

Примачев Н.Т.доктор экономических наук,
профессор, заведующий кафедрой «ЭТ и ПМТ»
Национального университета «Одесская морская академия»**Костенюк К.А.**аспирантка кафедры «ЭТ и ПМТ»
Национального университета «Одесская морская академия»**Primachov Nikolas**

National University "Odessa Maritime Academy"

Kosteniuk Kateryna

National University "Odessa Maritime Academy"

МЕТОД ОЦЕНКИ НАДЕЖНОСТИ РАЗВИТИЯ СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ В ИНТЕГРАЦИОННЫХ СИСТЕМАХ

METHOD OF RELIABILITY ASSESSMENT OF SHIPPING COMPANIES DEVELOPMENT IN INTEGRATION SYSTEMS

Рассматриваются научно-методические проблемы менеджмента устойчивого позиционирования судоходных компаний в системе рынка морской торговли. Устойчивость позиционирования операторов в современных условиях конкуренции при относительном избытке провозной способности флота предопределяется не только инновационными технологиями, но и менеджментом временных параметров перевозочного процесса. Поэтому принципиальным становится своевременность оценки условий реализации экономического потенциала судоходной компании. Это в свою очередь предполагает наличие специфических критериев выбора текущей стратегии. Одновременно необходимо учитывать наряду с традиционными экономическими критериями появление конвенционных ограничений и правил обеспечения системной безопасности работы флота. Именно это в определенной степени и снижает предпринимательскую эффективность не только действующего флота, но и судов с инновационными технологиями вследствие роста их единичной стоимости. Именно с учетом последнего и возникают проблемы соответствия интеграционным направлениям развития глобального рынка морской торговли.

Ключевые слова: эффективность, судоходная компания, управление, устойчивость позиционирования, критерии.

Розглядаються науково-методичні проблеми менеджменту стійкого позиціонування судноплавних компаній в системі ринку морської торгівлі. Стійкість позиціонування операторів в сучасних умовах конкуренції при відносному надлишку провізної здатності флоту зумовлюється не тільки інноваційними технологіями, але і менеджментом часових параметрів перевізного процесу. Тому важливим є своєчасність оцінки умов реалізації економічного потенціалу судноплавної компанії. Це в свою чергу передбачає наявність специфічних критеріїв вибору поточної стратегії. Одночасно необхідно враховувати поряд з традиційними економічними критеріями поява конвенційних обмежень і правил забезпечення системної безпеки роботи флоту. Саме це певною мірою і знижує підприємницьку ефективність не тільки чинного флоту, а й суден з інноваційними технологіями внаслідок зростання їх одиничної вартості. Саме з урахуванням останнього і виникають проблеми відповідності інтеграційним напрямками розвитку глобального ринку морської торгівлі.

Ключові слова: ефективність, судноплавна компанія, управління, стійкість позиціонування, критерії.

The scientific and methodological issues of management in sustainable positioning of shipping companies in the maritime market system are considered. The stability of the positioning of the operators under contemporary competitive conditions with a relative excess of the fleet's carrying capacity is predetermined by not only innovative technologies, but also by the management of the time parameters of the transportation process. Therefore, timely assessment of the conditions for the implementation of the economic potential of a shipping company is becoming fundamental. This, in turn, implies the existence of specific selection criteria for the current strategy. At the same time, along with traditional

economic criteria, the development of conventional restrictions and rules for ensuring systemic safety of the fleet's operation must be taken into account. It, to a certain extent, reduces the entrepreneurial efficiency of not only the existing fleet, but also vessels with innovative technologies due to the growth of their unit cost. Because of the latter, the problems of matching with the integration directions of the global maritime trade market arise. The balanced development of maritime transport determines the effective orientation of the investment activities of shipowners on the dynamics of cargo flows. The problem is still remains the cyclical development of foreign trade. Therefore, the risks of the efficient use of capital resources are increasing. At the same time, the strengthening of the regulatory activities of the International Maritime Organization for Safety Standards necessitates taking into account additional costs. Modern processes of globalization of economic relations implement the main direction of increasing economic efficiency: minimizing the labour intensity at all stages of the production process and delivering products to markets. The tasks of high-quality satisfaction of the need for sea freight delivery determined, taking into account economic constraints, the pace of development of shipping companies and trade ports. The created national transport potential should ensure the transition to the intensification of functional activities.

