

## УПРАВЛЕНИЕ ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИМИ ПАРАМЕТРАМИ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ

*Бажан А.Н.*

---

*Розглянуто обґрунтування найважливіших параметрів спеціалізованих судноплавних компаній з урахуванням особливостей операторської діяльності в регіональних сегментах ринку морської торгівлі. Визначений найважливіший напрям управління стійкістю судноплавних компаній.*

**Постановка проблемы.** Практика подтверждает более высокую окупаемость затрат в повышение технико-экономического уровня на основе модернизации, реконструкции и инновационных решений по сравнению с полномасштабным строительством в условиях достаточно высокого базового развития отрасли [1]. Поэтому внимание сосредоточено на реконструкции объектов производственной инфраструктуры основных стран Евросоюза. В этом процессе эффективность, кроме того, обусловливается принципами организации технического обслуживания флота.

Главным становится достижение баланса интересов институциональных структур и личностного подхода к решению актуальных задач. Ориентация на систему эффективного управления судоходным бизнесом требует разработки четких ориентиров и позиций, в связи, с чем можно согласиться с утверждением: «... причинно-следственная цепочка – это метод описания стратегии» [2, с. 75]. С этим связана проблема текущего и долгосрочного планирования функциональной и инвестиционной деятельности. К сожалению, судоходная индустрия ориентируется на краткосрочный эффект, немедленное получение результата. Специализированное судоходство в силу высокой капиталоемкости требует ориентации на долгосрочную сферу позиционирования.

При формировании стратегии альтернативного привлечения инвестиционных ресурсов необходимо учитывать время возмещения основной части капитала и его соотношение с общим жизненным циклом. Повышение роли основного капитала в устойчивости торгового судоходства требует в свою очередь соответствующего уровня квалификации плавсостава, менеджмента и комплекса, обеспечивающего технический сервис флота [3].

**Анализ состояния проблемы.** Коммерческие интересы национального транспортного комплекса, независимо от уровня капиталоемкости отдельных сегментов судоходного бизнеса, предопределяют концентрацию усилий на максимизации прямого эффекта на основе созданной ценности маршрута с позиции грузовладельцев. Каждое предприятие морского звена интермодальных технологий должно контролировать концентрацию финансового и производственного потенциала как по корпоративным целям, так и с общесистемной позиции (рис. 1). Это подход фактически проявляется в системе выбора специализации и принципов формирования конкурентных сегментов рынков транспортных и коммуникационных услуг [4].

Совокупные результаты экономической системы формируются под влиянием работы каждого производственного коллектива, имеющего в наличии конкурентный капитал и адекватный человеческий капитал. В этом аспекте возникают задачи оптимизации предпринимательских результатов, обеспечивающих эффективность возобновления производственного потенциала и соответствующий жизненный уровень специалистов предприятия. Поэтому планирование развития должно основываться на приоритетности хозяйственных решений по совокупности локальных целей [5].

