закрытости рынка портовых услуг и отсутствия конкурентной ситуации. Именно это в определенной мере и привело к последующим финансово-экономическим рискам.

Для достижения постоянной адекватности морской транспортной системы национальным интересам с учетом мировых стандартов необходимо реализовать условие сохранения публичного подхода при выработке и реализации государственной транспортной политики. При этом соблюдение принципа комплексности снижает риск неустойчивости на основных этапах жизненного цикла морских транспортных предприятий и вследствие неустойчивости мирового фрахтового рынка. В этих условиях реализация принципа: «...государство должно выполнять функцию установления правил (законодательства) деятельности, например, в ситуациях, когда рынок оказывается несостоятельным» [7, с. 705]. Такая ситуация для Украины была характерна в течение всего периода политической независимости. Именно слабость институциональных решений сузила рамки деятельности национальной морской индустрии.

Конкурентное развитие отдельных сегментов глобального рынка морской торговли требует постоянного совершенствования методов принятия эффективных управленческих решений и выбора направлений развития национального флота, в этом отношении важно исследование изменяющихся условий устойчивого позиционирования морского транспортного потенциала, что является **основной целью статьи**.

Негативные последствия быстрой и необоснованной приватизации российских портов правительство вынуждено было нивелировать срочным созданием Морских администраций портов. Основные функции данного института — обеспечение государственных интересов, эффективное управление инфраструктурными комплексами и хозяйственная деятельность объектов, сохранивших государственную форму собственности. Затем государство приняло активное участие в строительстве новых торговых портов.

На рис. 1 представлена систематизация важнейших параметров, по которым должны строиться отдельные составляющие национальной морской транспортной индустрии. Объединяющим центром рассматривается совокупность критериев в соответствии с требованиями достижения адекватного уровня конкурентоспособности в структуре глобального рынка морской торговли.

Как видно из рис. 1 выделяются три уровня целеполагания развития морской транспортной индустрии, в необходимой мере отвечающей требованиям макроэкономической устойчивости, системной и функциональной безопасности, а также требованиям предпринимательской эффективности. Представленный принцип классификации отражает и требования институциональной организации морского транспорта страны.

Одновременное повышение уровня риска реализации хозяйственных и инвестиционных проектов в условиях, когда возрастает значимость макроэкономического подхода к обеспечению функциональной устойчивости отдельных предприятий и производств предопределяет значимость выбора системы оценки по ограничению: «Компания должна жить сбаланси-

рованной системой показателей» [3, с. 294]. Главным становится выбор организационной структуры и времени действия этого метода управления эффективностью жизненного цикла корпорации.



Рис. 1. Совокупность параметров нормализации состояния национальной судоходной подсистемы

Одним из показателей является величина капитальных активов предприятия. Именно она формирует интересы инвесторов и работников и определяет, в конечном счете, справедливость функционирования, сохранения и создания рабочих мест. Как показал опыт большинства постсоветских стран, ни иностранные инвесторы, ни приватизация на основе концентрации капитала в руках олигархов не привели ни к экономическому росту, ни к повышению уровня благосостояния граждан. В центре приватизации должно лежать распределение стоимости между членами трудового коллектива пропорциональное трудовому вкладу. В этом случае предприятие, менеджмент и работники были бы заинтересованы в оптимизации результатов. Не исчезли бы и суда транспортного флота морских пароходств.

Стандартным принципом любого проекта развития, и это касается всех направлений повышения конкурентоспособности на основе дополнитель-

ных инвестиций, остается срочность возмещения единовременных затрат: «Окупаемость — это период времени, необходимый для возврата первоначальных инвестиций» [8, с. 126]. Однако он зависит не только от умения предприятия реализовать потенциал в текущих условиях, но и от системы налогообложения и амортизационной политики.

Экономический эффект достижения конкурентного преимущества на основе оптимизации распределения эксплуатационного периода транспортных судов между временем перевозки и стоянки может быть рассчитан по условию

$$E_{ii} = \sum_i^{T_L} \Delta T_{ei} D_{wi} \mu_i p_{ri} \alpha_{ii} + E_{wc} \beta \alpha_{ii} - \Delta K_{pi},$$

где T_L — жизненный цикл проекта повышения конкурентной устойчивости судоходной компании;

ΔT_{ei} — приращение эффективного использования эксплуатационного периода (сокращение времени выполнения стандартных технологий);

D_{wi} — величина дедефта флота, оперирующего по инновационной технологии;

μ_i — конкурентная производительность судов данного проекта или организации функциональной деятельности;

p_{ri} — ставка прибыли в расчете на единицу перевозочной работы;

α_{ii} — коэффициент дисконтирования текущих денежных потоков по фактору изменения ценности денег во времени;

E_{wc} — эффект воспринимаемой ценности нового конкурентного качества работы флота со стороны грузовладельцев;

β — коэффициент, отражающий бонусную составляющую технологий конкурентного преимущества работы флота;

ΔK_{pi} — инвестиционные затраты компании по реализации данного вида инновационного преимущества в выбранном сегменте операторской деятельности.

