

УДК 656.615.003:005(04)

**Е. В. Сенько**

Одесская национальная морская академия

## **РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОГО ФЛОТА ПО СЕГМЕНТАМ СПЕЦИАЛИЗАЦИИ**

Разработаны критерии формирования эффективной концепции экономического развития морского транспортного комплекса. Определены параметры и возможные направления развития морского флота. Представлена совокупность условий, обеспечивающих возможность рационального выбора решений по приоритетам системной безопасности и функциональной эффективности национального судоходного комплекса.

**Ключевые слова:** транспортный комплекс, критерии развития, морской флот, специализация флота, судоходный комплекс.

Задачи развития транспортного флота предопределяются как внешними, так и внутренними условиями и потребностями. В соответствии с этим необходимо использовать инструментарий среднесрочного программирования, нацеленного на управление устойчивостью параметров текущего состояния провозной способности и последующего их поддержания относительно перспективных изменений в глобальном рынке морской торговли.

Реализация же любой стратегии и фактически ее выработка предопределяются объективностью и системностью государственной морской транспортной политики.

При этом следует различать системные задачи принятия и реализации такой политики и проблем быстрого реагирования или реакции на изменение ситуации в сегменте национальных приоритетов [1].

В системе принятия инвестиционных и менеджерских решений по критериям устойчивости глобального судоходного рынка необходимо учитывать наличие структурных кризисов. Специфичность их формирования заключается в локальном проявлении в регионах и в сегментах грузовой специализации. Они отражаются в сезонных колебаниях фрахтовых и чартерных ставок, а также в формировании несбалансированности провозной способности флота относительно реальной динамики грузопотоков. Это ведет в свою очередь к структурным кризисным проявлениям в загрузке судостроительных предприятий.

Основной методический принцип формирования транспортных маршрутов — экономичность и интенсивность, предопределяет усиление роли локальных транспортных зон в глобальной логистике. Об этом свидетельствует повышение роли северного маршрута и Ботнического залива для перевозки грузов между Европой и АТР. В Финляндии строится железная дорога для сокращения расстояния до Мурманска. Маркетинговые исследования подтверждают перспективность этого маршрута для значительно-

го количества грузов. В этом плане во избежание потерь украинской транзитной зоны важны решения ряда технических и организационных задач.

Для Украины остается приоритетным развитие танкерного флота по стратегии энергетической безопасности. Главным следует рассматривать дистанцирование от постоянной трансформации геополитики в нефтяном бизнесе. В качестве основы устойчивого обеспечения энергоресурсами должны рассматриваться перевозки на направлениях, гарантирующих надежность поставки в пределах партионности, вытекающей из непрерывности работы отечественных нефтеперегонных заводов.

Несмотря на жизненно важные характеристики развития национального танкерного флота, практически не разработана стратегия его эффективного формирования. Этот вопрос не раскрыт в полной мере в институциональных положениях и не рассмотрен системой научно-методических положений.

При этом принцип концентрации [2, 3, 4] сохраняет свои преимущества, независимо от формы экономической системы. При всех недостатках административной системы, преимущества проявлялись при сосредоточении усилий на решении приоритетной задачи. Достаточно вспомнить, что ЧМП в период масштабного функционирования владело основным капиталом в 5 млрд долларов, что обеспечивало ежегодную прибыль в 1,5 млрд долларов. Финансирование обеспечивало соответствующее развитие социальной, а не только производственной инфраструктуры.

Основой развития любого предприятия и отрасли остается инвестиционный процесс, который, в конечном счете, создает стоимость. Именно она становится целью создания и последующей трансформации собственности. Самостоятельным механизмом этого процесса является стратегия слияния и поглощения.

Интересным следует рассматривать утверждение: «Слияние и поглощение уравнивают власть отраслей, связанных особой цепочкой создания ценности» [5, с. 23]. Однако это уравнивание требует наличия жесткого институционального регулирования во избежание глубокой монополизации подразделения.

Сегментация морской транспортной индустрии с позиции внутренних структурных характеристик традиционно раскрывается в аналитических материалах UNCDAT [6]. Однако закономерности и особенности решения на этой основе задач фрахтовой независимости отдельных государств не раскрываются.