Key words: efficiency, shipping company, management, positioning stability, criteria.

Постановка проблеми. Экономическая эффективность тесно связана с законом формирования прибыли и чистого денежного потока. Законы инвестиционной деятельности обуславливают постепенность формирования конечных экономических результатов в соответствии с параметрами равновесия спроса и предложения [1]. Однако, в условиях динамичности глобального рынка морской торговли необходимо постоянное совершенствование системы принятия экономических решений вследствие возрастания роли труда и ограниченности ресурсов. Это в свою очередь, требует ранжирования показателей и краткосрочных целей в системе долгосрочной стратегии развития [2].

Поэтому необходимо постоянное уточнение характера реакции судовладельческих структур на динамичность грузопотоков, конкуренции и на усиление регуляторных подходов со стороны Международной морской организации относительно параметров системной безопасности торгового судоходства.

Анализ последних достижений и публикаций. Повышение роли экономической эффективности развития и функционирования флота или портов обусловлено требованием рационального использования ресурсов и производственного потенциала. Закон экономии времени и роста производительности труда в структуре законов спроса и предложения предопределяют место эффективности, как категории в системе критериев хозяйственного механизма [3]. Поэтому проблема эффективного развития производственных подсистем остается актуальной. Это подтверждается как фундаментальными работами [4,5], так и характером исследования текущего состояния развития [6,7]. Однако ряд вопросов требует специального исследования.

Ограниченность фонда накопления и альтернативность направлений развития обусло-

вили первоочередность принципов оценки эффективности инвестиций и капитальных активов. В производственной деятельности важнейшим считалось расширение позиции на рынке и рост прибыльности [8]. Поэтому сформировался определенный разрыв между управлением функциональной деятельности и инвестиционным процессом.

Постановка задачи. Роль социальной, экологической и экономической эффективности повышается в соответствии с интенсивностью реализации инновационных технологий. Эта закономерность установлена в условиях развития рынка морской торговли на основе устранения дисбаланса грузопотоков (спроса) и роста провозной способности флота (предложения). Однако современный подход ассоциированных взаимоотношений грузовладельцев в глобальном разделении труда должны обеспечивать рациональную реакцию на требования сбалансированности социально-экономических задач и экологических проблем. Принципиальным становится избежание асимметрии интересов и результатов развития подсистем морской транспортной индустрии, обеспечивающей надежность функционирования глобальной экономики [9].

При этом усиливаются проблемы эффективной реализации предпринимательских инновационных проектов развития. с наименьшей затратой ресурсов и рациональном отношении к использованию потенциала Мирового океана [10]. Конечные результаты функциональной деятельности флота должны отражать достижение производственной цели при оптимизации интегрального эффекта.

Основной материал. Наиболее полно в структуре морской транспортной индустрии решаются проблемы структуризации флота по сегментам специализации. Однако с возрастанием затрат по внешним ограничениям резуль-

таты реализации инвестиционных проектов не отвечают устойчивости в течении жизненного цикла. При этом существенно изменяются условия эффективного функционирования судоходных компаний и позиционирования их в системе рынка морской торговли. Ведь инвестиционные ресурсы составляют меньшую часть производственного капитала. Инвестиции в первоначальной стадии выступают в форме фонда накопления, или меньшей части финансового результата производства. В те же капитальные объекты морского транспорта создаются постепенно с учетом экономической потребности. Полезный эффект транспортировки грузов формируется у грузовладельцев в процессе оптимизации времени обращения. Следовательно, повышение уровня системной эффективности достигается при сокращении времени доставки товарной массы и относительного снижения потребности кредитных ресурсов. При этом судовладельческие компании должны обеспечивать необходимую норму прибыли.

