

ОСОБЕННОСТИ ОЦЕНОК РОЛИ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ В СИСТЕМЕ ИНТЕНСИВНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

Примачев Н. Т., Мезина Л. В.

Розглядаються особливості розвитку торговельних портів щодо параметрів міжнародної економіки. Увага зосереджена на принципах диверсифікації формування портового потенціалу по регіонах морської торгівлі. Обґрунтовується доцільність інтенсифікації експорту транспортних послуг.

Введение. Общесистемные цели и единство технологических процессов транспортных предприятий определяют задачи оптимизации объемов освоения национальных и свободных транзитных грузопотоков третьих стран на базе пропорционального развития материально-технической базы и эффективного использования ресурсов. Достижение устойчивых и высоких предпринимательских результатов флота и портов - основа построения системы критериев и показателей для оценки их конкурентного позиционирования. Последние формируются под влиянием не только основных факторов производства, но и с учетом комплекса внешних и внутренних ограничений, предопределяемых принципами транспортной интеграции [1].

Морские торговые порты, используя предпринимательские принципы, систему экономических интересов и целей, обеспечивают в зависимости от состояния внешней среды достижение необходимого уровня эффективности функциональной деятельности. Таким образом, гарантируется конечная результативность наращивания пропускной способности порта, производительность ресурсов, качество обработки транспортных и грузовых потоков и конкурентная устойчивость.

В конкурентной рыночной среде мирового рынка транспортных услуг все виды деятельности порта должны обеспечивать возмещение нормализованных затрат. В настоящее время параметры, отражающие интенсивность погрузочно-разгрузочных работ в основном обуславливают конкурентоспособность порта, его возможность увеличивать грузопотоки и на этом основании добиваться высокой эффективности. Однако, на практике постоянно возрастают предельные затраты на эти виды работ и более высокими темпами нежели результаты. Таким образом на каждом этапе развития торговых портов формируется вполне определенная предельная концентрация его мощности.

Постановка проблемы. Особое значение на этапах экономического роста приобретают интенсивные технологии доставки грузов, обеспечивающие ускорение доставки товаров международных экономических отношений. В этом отношении контейнерные перевозки на данном этапе развития экономики является приоритетным направлением. Их параметры обычно адекватны транспортно-экономическим связям стран – партнеров. Китайские порты

доминируют в мировой контейнерной торговле [2], хотя темпы роста в 2008 году снизились, причины: мировой финансовый и экономический кризис, повышение стоимости рабочей силы. Ведущий китайский порт – Шанхай обеспечил темпы роста за последние три года в пределах 30%. Японские порты страдают от недостаточной производительности и высокой стоимости контейнерной переработки. Южно Корейский порт Пусан занимает прочные позиции в мировой контейнерной переработке грузов. Их грузопотоки в Европе концентрируются на терминалах.

Роттердам крупнейший европейский порт по контейнерным груза переработал на 12% больше чем в 2006 году (табл. 1). На этом фоне, несмотря на высокие темпы контейнеризации украинских портов, их роль в транспортно-экономических связях АТР – Европа фактически не изменился.

Таблица 1
Грузооборот крупнейших контейнерных портов мира за 2006-2008 год.
млн. TEU

порт	2006	2007	2008
Сингапур	24,79	27,9	29,9
Шанхай	21,71	26,15	28
Гонконг	23,54	23,88	24,3
Шеньжень	18,47	21,10	21,4
Пусан	12,03	13,27	13,4
Роттердам	9,65	10,79	10,8
Дубай	8,92	10,65	11,9
Каошунг	9,77	10,26	9,6
Гамбург	8,86	9,90	9,7
Циндао	7,70	9,46	10,3
Нинбо-Жоушань	7,07	9,36	10,9
Гуанчжоу	6,60	9,20	11
Лос-Анджелес	8,47	8,36	7,8
Антверпен	7,02	8,18	8,9
Лонг-Бич	7,29	7,31	6,5
Порт Кланг	6,33	7,12	7,9
Танжунг Пелапас	4,77	5,50	5,6
Бремерхафен	4,43	4,89	5,6
Лаем Чабанг	4,12	4,65	5,2
Всего	201,54	227,93	238,7

Как видно из данных табл.1 процесс дифференциации роли торговых портов в реализации интенсивных технологий обслуживания международной экономики [3] отражал как характер участия страны в международном разделении труда, так и реализацию принципа опережающего развития национального морского транспорта, что и демонстрирует Китай.