Эта же проблема рассмотрена в ряде монографий [7, 8, 9], поэтому соглашаясь в целом с положением авторов, в статье обращается внимание на особенности потенциального вхождения торгового флота Украины в мировой рынок торговли на основе выбора сегмента позиционирования по критериям транспортной безопасности и предпринимательской эффективности.

Современные задачи выхода Украины в систему стандартных морских государств, способных проводить активную морскую транспортную политику, сводятся в первую очередь к выбору основных направлений реализации этой стратегии.

Поэтому **основной целью статьи** рассматривается методика выбора решений по приоритетам системной безопасности и функциональной эффективности национального судоходного комплекса.

При выборе формы развития и позиционирования национального торгового флота необходимо учитывать, кроме стандартных факторов функционирования особенности инвестирования проектов конкурентами.

При высокой устойчивости потока доходов формируется ситуация: «Иногда фирмы инвестируют в проекты потому, что инвестиции позволяют им либо сделать дальнейшие инвестиции, либо войти на другие рынки в будущем» [10, с. 1062]. Именно такая ситуация предопределяет нарушение сбалансированности соотношения величины грузопотоков и провозной способности при экстенсивном использовании дешевых судостроительных верфей азиатских стран.

При этом территориальный разрез формирования морских грузопотоков различается существенной дифференциацией применения инновационных технологий, предопределяющих ресурсоемкость и энергоемкость национальной экономики. Одновременно внимание концентрируется на минимизации использования этих ресурсов, что и ведет к изменению темпов спроса на различные группы флота.

На рисунке 1 представлена совокупность условий формирования инвестиционной программы, обеспечивающей начальный этап устойчивого позиционирования судоходного комплекса в системе мировой экономики.

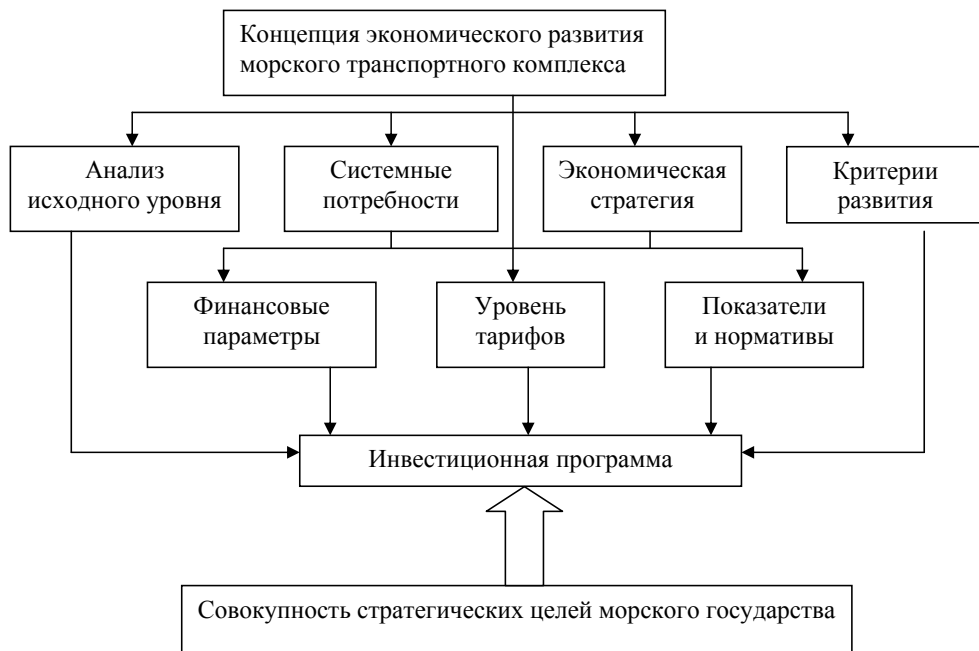


Рис. 1. Экономические основы формирования концепции развития морского транспортного комплекса

Как видно из рисунка существуют различные подходы к формированию концепции развития морского транспорта. В данном случае в отличие от пассивности положения Украины, рассматривается целесообразность реализации принципа полномасштабной морской державы, параметры флота и грузовых терминалов которой предопределяются задачами не только предпринимательской эффективности, но целесообразностью системной экономической безопасности.

