

УДК 658.152.003.13:656.612

ПРИНЦИПЫ НОРМАЛИЗАЦИИ СОСТОЯНИЯ НАЦИОНАЛЬНОГО МОРСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

Примачев Н. Т.

Розглядаються принципи формування національного транспортного потенціалу за умовами фрахтової незалежності зовнішньоекономічних відносин. Формуються підходи до нормалізації розвитку торговельного флоту й морських портів. Ураховується тенденція глобалізації ринку морської торгівлі й підвищення ролі інноваційних технологій в забезпеченні конкурентоспроможності.

Постановка проблемы. Эффективность позиционирования каждого национального хозяйства в международном разделении труда [1] предопределяется сложной совокупностью факторов, однако в силу профессиональных интересов автора в данном случае рассматривается деятельность судоходной индустрии страны и основного ее звена – судоходных компаний и торговых портов. Внимание концентрируется на трех аспектах развития морских транспортных предприятий. Первый – формирование добавленной стоимости и налоговых поступлений. Второй – капитализация чистого дохода, кредитоспособность и создание новых высоко оплачиваемых рабочих мест. И, наконец, третий – формирование и реализация идей расширения роли морской державы.

Многоаспектность управления функциональной деятельностью предприятий морского транспорта предопределяет наличие множества задач, результативность решения которых обуславливает оптимизацию затрат и максимизацию эффекта [2]. Прежде всего, выделяется две группы задач: формирование теоретических и методологических аспектов механизма управления результатами и затратами развития [3]; реализация производственно-экономических целей функционирования портов в стратегии лидерства по затратам.

В условиях глобализации производственных отношений и их транспортного обслуживания, ведущие морские державы, реализуя стратегию приоритетного развития, используют противоречивость принципа ограниченности инвестиционных ресурсов и выбора стратегии рефлагирования по критериям экономичности. Выбор экономического реестра судов скрывает в определенной степени сущность достижения фрахтовой независимости экономики страны. Обычно такую независимость связывают с национальными реестрами флота и, кроме

того, на акцентировании потенциала этого флота на обеспечении перевозки грузов собственной внешней торговли. Но это лишь незначительная часть технологии, снижающей отток валюты за фрахтование иностранного тоннажа.

В современных условиях рефлагирование обеспечивает расширение экспорта транспортных услуг на основе расширения зоны позиционирования флота на международных грузопотоках и привлечения на этой базе валютных средств в масштабах, значительно перекрывающих оттоки на фрахтование иностранного тоннажа для перевозки экспортных грузов.

Анализ достижений. Для Украины актуальной остается задача повышения конкурентоспособности средних и малых портов, расположенных в зонах тяготения грузопотоков Азиатско-тихоокеанского региона – Европа. На решении этой проблемы должны быть сосредоточены усилия макроэкономики и предпринимательских структур [4].

Ориентация на удовлетворение макроэкономических потребностей в работе морского транспорта требует сбалансированности хозяйственных процессов. Рациональное использование, при этом, ресурсов и своевременное наращивание мощности достигается во взаимодействии двух подсистем: функционирования и развития. Первая ориентирована на достижение проектных показателей, определяемых условиями формирования грузопотоков. Для второй важнейшим является ускорение реализации инновационных технологий для достижения конкурентной устойчивости предприятия.

Однако нельзя отождествлять функционирование с использованием экстенсивных факторов. Потому что, в организационной структуре управления функциональной деятельностью развитие не всегда направлено на достижение приоритетной интенсивности обработки грузовых потоков.

Хозяйственный механизм предусматривает наличие четкой системы инструментов, использование которых позволяет оптимизировать конечные результаты на базе сбалансированности факторов эффективного развития морских транспортных предприятий. Система комплексности формируется структурой механизма управления по совокупности требований экономических законов [5].