Теория эффективности функциональной деятельности производственных и транспортных предприятий освещает сложные экономические проблемы производства и потребления, оптимального уровня развития и рациональной концентрации предприятий. Особое значение в этом аспекте приобретает процесс соподчинения интересов по уровням предпринимательских целей и управления отраслевой и территориальной дифференциацией, а также инвестиционной деятельностью.

Важно, чтобы методика расчета экономического эффекта от внедрения инновационных проектов, обеспечивающих повышение надежности и долговечности технических средств предприятий морского транспорта и сохранность перевозимых грузов, отражала необходимые изменения затрат и соответствующих результатов.

Прирост прибыли от внедрения проектов развития торгового судоходства на основе инновационного характера, и обеспечивающих модернизацию, восстановление и замену отдельных агрегатов по сравнению с приобретением новых средств (1), определяется по условию:

$$\Delta P_{\text{mb}} = (K_{\text{pn}} - K_{\text{pm}})(E_n + H_a) \quad (1)$$

где K_{pn} – стоимость новых транспортных объектов с учетом особенностей ценообразования в соответствующем сегменте фрахтового рынка;

K_{pm} – инвестиционные затраты на модернизационные и другие виды работ по повышению конкурентоспособности базовых транспортных средств;

E_n – норматив эффективности капитальных вложений по действующим условиям возмещения инвестиций;

H_a – норма амортизационных отчислений.

Аналогично можно определить эффект от внедрения мероприятий инновационного характера, обеспечивающих сокращение импорта транспортных услуг на основе развития собственного конкурентного торгового флота, повышение долговечности соответствия технических средств конвенционным условиям, оптимизацию надежности и безопасности функциональной деятельности судов и сооружений.

С учетом жесткого позиционирования ведущих судоходных компаний мира прирост прибыли по факторам инновационных проектов, направленных на повышение надежности работы отдельных транспортных средств (2), формируется по условию:

$$P_m = (N_{\text{lw1}} - N_{\text{lw2}})C_{\text{sr}}, \quad (2)$$

где $N_{\text{lw1}}, N_{\text{lw2}}$ – количество нарушений нормальной работы транспортного средства в течение расчетного периода по вариантам технико-экономического уровня;

C_{sr} – средние затраты, связанные с нарушением и ликвидацией последствий отклонения от нормальной работы.

Сокращение затрат в условиях ограничения доступа к ресурсам по экологическим ограничениям требует усиления роли инновационных технологий [11]. Поэтому соответствующий прирост прибыли от внедрения инновационных проектов, обеспечивающих увеличение межремонтного периода работы транспортных средств, сокращение числа и стоимости ремонта (3) рассчитывается должно основываться на следующем принципе:

$$P_{\text{rr}} = (N_{r1}C_{\text{sr1}} - N_{r2}C_{\text{sr2}}), \quad (3)$$

где N_{r1}, N_{r2} – число технических операций, обеспечивающих устойчивость функциональной деятельности флота (транспортных средств) до и после реализации инновационных или чисто инвестиционных проектов;

$C_{\text{sr1}}, C_{\text{sr2}}$ – средняя стоимость одного технического варианта достижения надежности до и после реализации проектных решений.

Сложная совокупность проектных решений в области устойчивого позиционирования судоходных компаний по конкурентным решениям предполагает целесообразность и объективность усиления взаимоотношений интегрированных структур на основе развития приморских кластеров.

Одновременно необходимо учитывать, что морской транспорт обеспечивает непрерывность международной товарной торговли в пределах 50 триллионов долларов. К сожалению

нию, этот результат не отражает на результатах развития флота. Тем не менее, прирост прибыли судовладельческих структур по фактору реализации проекта инновационных технологий (4,5), обеспечивающих повышение сохранности грузов в процессе их доставки до потребителей может быть учтен по условию:

$$P_{ng} = (Q_1 - Q_2)(p_{ig} + C_{sf} + C_{sg}), \quad (4)$$

$$P_{kg} = Q_r (p_{ig2} - p_{ig1}), \quad (5)$$

где P_{ng} , P_{kg} – прирост прибыли от снижения потери грузов и повышения их качественной сохранности;