Для этого необходимо контролировать финансовое состояние не только конкретной судоходной компании, но, прежде всего, реальность реализации инвестиционной программы макроэкономического уровня. Отсутствие такого подхода в Украине предопределило кризисное состояние морской транспортной индустрии. При этом более ограниченные в финансовом плане страны северо-западного ренджа Черного моря реализовали ряд проектов, нацеленных на укрепление позиции в структуре фрахтового рынка.

Сложность планирования реализации решений в системе наращивания провозной способности флота в современных условиях интеграции в глобальной экономике заключается в том, что приоритеты конкурентного позиционирования грузообразующих комплексов фактически не поддаются четкому прогнозированию. Потребность дедвейта и его специализации ориентируется на возможные темпы экономического роста с учетом неравномерности участия отдельных государств в формировании глобального ВВП.

Необходимо различать принцип экономики масштаба от принципа менеджмента по текущей ситуации. В последнем случае учитываются ситуации наиболее полного использования потенциала каждого подразделения, независимо от его организационных форм. При этом следует иметь в виду, что ни один из множества подходов к формированию экономической теории [4] не содержит прямых утверждений о приоритетности отдельных форм собственности.

Их эффективность в определяющей мере обусловлена характером учета рыночных механизмов и недопустимостью бюрократических методов принятия и реализации решений. Именно этот недостаток в управлении в наибольшей степени присущ государственному сектору. Эффективность любого типа судна и терминала порта обуславливается не принадлежностью, а способностью менеджмента обеспечить адекватность реализации технико-экономического потенциала. При этом следует учитывать положение, что: «отделению функций управления фирмы от собственности больше всего способствует корпоративная форма организации бизнеса...» [11, с. 57]. Это подтверждается и зарубежной практикой создания судоходных и операторских компаний.

Государственное управление в Украине построено на прямом вмешательстве ведомств в хозяйственную деятельность предприятий. Именно поэтому предпринимательские структуры более эффективно реализуют инвестиционные проекты. Это подтверждает результативность развития фирм «ТИС» и «НИБУЛОН» по сравнению с рядом расположенными портами Южный и Николаев. Фактически реализуется принцип стимулирова-

ния на основе вознаграждения за наиболее эффективные параметры формирования потенциала и его использования.

Деятельность таких предприятий основана на экономической целесообразности возрастания капитала и формирования денежных потоков в соответствии с действующими институциональными принципами в государстве. Отсутствие дополнительного звена «ведомственного управления» облегчает принятие инвестиционных и функциональных решений по рыночным критериям. Государственный же аппарат под видом контроля деятельности предприятий усложняет свободу функциональной деятельности. В любом случае в первом и во втором подходах главным становится наличие четких законов поведения, исключающих различные злоупотребления собственностью и денежными потоками.

Принцип корпоративной стратегии, сменяющей конкуренцию на уровне бизнес-единиц [1, с. 172], достаточно широко распространен в торговом судоходстве. Однако здесь следует различать две конкурентные стратегии. Одна основана на приоритете экономичности эксплуатации отдельных типов судов. Этим увлекаются в основном операторы флота со значительным возрастом. С позиции оператора велика вероятность риска неуплаты фрахта, так как грузовладельцы (потребители услуг) не отличаются устойчивостью во внешнеэкономических связях. Второй вид риска связан с оплатой труда экипажам таких судов.

Этот принцип часто реализуется на вторичном рынке, когда при падении стоимости флота его скупают, затем при увеличении грузопотоков эти же суда продаются по более высокой стоимости. Полученный дополнительный доход используется для дальнейшего инвестирования в новое судостроение или работает на фондовом рынке.

Другая стратегия отражает приоритет конкурентных преимуществ организации перевозочного процесса. В конечном счете, эффективность развития и функциональной деятельности предприятий морской транспортной индустрии должна учитывать три группы интересов: макроэкономики, владельца капитала и работников предприятий. Одним из ограничивающих условий нормализации параметров по этой группе критериев является состояние международной экономики.

В этих условиях принципиальным оказывается достижение сравнительной эффективности по совокупности критериев. Предел эффективности работы морской транспортной индустрии достаточно широк и включает как максимальную норму прибыли, так и функционирование в пределах точки безубыточности при сохранении зоны стабильной операторской деятельности. Именно это положение и предопределяет принципиальную значимость финансовых резервов или наличие инструментария обеспечения интересов в пределах институциональных ограничений.