Среди принципов конкурентного позиционирования и укрепления статуса надежного перевозчика выделяется требование соответствия стандартам безопасности. Ужесточение на этом основании государственного портового контроля по оценке соответствия судов основным положениям международных конвенций существенно усложняет операторскую деятельность субстандартного флота. В то же время для добросовестных операторов расширяется поле деятельности. Эти компании на основе своего имиджа фактически не будут динамично досматриваться и обеспечат конкурентную интенсивность реализации провозной способности. Потери эксплуатационного периода увеличиваются для флота судовладельцев, которые не устраняли несоответствие состояния судов. Снижение доли этого тоннажа уменьшает и риск для экипажей, связанный с невыплатой заработной платы.

К одному из принципов управления устойчивостью судоходных компаний в региональных сегментах глобального рынка морской торговли относится фактическое разделение сфер влияния и создание ассоциаций, консорциумов и других объединений судовладельцев. Достаточно упомя-

нута The Transpacific Stabilization Agreement, который следит за достижением интересов основных участников. С одной стороны, он заинтересован в относительной стабильности тарифов, ибо без устойчивого их роста ограничивается появление новых судовладельцев в данном рендже. С другой стороны, используется поддержка локального фрахтового рынка на основе периодического использования сезонных надбавок. Краткосрочность их использования не позволяет конкурентам реализовать стратегию расширения своей позиции при реализации проекта диверсификации.

Статистика подтверждает, что эффективность использования основного капитала определяющим образом зависит от организации производственного процесса. Опыт порта Южный демонстрирует более высокую эффективность на основе концентрации усилий на принципах самостоятельного использования потенциала по сравнению с Одесским и Ильичевским, где широкомасштабно реализованы технологии передачи производственных объектов в совместную деятельность.

Совокупность внешнего воздействия предопределяет необходимость выбора направлений реакции на утверждение: «...применительно к высокотехнологичным отраслям и современной технике в целом классическая теория затмевается глобализацией конкурентной борьбы и мощью современных технологий» [9, с. 214]. Этим в значительной мере объясняется повышение роли инвестиционных потоков в формировании конкурентных преимуществ отдельных судоходных компаний, что и ведет к последующим трансформациям рынка морской торговли.

Список литературы

1. Линдерс М. Р. Управление снабжением и запасами. Логистика / М. Р. Линдерс, Е. Ф. Харольд ; пер. с англ. — [11-е изд.]. — Издательство Полигон, 1999. — 768 с.
2. Бабусенко С. Е. Торговый флот в системе национальных интересов и в международной экономике / С. Е. Бабусенко. — Одесса : Автограф, 2007. — 200 с.
3. Внедрение сбалансированной системы показателей / [пер. с нем. В. Толкача, С. Данишевич, М. Гавриша]. — М. : Альпина Бизнес Букс, 2006. — 478 с. — (Серия «Модели менеджмента ведущих корпораций»).
4. Котлубай А. М. Проблемы теории и практики развития морского транспорта Украины / Котлубай А. М. — Одесса : ИПриЭИ, 2011. — 268 с.
5. Николаева Л. Л. Принципы устойчивого развития судоходных компаний в глобальном рынке морской торговли : монография / Л. Л. Николаева. — Одесса : Феникс, 2007. — 323 с.
6. Примачев Н. Т. Принципы интеграции в торговом судоходстве : монография / Н. Т. Примачев, А. Н. Примачев. — Одесса : Феникс; М. : Транслит, 2006. — 360 с.
7. 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.
8. Финансы и бюджетирование для нефинансовых менеджеров. — Днепропетровск : Баланс Бизнес Букс, 2005. — 680 с.
9. Портер М. Конкуренция / М. Портер. — М. : Вильямс, 2005. — 602 с.

І. М. Колегаєв

Одеська національна морська академія

ПРИНЦИПИ ФОРМУВАННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ СТІЙКОСТІ МОРСЬКИХ ТРАНСПОРТНИХ ПІДСИСТЕМ

Резюме

Содержание статьи раскрывает систему показателей формирования отдельных сегментов рынка морской торговли. Системность раскрытия принципиальных вопросов обоснования задач и параметров перспективного формирования экономической устойчивости морских транспортных подсистем. Освещены актуальные вопросы формирования критерий обеспечения конкурентных преимуществ на рынке морских перевозок.

Ключевые слова: позиционирование, морской транспорт, конкурентоспособность, судоходная компания, стратегия.

I. Kolegayev

Odessa natsionalna morska akademiya

PRINCIPLES OF FORMATION OF THE ECONOMIC SUSTAINABILITY OF MARINE TRANSPORT SUBSYSTEM

Summary

Content of the article reveals the formation of a system of indicators of individual segments Rink maritime trade. Systematic study of fundamental issues of disclosure problems and long-term development of the economic parameters of the sustainability of marine transport subsystems. Highlight current issues of forming criteria to ensure competitive advantage in the shipping market.

Key words: positioning, maritime transport, the competitiveness, the shipping company, strategy.