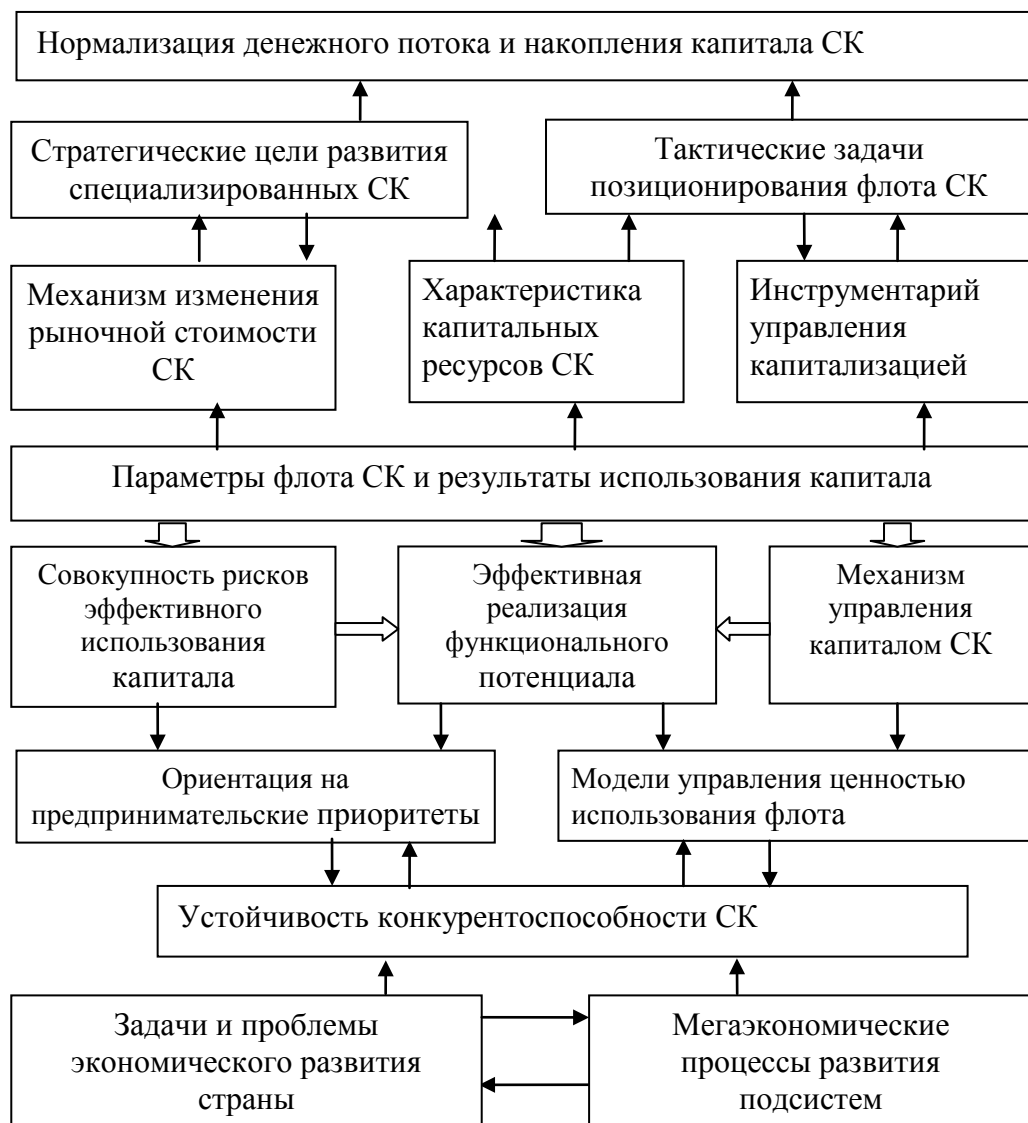
Поэтому система, механизм и инструментарий принятия инвестиционных и функциональных решений судоходной компанией должны основываться на учете состояния основных подразделений мегаэкономического комплекса, особенностей развития региональных подсистем и поведения основных конкурентов.

**Постановка задачи и цели исследования.** Независимо от состояния рынка морской торговли важнейшим направлением управления устойчивостью судоходных компаний возрастает роль технико-экономического уровня флота, поэтому основной целью статьи является обоснование важнейших параметров специализированных судоходных компаний с учетом особенностей операторской деятельности в региональных сегментах рынка морской торговли.

**Основной материал.** В системе эффективности внутреннего и прибрежного судоходства следует различать два принципиальных фактора цены услуги. Во-первых, ценообразование в судостроении и, во-вторых, ценообразование в региональном сегменте транспортной инфраструктуры. Эти параметры в любых условиях предложения провозной способности и величины спроса на специализированные транспортные услуги при соответствующем качестве и формируют ценовые и содержательные сегменты специализированного судоходства.

При этом следует отметить, что одной из особенностей мирового и регионального развития, обусловившего впоследствии проблемы

производственно-транспортного комплекса, является использование стратегии Европейскими странами налогового принципа изменения доходов и расходов. На изменение доходов корпораций повлиял рост налогов. Это в свою очередь обусловило увеличение расходов с 28% ВВП в период индустриального развития до 60% на стадии постиндустриального состояния. Среди закономерностей функционирования специализированных судоходных компаний и управления эффективностью выделяется жесткая зависимость реализации провозной способности от внешних факторов и необходимость проведения эластичной ценовой политики на основе критерия доходности затрат (рис.1).