Это условие предопределяет значимость сбалансированной системы показателей, учитывающей кроме традиционных целей и отличительные задачи позиционирования не только по временной структуре фрахтовых циклов, но и по вынужденной или устойчивой дифференциации программы. Ужесточение регуляторных стандартов и правил безопасности море-

плавання и социально-экономических нормативов использования и оплаты труда моряков становится важнейшим фактором, определяющим параметры инвестиционных и хозяйственных решений в системе торгового судоходства.

Тенденции развития глобальной морской индустрии превращаются в важнейший фактор конкурентной устойчивости национальной экономики вследствие влияния на позиционирование национального производственного комплекса в международной торговле, что, в конечном счете, предопределяет комплексность развития национальной экономики.

Современное развитие основных подразделений морской транспортной индустрии основывается на приоритете предпринимательской оценки риска и эффективности процессов капитализации денежных потоков. Главным же становится достижение сбалансированного состояния не только национального морского транспортного комплекса, но и его соответствия устойчивой тенденции количественного роста и качественных изменений.

### Список литературы

1. Портер М. Конкуренция / М. Портер ; пер. с англ. О. Л. Пелявского и др. — М. : Издательский дом «Вильямс», 2005. — 605 с.
2. 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.
3. Пайк Р. Корпоративные финансы и инвестирование / Р. Пайк, Б. Нил ; пер. с англ. Е. Ковачева и др. — [4-е изд.] — СПб. : Питер, 2006. — 784 с. — (Серия «Академия финансов»).
4. Сакс Дж. Д. Макроэкономика. Глобальный поход / Дж. Д. Сакс, Б. Ф. Ларрен ; пер. с англ. О. В. Буклемитева и др. — М. : Дело, 1996. — 847 с.
5. Моросини П. Управление комплексными слияниями / П. Моросини, У. Стеджер ; пер. с англ. В. О. Шагоян. — Днепрпетровск : Баланс Бизнес Букс, 2005. — 304 с.
6. Review of Maritime Transport, 2008 Report by the UNCTAD secretariat // United Nations New York and Geneva, 2010. — 194 p.
7. Винников В. В. Формирование морского транспортного потенциала в системе интеграционных процессов : монография / В. В. Винников. — Одесса : ОНМА, 2004. — 222 с.
8. Жихарева В. В. Теория и практика инвестиционной деятельности судоходных компаний / В. В. Жихарева. — Одесса : ИПРиЭЭИ, 2010. — 480 с.
9. Николаева Л. Л. Принципы устойчивого развития судоходных компаний в глобальном рынке морской торговли : монография / Л. Л. Николаева. — Одесса : Феникс, 2007. — 323 с.
10. Дамодаран А. Инвестиционная оценка: Инструменты и техника оценки любых активов / А. Дамодаран ; пер. с англ. Д. Липинского и др. — М. : Альпина Бизнес Букс, 2004. — 1342 с.
11. Боди З., Мертон Р. К. Финансы / З. Боди, Р. К. Мертон ; пер. с англ. — М. : Вильямс, 2008. — 592 с.

**О. В. Сенько**

Одеська національна морська академія

## **РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОГО ФЛОТУ ЗА СЕГМЕНТАМИ СПЕЦІАЛІЗАЦІЇ**

### **Резюме**

Сформульовані критерії формування ефективної концепції економічного розвитку морського транспортного комплексу. Визначені параметри та можливі напрями розвитку морського флоту. Запропонована сукупність умов, забезпечуючих можливість раціонального вибору рішень з пріоритетів системної безпеки та функціональної ефективності національного судноплавного комплексу.

**Ключові слова:** транспортний комплекс, критерії розвитку, морський флот, спеціалізація флоту, судноплавний комплекс.

**E. Senko**

Odessa National Maritime Academy

## **DEVELOPMENT OF TRANSPORT FLEET SEGMENT SPECIALIZATION**

### **Summary**

Criteria for the formation of an effective concept of economic development in the marine transport sector. The parameters and the possible direction of the Navy. Presented a set of conditions that provide a rational choice-making on priorities of system safety and operational efficiency of the national shipping industry.

**Key words:** transport complex development criteria, marine, specialty fleet, shipping complex.