Определяющая роль морского транспорта в реализации международного разделения труда обуславливает повышение технико-экономического уровня предприятий морского транспорта. Плановмерность ресурсного обеспечения позволила достичь глобальной и локальной экономических целей, рациональной временной

концентрации ресурсов. Вместе с тем динамичность процессов разделения труда, ориентация на эффективность экономического роста, конъюнктура фрахтового рынка изменяют относительную приоритетность задач максимизации результата или минимизации затрат.

Эффективность функционирования флота или портов должна учитывать количественные и качественные изменения параметров рынка морской торговли, с одной стороны, и ресурсного потенциала, с другой. Ограниченность ресурсов предопределяет разрыв технико-экономического уровня предприятий морского транспорта по отдельным ренджам, флоту и портам. При этом экономическое развитие тесно связано с категорией времени. Поэтому экономический результат необходимо учитывать по этапам жизненного цикла проектов развития. С изменением потребности в ресурсах фактически начинается следующий этап развития.

Постановка задачи и цели. Стабильность развития требует постоянного формирования потока финансовых ресурсов для реализации инвестиционных проектов. Механизм перспективного управления хозяйственными процессами следует ориентировать по ресурсным ограничениям. Следует помнить, что к сущности хозяйственного механизма относится способ достижения устойчивости функционирования и развития. Эффективность развития, с одной стороны, основывается на результатах функционирования, а с другой, обеспечивает надежность позиционирования предприятия в выбранном секторе операторской деятельности.

В качестве основной цели рассматривается повышение действенности хозяйственного механизма управления на основе форм и методов отражения результатов, обусловленных конкретными технологиями и затратами.

Результат. Место морских транспортных предприятий в производственной инфраструктуре страны и в глобальном рынке морской торговли зависит от оценки их полезности в системе международного разделения труда. Предпринимательский и общесистемный эффект зависит от затрат на развитие.

Важно выбрать исходные позиции классификации результатов по приоритетам. Сложность управления результатами экономического развития морских транспортных предприятий обуславливается тем, что методы измерения производительности активных факторов производства не остаются неизменными. Поэтому в условиях динамичности экономических параметров важно сконцентрировать внимание на проблемах оптимизации отдачи инвестиционных ресурсов.

Потенциальное изменение роли флота при реализации активной морской транспортной политики показано на рис. 1.

Из данных рис. 1 видно, что увеличение дедевейта национального флота (D_{vn}) обеспечивает существенное увеличение объема перевозок вследствие возрастания производственных возможности с Q_1 до Q_2 . Заметно существенное перераспределение эффекта между зоной фрахтования тоннажа (D_{vf}) и реализацией проекта эффективного позиционирования на базе национальных инвестиционных программ.

Оптимизация морской торговли на базе национального флота повышает экспортную часть платежного баланса. В результате чего производство оказывается в точке Q_2 .

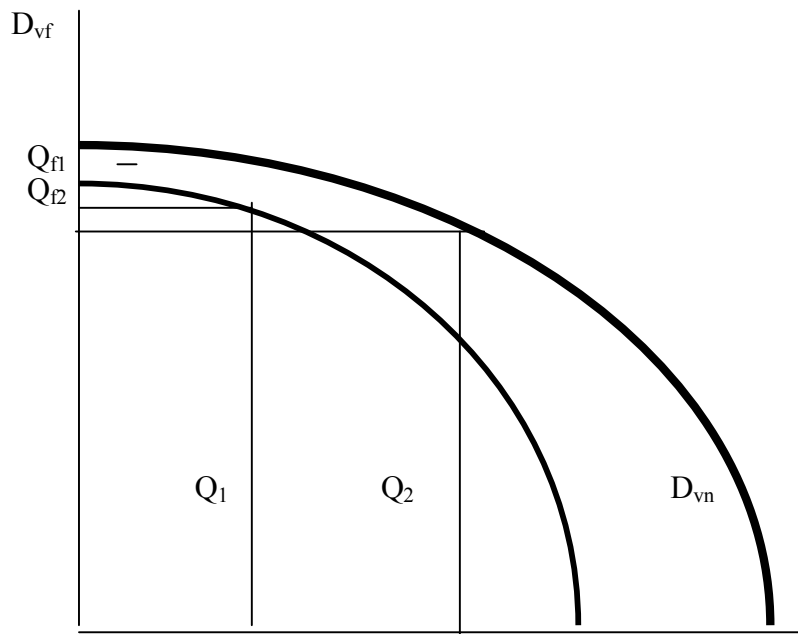


Рис. 1. Вариант развития торгового флота по стратегии уменьшения фрахтования иностранного флота