Поэтому с учетом роли флота и портов в обеспечении транспортной независимости национальной экономики необходима, во-первых, оценить тенденции развития основных сегментов глобального рынка морской торговли, и, во-вторых, на этой основе с учетом внешних и внутренних ограничений

выбрать систему стратегических целей формирования производственного потенциала национальных торговых портов.

Анализ достижений и публикаций по теме исследования. Практическая деятельность ведущих мировых морских транспортных компаний основано на интенсификации наращивания производственного потенциала [4]. В соответствии с этим особое внимание в научных и методических публикациях [5,6] уделяется капитализации текущего состояния системы, ретроспектива развития и организационным вопросам. За пределами рассмотрения остаются вопросы трансформации экономической роли на различных этапах экономических циклов, закономерности и проблемы концентрации и интенсификации транспортного обслуживания внешних экономических связей.

Постановка задачи. Целью статьи является обоснование параметров, факторов и направлений эффективного позиционирования морских торговых портов на рынке стивидорных услуг с учетом процессов глобализации и интеграции. Внимание акцентируется на интермодальных сообщениях и условиях оптимизации контейнерообработки. В статье систематизированы показатели устойчивого развития торговых портов.

Результаты. Процессы глобализация мировой экономики требует эффективного использования транспортного потенциала. В связи с этим формируется международная транспортная система, в которой особое место занимают контейнерные технологии обслуживания международных экономических отношений. При этом по интенсивности транспортно-экономических связей выделяются европейские порты. Достаточно проследить динамику развития порта Гамбург вместе с его партнерами (рис. 1).

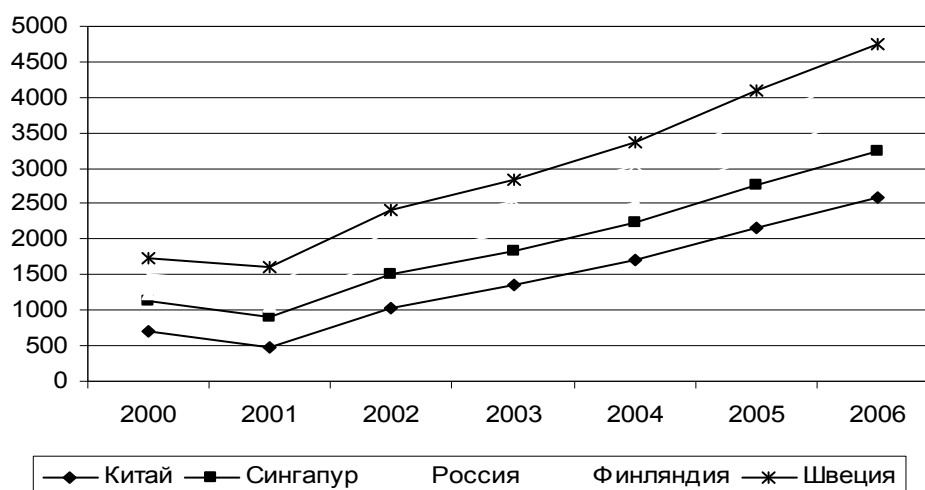


Рис 1 . Главные партнеры порта Гамбург по контейнерным перевозкам

Крупнейший европейский контейнерный порт Гамбург занимает устойчивые позиции в условиях экономического роста, и только снизились перевозки контейнерных грузов в 2008 по сравнению с 2007 годом на 2% (20

млн. TEU). Одной из причин этой тенденции является снижение перевозок на Северо-Атлантическом направлении на 46%. Основными партнерами Гамбурга по контейнерным перевозкам выступают Китай, Сингапур, Россия, Финляндия и Швеция.

Основной проблемой развития контейнерных терминалов в мире является то, что грузооборот растет намного быстрее, чем мощность самих терминалов, особенно это касается портов Украины, занимающих незначительную часть контейнерооборота, несмотря на приоритеты транзитности.

В портах стран Черноморья за 2001-2007 год наиболее интенсивно развивались терминалы России, Украины, Грузии (+45,6 %) (Рис. 2).