**Рис. 1. Управление формированием и использованием**

### **капитала судоходных компаний (СК).**

При этом принятие решений обусловлено тем, что чистый денежный поток: «... представляет собой сумму, которую можно изъять из бизнеса без ущерба для будущей деятельности, так как были учтены все внутренние потребности компании» [6, с. 114].

Вся совокупность институциональных, коммерческих и социальных подсистем национального судоходного комплекса имеют свои интересы и сферу деятельности. Общим является безопасность и качество реализации производного и экономического потенциала в сфере грузовладельческих интересов. При их несовпадении возникают противоречия и риски, которые и должны регулироваться экономико-правовым механизмом. Регулирование осуществляется в пределах экономической задачи – увеличения капитала или прибыли на основе технической адекватности флота.

Отсюда формируется программа поддержания работоспособности и оптимизации результатов в условиях сбалансированности спроса и предложения [7]. При этом судоходный бизнес в определяющей мере, несмотря на наличие противоречивых факторов развития, тесно связан с глобальной моделью социально-экономического роста. Особенности экономического роста после кризисов 1998 и 2009 годов предопределяют необходимость ускоренного развития провозной способности флота, обеспечивающего экономичность перевозки. Это предопределяет активизацию судостроения и организации технического обеспечения устойчивости эксплуатации.

Как видно из рисунка 1 параметры развития судоходных компаний и результаты использования капитала предопределяются сложной совокупностью внешних и внутренних условий и предполагают наличие четкой системы управления эффективностью и ценностью потенциала [8].

При формировании инвестиционной программы по кредитным источникам необходимо учитывать не только уровень процентных ставок, но и реальность эффективной стратегии развития провозной способности по критериям возмещения. Этот процесс в определяющей мере обусловлен фазой экономического цикла. Но при этом следует ориентироваться на особенности посткризисного возрастания спроса на перевозки.

Различные направления инновационной деятельности предопределяет задачи оптимизации соотношения между капиталом и трудом в национальных экономиках. Особые формы этот процесс принял в торговом судоходстве с учетом дифференциации по регионам позиционирования.

При выборе задачи времени и параметров развития регионального специализированного судоходства необходимо:

во-первых, жестко оценить исторические особенности функционирования и сформулировать требования, обеспечивающие устойчивость предпринимательской деятельности. Важно помнить постоянную изменчивость грузопотоков, несмотря на реализацию принципов ВТО и формирования двухсторонних внешнеэкономических отношений;

во-вторых, важно выбрать подходящие технологии, успешно реализуемые в других регионах, не относящихся к экзотическим;

в-третьих, систематизировать особенности и отличительные черты выбранной технологии и зоны новой операторской деятельности костерных или оффшорных компаний;

в-четвертых, учитывать период накопления опыта и создания имиджа проекта. То есть рассчитать время, в течение которого судоходная компания будет работать в пределах окупаемости только переменных затрат. Поэтому необходимо иметь определенные резервы финансовых средств.

При фактически индивидуальных заказах на строительство новых судов смешанного плавания, их цена формируется на основе не общественной стоимости [7], а в соответствии с активностью судостроительного производства. При этом специализированные суда строятся на европейских верфях, отличающихся более высокими затратами. Первоначальные цены приобретения судов малого дедвейта фактически отражают рыночную конъюнктурную оценку. Текущая цена приобретения в последующем существенно отходит от условий формирования денежных потоков, в основе которых лежит не только ценность транспортных услуг, но и стоимость капитала судоходной компании. Поэтому важно контролировать процесс поэтапного возмещения первоначальной стоимости судов.