Открытость глобального фрахтового рынка является важнейшим фактором технического совершенствования национального торгового флота, технологии и организации морских перевозок. Возможность получения прибыли предопределяет стимулы к инновационной деятельности. И наоборот, ограничения операторской деятельности, что произошло в отношении флота Украины, приводит к углублению локальных кризисных ситуаций.

Это частично связано и с тем, что морские транспортные предприятия концентрируют внимание на финансовых результатах без достаточной оценки роли внешних факторов и задачам антикризисного

управления. При выборе показателей оценки результативности функциональной деятельности необходимо обращать внимание на вывод: «Рост выручки менее изменчив, чем рост прибыли...» [6, с. 369]. То есть на поток дохода влияют два фактора: объем производства и реализации и уровень цены.

По состоянию предкризисного 2007 года для достижения устойчивости функциональной деятельности только торговых портов Украины в течение предстоящих четырех лет необходимо было реализовать проекты расширения конкурентоспособности общей стоимостью 1,5 миллиарда долларов.

Объективно эффективность может быть определена при комплексном учете прямых, внесистемных, экологических, социальных и региональных аспектов и действия обратной связи. Следует отметить, что наметились подходы к достижению комплексности управления процессами развития. Это предопределяется разработкой согласования учета не только результатов, но и целей реализуемой стратегии: «Сбалансированная система показателей является одним из инструментов конкретизации, представления и реализации стратегии» [7, с. 18]. То есть реализуется логистический принцип объединения технологии управления движением товарной массы с производственной стороной и с процессом обращения и формирования денежного потока.

Развитие предприятий морского транспорта предопределяется совокупностью экономических принципов, соотношением социальных, политических, экологических и внешнеэкономических условий [8]. Связи между экономическими интересами и потребностями формируют методические основы оценки эффективности развития и функционирования предприятий морского транспорта. Закономерности, обусловленные сбалансированностью рынка морской торговли, пропорциональностью формирования производственного потенциала относительно мощности грузопотоков, рациональностью использования ресурсов – основа формирования отраслевых и региональных систем эффективного функционирования производственной инфраструктуры.

Современные процессы глобализации экономических отношений реализуют основное направление повышения экономической эффективности: минимизация трудоемкости на всех стадиях производственного процесса и доставки продукции к рынкам реализации. Задачи качественного удовлетворения потребности в морской доставке грузов обусловили, с учетом экономических ограничений, темпы развития судоходных компаний и торговых портов. Созданный национальный транспортный потенциал, должен обеспечить переход к интенсификации функциональной деятельности. Только такая стратегия может служить основой конкурентного позиционирования в приоритетных ренджах мирового рынка транспортных услуг.

Наиболее сложным в системе интенсификации на основе мультимодальных транспортных технологий оказывается выбор технико-экономического уровня флота и портов, обеспечивающий экономичность транспортных процессов, рост капиталоемкости и производительности труда. Эффективность работы торговых портов зависит от обоснованности технических, организационных и менеджерских решений [9]. Проблема заключается в оптимизации мощностей и в полномасштабности их использования, в сбалансированности ресурсов по хозяйствам проектам развития.

Программа развития морского транспорта реальна тогда, когда цели соответствуют возможностям их достижения. Достижение такой сбалансированности для отдельных судоходных компаний и портов затруднено в силу действия ряда факторов, предопределяющих неравномерность прироста мощностей производственной и транспортной подсистем. Характер оптимизации мощности транспортного комплекса зависит не только от разрыва между потребностью в перевозочном процессе, но и от базисного качества доставки грузов и необходимости контроля средних затрат на единицу транспортной работы.