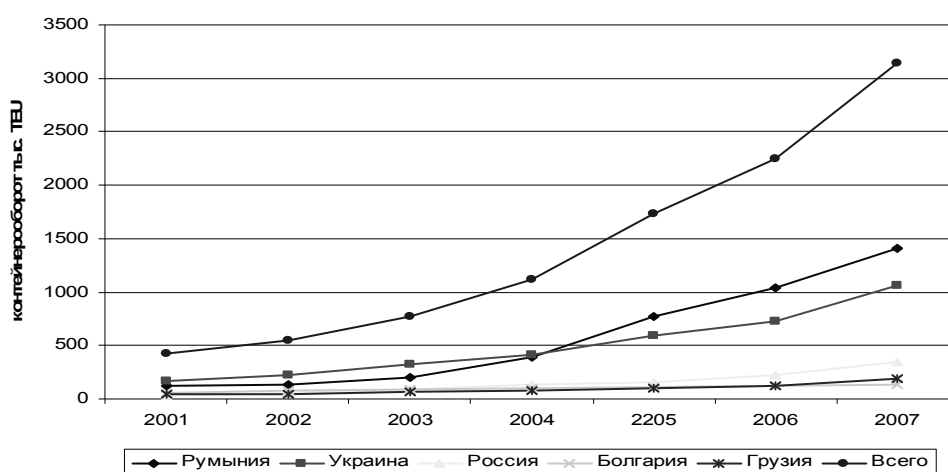


Рис. 2 Контейнерный оборот в портах стран Черноморья в 2001-2007 гг., тыс. TEU

В портах Украины в 2008 году переработано 1253928 TEU. Лидирующие украинские порты – Одесса, Ильичевск, Мариуполь. (рис 3) Операторы крупнейших терминалов в Одессе являются – «ГПК Украина» - переработка контейнеров в 2008 году 536978 TEU (доля в общем объеме порта 93,9 %), «Металзюкрайн» - 32870 TEU в 2008 году (доля в общем объеме порта 5,7 %), «Бруклин Киев» - 2294 TEU в 2008 году (доля в общем объеме порта 0,4 %). В Ильичевском торговом порту переработка контейнеров ведется: «Укртрансcontainer» - 529684 TEU в 2008 году (доля в общем объеме порта 79 %) и причалы порта №1, №7, №14 – 140872 TEU в 2008 году (доля в общем объеме порта 21 %) [5]

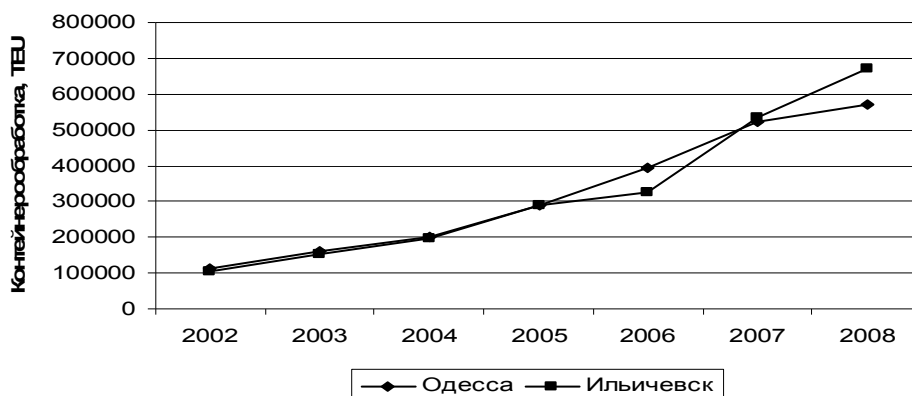


Рис. 3 Контейнерная переработка в Одесском и Ильичевском порту за 2002-2008 год

Одесский и Ильичевский морской торговый порт перерабатывает 99,1% всего украинского контейнерооборота. (рис 4)

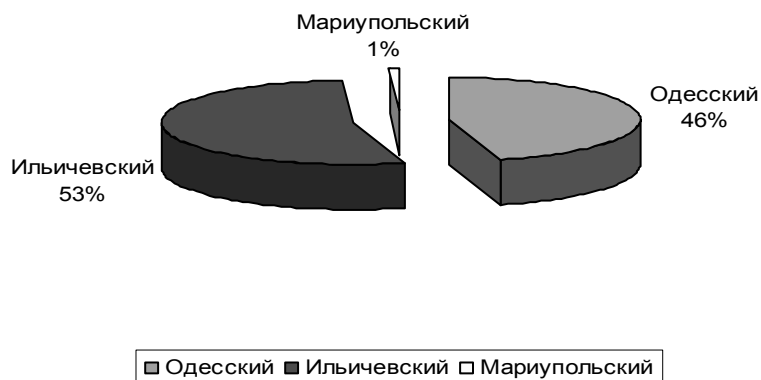


Рис. 4 Переработка контейнерных грузов в портах Украины в 2008 году

Среди ведущих судоходных компаний в перевозке контейнерных грузов через Одесский порт в 2008 году лидирующие позиции заняли: CSAV NORASIA, MSC, HAPAG-LLOYD, CMA CGM, OOCL. (рис. 5) Однако пятера лидеров в 2008 году снизила контейнерооборот в Одесском порту на 2,5% до 319062 TEU.