В условиях экзогенного формирования среднего уровня цены перевозки груза в конкурентных сегментах интермодальных сообщений важен выбор судна по критериям относительной экономичности. В отношении трудоемкости основных и сервисных операций экономичность может быть рассчитана по условию

$$\Delta E_{lw} = \sum_{i=1}^{T_L} (n_{e1} t_{w1} - n_{e2} i_{w2}) N_{cr2} w_{l2} (1 + \phi) \alpha_{ii} - \Delta K_{pw},$$

где  $T_L$  – жизненный цикл данного проекта обслуживания грузопотоков в сегменте позиционирования;

$n_e$  – удельная численность плавсостава и сервисного комплекса, обеспечивающего постоянную техническую надежность судна (1) в базовом варианте, (2) – по новому проекту;

$t_w$  – время выполнения операций по должностным инструкциям;

$N_{cr}$  – объем перевозки грузов по условиям региона обслуживания;

$\phi$  – коэффициент начислений на фонд оплаты труда;

$\Delta K_{\text{зц}}$  – капитальные затраты, обеспечивающие снижение трудоемкости обслуживания грузопотоков.

Решение этой задачи основывается на достижении ряда основных стратегических целей: обеспечение устойчивости долгосрочной эффективности судоходной индустрии; расширение масштаба транспортной работы в евразийском морском транспортном пространстве; формирование и удержание конкурентного технико-экономического уровня флота и грузовых терминалов.

**Выводы.** Несмотря на концентрацию внимания на четких особенностях формирования грузопотоков в основных сегментах прибрежного судоходства сохраняются риски проявления вероятностных факторов в системе оценки основных параметров провозной способности и реакции конкурирующих транспортных предприятий. Поэтому с целью повышения конкурентной устойчивости судоходного комплекса важно выбрать масштаб провозной способности, который бы характеризовался минимальным уровнем риска эффективного позиционирования в выбранном сегменте и обеспечивал бы надежность операторской деятельности.

При этом следует учитывать, что в условиях открытой конкуренции близких по технико-экономическому уровню судоходных компаний и неравномерного инвестиционного процесса возрастает роль сохранения стоимости основного капитала предприятия.

Объективность реализации менеджерских и технических решений должна отражать положение, что: «Стоимость является выражением ценности чего-либо» [6, с. 32]. В конечном счете, при относительно низкой норме прибыли стоимость капитала судоходной компании превращается в базовый критерий реализации проектов и планов хозяйственной и инвестиционной деятельности.

Переход на стратегию «морских дорог» в обслуживании внутренних и внешних грузопотоков Евросоюза и его внешнеторговых партнеров по критериям экономичности и экологичности не снижает проблемы ускорения доставки товарной массы. Поэтому развиваются интермодальные принципы обслуживания транспортно-экономических связей. С этим связаны и задачи повышения технической надежности флота, обеспечивающего контейнерные перевозки. Безопасность, несмотря на затраты, рассматривается важнейшим условием при любых вариантах взаимодействия с наземными видами транспорта, обслуживающими внутренние регионы транспортного рынка.

### *Литература*

1. Логачев С. И., Чугунов В. В. Мировое судостроение: современное состояние и перспективы развития.- СПб.: Судостроение,

2001. – 312 с.

2. 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»)

3. Бланк И. А. Управление использованием капитала.- К.: Эльга, 2002. – 656 с.

4. Винников В. В. Формирование морского транспортного потенциала в системе интеграционных процессов: монография / В. В. Винников Одесса: ОНМА 2004. – 222 с.

5. Примачев Н. Т. Методы измерения эффективности морского транспортного комплекса. – Одесса: ИПРиЭЭИ, 2009. – 260 с.

6. Эванс Ф.Ч. Оценка компаний при слияниях и поглощениях: Создание стоимости в частных компаниях / Ф. Ч. Эванс, Д. М. Бишоп; пер. с англ. А. Шматова. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. – 332 с.

7. Пугель Т. А. Международная экономика: учебн. / Т. А. Пугель, П. Х. Линдерт; пер. с англ. – М.: Дело и Сервис, 2003. – 800 с.

8. 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»).

#### *Abstract*

**Вајан А.**

#### **Economic parameters management of the specialized shipping companies**

The most important parameters of the specialized shipping companies are reviewed, taking into account operator's activity specifications in regional marine trade. Major management direction for shipping company stability improvement is defined.