Сдвиги в работе судоходных компаний и торговых портов и в использовании более дорогих ресурсов привели к сужению сферы экстенсивного развития. Это усиливается новыми условиями воспроизводства рабочей силы, особенностями агрегации транспортных мощностей и объективностью ресурсосберегающих решений. Крупные инвестиционные затраты на строительство производственных и социальных объектов, возрастание средних издержек на доставку товаров повышает актуальность поиска решений в области повышения предпринимательской эффективности [10] флота или портов.

Повышение эффективности на основе интенсификации производственных процессов и использования ресурсов – важнейшее направление разрешения комплекса проблем морехозяйственного комплекса страны. Экономический рост и повышение эффективности функциональной деятельности предопределяются направлениями совершенствования хозяйственного механизма и углублением специализации в соответствии с развитием мультимодальных транспортных технологий. Усиление интеграционных процессов, демократизация управления коммерческой деятельностью предопределяются необходимостью повышения конкурентоспособности. К сожалению, разработка принципиально новых подходов к оптимизации качественных параметров взаимодействия транспортных организаций [11] часто ограничивается конкурентными задачами.

Принципиальное значение в интенсификации использования ресурсов имеет качество транспортной работы, выполняемой флотом и

портами. Качество проявляется через организацию технологических процессов, ритмичность работы, соблюдение технологических стандартов, рациональное использование времени и ресурсов морских транспортных предприятий. Качество работы выражается в экономических результатах и зависит от сбалансированности развития и четкости управления производственными процессами [7].

Усложняется достижение сбалансированности (равновесия) портов ограниченностью ресурсов самофинансирования, неравномерностью реализации инновационных технологий смежными видами транспорта, ведомственными интересами и изменением структуры транспортно-экономических связей. Для управления сбалансированностью транспортного комплекса следует выделить: подразделения, определяющие устойчивость хозяйственных связей; лимит финансирования ведущих проектов; ресурсы, необходимые для оптимизации экономических результатов; уровни, которые могут быть достигнуты при концентрации ресурсов. Сбалансированный прирост мощности, повышения качества и совершенствование технологии и форм работы [12] должны основываться на оптимизации глобального и частных результатов.

Подлежат разрешению две формы неувязок: обусловленных недостаточностью технико-экономического уровня и необоснованностью управления текущими затратами; предопределяющих требования к инвестиционному процессу смежников и грузовладельцев. Влияние отдельных хозяйств (предприятий) и видов деятельности порта, формирующих пропускную способность, уточняется при расчете фондоотдачи (капиталоотдачи) по факторам интенсивности загрузки мощностей

$$\Delta f_{cb} = \frac{R_v}{K_p - \sum_i^n K_{pi} (\beta_n - \beta_i)} - \frac{R_v}{K_p}, \quad (1)$$

где R_v – доходы морского транспортного предприятия;

K_{pi} – стоимость ОПФ отдельных подразделений предприятия (объединения);

β_n – норматив использования мощности объекта (по условиям самофинансирования);

β_i – интегральные коэффициенты фактического использования мощности i -го подразделения морского транспортного предприятия (объединения).

Качественным отличием состояния морского транспортного предприятия является не абсолютная полнота использования ресурсов, а их сбалансированность. Отсутствие координации формирования технико-экономического уровня флота и портов приводит к нерациональному распределению мощностей. Так в предкризисном периоде до 1 миллиона потенциала транзитных TEU уходили на конкурентные терминалы.

Капитальное строительство должно основываться на горизонтах экономического и технического состояния, взаимной увязки по срокам, сбалансированности по ресурсам и стабильности развития.