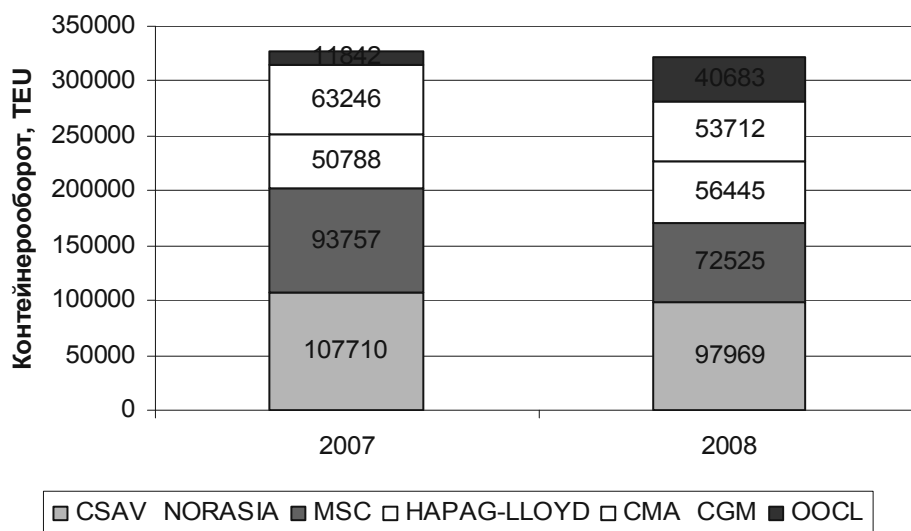


Рис. 5. Ведущие судоходные контейнерные линии в Одесском порту

Ведущей судоходной контейнерной компанией в Ильичевском порту является датская компания Maersk Line сократив объемы в 2008 году на 22% - до 145293 TEU. (рис. 6) Доля в общем объеме контейнерооборота в портах Украины в 2008 году этой компании 14%.

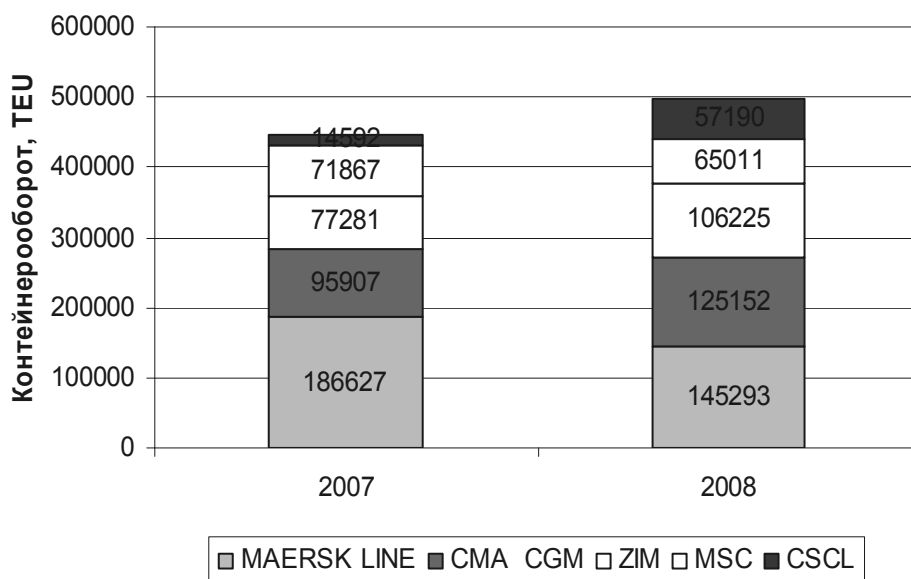


Рис. 6 Ведущие судоходные контейнерные линии в Ильичевском порту

В целом контейнерооборот в украинских портах по итогам 2008 года вырос на 17,5% и составил 1253956 TEU.

Эффективность функциональной деятельности и развития предприятий морского транспорта должна основываться на планировании экономичности и на непрерывном поддержании производственного потенциала на конкурентном уровне. Эффективность зависит от действенности перспективного обоснования и выбора стратегии развития.