Полный эффект сбалансированности мощностей морских транспортных предприятий представляет собой алгебраическую сумму изменения финансового результата всех видов транспорта и порта. При этом возникает необходимость провести скорректированную оценку по условиям использования дополнительных мощностей

$$E_{cp} = \sum_i^n c_{nti} T_{\eta i} + \sum_j^m G_j \Delta T_j \mu_j (p_j - u_{nj} c_{sj}) + \Delta P_m - \Delta K_p h_l \mp \quad (2)$$

$$\mp \Delta C_{sf} + e_f \gamma_j K_{pm} - C_{hn},$$

где c_{nti} – нормативная себестоимость содержания транспортных средств i -го вида (типа) за сутки стоянки;

$T_{\eta i}$ – снижение продолжительности стоянки транспортных средств вне технологических операций;

G_i – средняя грузоподъемность транспортных средств по видам транспорта (j);

ΔT_j – экономия эксплуатационного периода, реализованная в приращении провозной способности;

μ_j – расчетная производительность 1 т грузоподъемности транспортных средств;

u_{nj} – доля постоянных расходов в себестоимости перевозок;

ΔP_m – прямое изменение балансовой прибыли морского транспортного предприятия;

ΔK_p – приращение капитальной стоимости по факторам развития предприятия;

h_l – нормативы, регулирующие формирование текущих затрат пропорционально капитальной стоимости объекта;

ΔC_{sf} – приращение текущих затрат по мероприятиям сбалансированности;

e_f – рентабельность основного капитала подразделений с нереализованной мощностью;

γ_j – вовлекаемая доля мощности в производственный процесс в связи с выравниванием потенциала лимитирующего звена на основе инновационных проектов;

K_{pm} – балансовая стоимость объектов с частичной загрузкой мощностей;

C_{hn} – вознаграждения, полученные морским транспортным предприятием за оптимизацию взаимодействия со смежными предприятиями.

Уровень сбалансированности торгового флота и портов в масштабах отрасли характеризуют локальные показатели, в масштабах макроэкономических структур – глобальный показатель. Общим показателем сбалансированности развития служит стабильность прироста

результата на этапах роста в пределах жизненного цикла. Пропорциональность и сбалансированность должны отвечать требованиям интегральной эффективности.

Абсолютный уровень сбалансированности порта следует измерять интенсивностью обработки грузовых потоков и темпами их прироста.

$$U_{ac} = \frac{N_{ft+1}}{N_{nt+1}} \frac{Q_{t+1}}{Q_t}, \quad (3)$$

где N_f , N_n – фактически достигнутая и нормативная при полной сбалансированности мощностей интенсивность выполнения транспортной работы;

Q – годовой объем транспортной работы;

t – базисный период;

$t + 1$ – расчетный период.

Относительная сбалансированность состояния морского транспортного предприятия

$$u_{oc} = \frac{P_{mt+1}}{K_{ppt+1}} \div \frac{P_{rt}}{K_{ppt}}, \quad (4)$$

где P_m – приведенные результаты;

K_{pp} – лимитирующие ресурсы.

Факторный подход к выбору параметров и направлений развития морского транспортного комплекса базируется на положении теории воспроизводства и экономического роста. Увеличение совокупной массы производства благ определяется, с одной стороны, потребностями, а с другой – величиной применяемых факторов производства, параметры которых в свою очередь зависят от масштабов спроса на конечные блага. Таким образом формируются условия увеличения объемов транспортного обслуживания производства и товарообменных операций.

В деятельности предприятий морского транспорта различаются две основные стороны: одна – обеспечение нормализованного состояния морской торговли; другая – оптимизация функциональной и финансовой устойчивости транспортных и сервисных предприятий в условиях совершенной конкуренции рынка транспортных услуг. Для уяснения количественных и качественных сдвигов в системе морской торговли и их влияния на хозяйственные и инвестиционные процессы на морском транспорте важно уточнить условия формирования и последующей трансформации основного потенциала судоходных и сервисных предприятий. Поэтому с учетом выше отмеченного следует рассмотреть структуру рынка морской торговли.

Долговечность функционального использования судна обуславливается направлениями научно-технического прогресса, системой сервисного обслуживания и требованиями общей безопасности торгового судоходства. С точки зрения экономических ограничений долговечность судна должна отвечать критериям функциональной и финансовой устойчивости, с тем, чтобы при закрытии проекта по окончании жизненного цикла ликвидационная стоимость полностью возмещала часть капитала, которую предприятие не смогло окупить в процессе функциональной деятельности.

Выводы. Анализ публикаций, затрагивающих содержательный аспект равновесного функционирования, позволяет сделать вывод об отсутствии комплексности в подходе к проблеме сбалансированности. Не сформированы методические основы оценки эффективности мероприятий. Поэтому внимание в монографии концентрируется на общей характеристике методического обеспечения расчетов и принципов определения результатов сбалансированности развития.

Эффективность организационно-технических мероприятий по поддержанию нормализованной устойчивости судоходных компаний в течение расчетного жизненного цикла формирует систему понятий, отражающих основные положения механизма управления денежными потоками. Предполагается наличие критерия, показателей, методики их расчета, ресурсов, результата и затрат. Эффективность устойчивости денежных потоков судовладельца – это предположение наиболее полной степени благоприятной реализации закономерностей важнейших экономических процессов.

Отсюда многообразие форм оптимизации финансового положения, характера проявления и степени реализации потенциальных возможностей максимизации денежных потоков.

Интенсификация обслуживания мировых хозяйственных связей, развивающихся по законам глобализации, предопределяет ряд закономерностей проектирования и эксплуатации флота. Это, прежде всего, рост производительности труда и капитальных активов, снижение ресурсоемкости функциональной деятельности и сокращение срока эффективной жизнедеятельности по факторам морального старения. Поэтому возникает необходимость уточнения научных и методических положений по оценке эффективности инвестиционных решений в условиях жесткого конкурентного давления со стороны других операторов морского рынка.

При реализации транспортного потенциала в конкурентных секторах фрахтового рынка судоходные компании или другие предприятия морского транспорта формируют оптимальное сочетание ресурсов, которые максимизируют прибыль. Это достигается при условии равенства производительности, рассчитанной в стоимостной форме, и величины предельных ресурсов, образующих эту производительность.

Література

1. 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.
2. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні. – Одеса: ІПРЕЕД, 2004. – 454 с.
3. Пайк Р., Нил Б, Корпоративные финансы и инвестирование. - /Пер. с англ. – СПб.: Питер, 2006. – 784 с.
4. Винников В. В. Проблемы комплексного развития морского транспорта. – Одесса: Феникс, 2005. – 299 с.
5. Адизес И. К. Управление жизненным циклом корпорации. – СПб, Питер, 2007. – 384 с.
6. Дамодеран А. Инвестиционная оценка: Инструменты и методы оценки любых активов – М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. – 1342 с.
7. Внедрение сбалансированной системы показателей / [пер. с нем. В. Толкача, С. Данишевич, М. Гавриша]. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2006. – 478 с.
8. Василенко А. В. Менеджмент устойчивого развития предприятий. = К.: Цент учебной литературы, 2005. – 648 с.
9. Долан Р. ДЖ., Саймон Г. Эффективное ценообразование. – М.: Экзамен, 2005. – 416 с.
10. Ламбен Ж. Ж. Менеджмент, ориентированный на рынок / Ж. Ж. Ламбен; пер. с англ. под ред. В. Б. Колчанова. – СПб.: Питер, 2006. – 800 с.
11. Перевозка экспортно-импортных грузов. Организация логистических систем. /Под ред. А. В. Кириченко. – СПб.: ПИТЕР, 2004. – 506 с.
12. Портер М. Конкурентная стратегия: Методика анализа отраслей и конкурентов / М. Портер; пер. с англ. И. Минервина. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2006. – 454 с.

Abstract

Primachev N. T.

Principles of normalization of the state of a national marine transport complex

Principles of forming of a national transport potential are examined on the terms of the chartered independence of external economic relations. Going is formed near normalization of development of shipping and marine ports. The tendency of globalization of market of sea-born trade and increase of role of innovative technologies is taken into account in providing of competitiveness.