Сложившаяся практика управления экономическим развитием обладает существенными недостатками. Во-первых, разорваны ответственность и стимулы за результаты наращивания производственного потенциала и его использования. Во-вторых, недостаточно используется программно-нормативный подход к управлению уровнем производства и ресурсного обеспечения. В-третьих, слабо используется механизм управления эффективностью функциональной деятельности. Ориентация на экстенсивное наращивание ослабляет внимание на резервах и действиях конкурентов. Механизм управления должен обеспечивать максимальную эффективность при полном удовлетворении грузопотоков по основным показателям.

Совершенствование механизма управления, ускорение реализации инновационных технологий, улучшение организации и взаимодействия транспортных предприятий, повышение отдачи основного капитала не нашли в полной степени отражения в стратегии развития флота и портов Украины. Моделирование должно предусматривать концентрацию транспортных работ как следствие рациональной позиции флота и портов в системе мировых транспортно-экономических связей. Независимо от системы управления и принадлежности предприятий морского транспорта равнодействующая факторов проявляется в интенсивности формирования транспортных результатов. Базой роста интенсивности транспортного обслуживания экономики является объем капиталовложений, в противном случае ограниченность мощности транспортного потенциала исключает страну из статуса конкурентных морских держав.

При этом необходимо учитывать определенные закономерности влияния мезоэкономических условий на формирование грузопотоков. Во-первых, это следствие установившихся внешнеторговых отношений сопредельных стран, косвенно стимулирующих повышение значимости транзитной транспортной системы. Во-вторых, такие грузопотоки позволяют транзитерам существенно оптимизировать платежный баланс страны.

Эксплуатационные затраты и эффективность функциональной деятельности судов и терминалов должны основываться на предельных ценах и оптимальности внесистемного и предпринимательского эффекта. Возрастающая стоимость капитальных средств морского транспорта обуславливает актуальность учета дифференциации условий при оценке проектов развития.

При реализации инновационных факторов норму капиталоемкости (k_e) следует контролировать через норму прибыли (e_n). Оптимальная цена для производителей и потребителей продукции должна основываться на рациональной структуре затрат сбалансированной системы, на нормализации сбережений относительно интенсивности использования экономических ресурсов и на качественных свойствах продукции. Цена, кроме того, должна

учитывать экономичность эксплуатации объекта по текущим и инвестиционным затратам, экономию труда и природных ресурсов.

Эффективность развития СК и портов на базе прогрессивных технологий должна отражать не только корпоративный, но и учитывать внесистемный результат, обусловленный деятельностью флота и терминалов. Эффект производителя, достигаемый на базе снижения предельных или совокупных затрат, должен оставаться в его владении. Стимулирующее отклонение себестоимости от равновесного тарифа необходимо контролировать по уровню чистого дохода. Предельные затраты не могут превышать оптимальный тариф. Такие затраты ограничиваются величиной

$$c_{mj} = \sum_{i=1}^n \gamma_i \frac{P_{rij}}{P_{dij}} c_a, \quad (1)$$

где i – статьи затрат $i = 1, 2, \dots, n$;

γ_i – доля каждой статьи эксплуатационных затрат в совокупной себестоимости;

P_{rij}, P_{qij} – тарифные ставки по альтернативным технологиям доставки грузов;

c_a – средние затраты эффективного позиционирования в структуре рынка транспортных услуг.

Необходим учет изменений в затратах и прогнозирование нормализации состояния предприятия по равновесным тарифным ставкам. Зарубежные портовые компании включают терминальную надбавку в тарифные ставки. Поэтому требуется анализировать расходы в иностранных портах и уточнять порядок корректировки тарифов по компенсации затрат, не связанных с организациями обработки грузопотоков.

Нижний предел норматива развития морского транспортного предприятия с недостаточным технико-экономическим уровнем – величина фонда развития, обеспечивающая устойчивость функциональной деятельности и стимулирование качества. Система управления, оценки и нормализации состояния должна отражать минимально необходимую для функционирования СК или портов сумму финансовых средств. Расчетный эффект развития, отражающий рост транспортной работы имеет вид:

$$E_{np} = \Delta P_r' + \Delta P_{rp} + e_{nh} \left(\Delta K_p'' - \Delta K_p' \right), \quad (2)$$

где $\Delta P_r'$ – прирост прибыли по новым мощностям и дополнительному объему работы;

ΔP_{rp} – экономический эффект рационализации использования транспортных средств;

e_{nh} – норма прибыли по стандартам окупаемости капитальных ресурсов;

$\Delta K_p'$ – дополнительные инвестиционные затраты морского транспортного предприятия, обеспечивающие $\Delta P_r'$ и ΔP_{rp} ;

$\Delta K_p''$ – экономия инвестиционных ресурсов, пропорциональная приросту транспортного результата по организационным факторам.

Функциональная деятельность при необоснованных нормативах и в

условиях проблемного развития не обеспечивается условиями самофинансирования инвестиционной деятельности.

Приращение прибыли отражает изменение условий и усилий предприятия и ее распределение должно стимулировать хозяйственную предприимчивость. При особых усилиях СК и портов в максимизации прибыли, ее распределение должно стимулировать формирование фонда развития на основе льготного налогообложения, если в последующем создаются новые рабочие места. Используя эффект в качестве фондообразующего, можно увязать конечные результаты с самофинансированием всех процессов.

Выводы. Развитие сложных экономических систем таких как морские торговые порты, основано на решении перспективных задач экономической устойчивости. Этот процесс требует оптимизации затрат и обеспечения сбалансированности конечных результатов. Конечные экономические результаты и параметры хозяйственной и инвестиционной деятельности торговых портов создаются дискретно под влиянием как внутренних, так и внешних условий. Достижение единства макроэкономических, региональной и предпринимательской целей функционирования морских торговых портов и рационального использования финансовых и производственных ресурсов может базироваться на механизме управления результатами и затратами функционирования национального морехозяйственного комплекса по критериям адекватности глобальным ограничениям.

Динамичность, масштабность функционального развития портового бизнеса, усложнение мирохозяйственных и транспортно-экономических связей повышает роль интенсификации обработки транспортных и грузовых потоков. В этих условиях рациональность конечных результатов и востребованность национальной транспортной подсистемы определяется масштабностью реализации интермодальных сообщений.

Задачи эффективного функционирования в этих условиях обуславливают необходимость совершенствования методов оптимизации издержек портов относительно региональных тарифов. Эти обстоятельства предопределяют направленность теоретических исследований по обеспечению максимизации интегральных результатов функционирования мультимодальных технологий, в основе которых лежат результаты работы морских торговых портов.

Важнейшим является проявление особенностей взаимодействия основных операторов рынка транспортных услуг в условиях объективности взаимодействия и конкуренции за расширение сферы влияния. Экономическая эффективность адекватного развития национальной портовой структуры в условиях глобализации экономических отношений должна учитывать производственный потенциал и особенности реализации стратегии развития, ориентированной на максимизацию предпринимательских результатов и устойчивость в мультимодальных транспортных технологиях.

Оптимизация взаимодействия торговых портов региона с другими транспортными предприятиями основывается на стабилизации функционирования в системе мультимодальных транспортных сообщений. К главным недостаткам организации взаимоотношений различных транспортных предприятий, участвующих в обработке транзитных грузопотоков, относится

недостовірність прогнозів і громоздкість обґрунтування інвестиційних рішень.

Література

1. Примачев Н.Т. Примачев А.Н. Принципы интеграции в торговом судоходстве: Монография.- О.: Фенікс, М.: ТрансЛит, 2006. – 360 с.
2. Review of maritime transport. Report by the Unctad secretariat. – United Nations. New York and Geneva, 2007. - 198 P.
3. Кругман П. Р., Обстфельд М. Международная экономика. 5-е изд. – СПб.: Питер, 2003. – 832 с.
4. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2004 – 453 с.
5. Национальный морской рейтинг Украины - 2008// Порты Украины. – 2009. - № 1. С. 8-12
6. Олифир И.М. Формирование эффективной системы организации стивидорного обслуживания // Развитие методів управління та господарювання на транспорті: Зб.наук.праць. – Одесса: ОНМУ, 2003.- Вип.16. – С.113-131
7. Хулей Глей., Сондерс Джон, Пирси Найджел. Маркетинговая стратегия и конкурентное позиционирование. / Пер с англ. – Днепропетровск: Баланс Бизнес Б, 2005. – 800 с.
8. Адизес И. Управление жизненным циклом корпорации / Пер. с англ. под науч. ред. А.Г. Сеферяна. – СПб.: Питер, 2007.- 384с.: ил.

Abstract

Primachov N.T., Mezina L.V.

Features of differentiation of the role of trading ports in system of intensive transport technologies.

Features of development of trading ports concerning parameters of the international economy are considered. The attention is concentrated to principles of a diversification of formation of port potential on regions of sea trade. The expediency of an intensification of export of transport services is proved.