Q_1, Q_2 – потери грузов в процессе транспортировки и перевалки до и после использования новой технологии;

p_{ig} – рыночная цена 1 т груза;

Q_r – годовой объем перевозки или перевалки грузов, показатели качественной доставки которых повысились вследствие использования инноваций;

C_{sf}, C_{sg} – средние расходы по транспортному обслуживанию товарных потоков по вариантам технологии;

p_{ig2}, p_{ig1} – рыночная цена 1 т груза до и после внедрения мероприятий по совершенствованию технологии и организации перевозки или перевалки грузов.

Проблемой современного экономического состояния Украины остается неразвитость сегмента с высокой добавленной стоимостью продукции. Фактически уничтожен судостроительный сегмент. Не в полной мере используются мощности судоремонтных предприятий. В тоже время пример развития судостроения и собственного флота корпорацией НИБУЛОН демонстрирует возможность реального развития и в условиях мировой конкуренции. Главным оказывается выбор приоритетов и реализация фирменных интересов. Прирост прибыли в этих условиях от внедрения мероприятий (6) по программе инноваций и инвестирования из любых источников, по замене импортных технических средств и механизмов на отечественные, рассчитывается по формуле:

$$\Delta P_{ic} = (P_{ci} \cdot v_i \cdot E_{vi} - K_{pl}) E_n, \quad (6)$$

где P_{ci} – контрактная цена импортного транспортного средства или изделия в конкретной иностранной валюте;

v_i – валютный курс иностранной валюты относительно национальной денежной единицы;

E_{vi} – покупательная способность иностранной валюты по группам товарам;

K_{pl} – стоимость отечественного транспортного средства или соответствующего изделия;

E_n – нормативный коэффициент эффективности инвестиционного процесса.

Следует обратить внимание на сложившееся отставание Украины от выбора решений относительно стратегии «Один пояс – один путь». По проекту «Нового шелкового пути» Азербайджан на основе проекта типа RO-Rax, разработанного в Одесском инженерном бюро, строит паромы для новых грузопотоков. Фактически демонстрируется возможность прироста прибыли (7) от внедрения отечественных технических средств, разработанных по инновационным программам, и используемым по группе оборотного капитала, определяется по условию:

$$\Delta P_{wc} = (C_{wn} \cdot v_v \cdot E_{nb} - C_{wc}) Q_p \quad (7)$$

где C_{wn} – импортная цена единицы ресурсов в иностранной валюте;

C_{wc} – рыночная цена соответствующих ресурсов, которые могут быть произведены в отечественной экономике;

Q_p – расчетный объем годового спроса на данный вид ресурсов, который может быть заменен на отечественную сырьевую базу.

Проблемой финансовой независимости украинского экспорта является то, что порядка 90 процентов грузооборота морских портов страны обслуживается иностранным флотом. Из 40 миллионов т экспорта зерна отечественным флотом обеспечивается порядка 7 процентов. При использовании национального флота возможно существенное снижение потребности в иностранных кредитах для сбалансированности бюджета. С учетом отмеченного прирост прибыли по мероприятиям технического совершенствования (8), направленным на сокращение валютных расходов по транспортному флоту за время работы в определенном сегменте фрахтового рынка:

$$\eta C_{sv} = \eta C_{svi} v_{vc} - \Delta C_{sn} \quad (8)$$

где ηC_{sv} – экономия рейсовых валютных расходов по судам на годовой объем перевозок;

v_{vc} – валютный курс по соответствующим институциональным основам;

ΔC_{sn} – дополнительные рейсовые расходы по содержанию судов в расчете на годовой объем перевозок.

Сложность, противоречивость и неопределенность изменения внешних условий формирования рынка морской торговли усложняет управление экономической эффективностью торгового судоходства. Принципиальным становится разработка и использование специального инструментария оценки устойчивости судоходных компаний в системе фрахтового рынка. С учетом возрастающей капиталоемкости и разнообразия рисков достижения прогнозных параметров инновационной и инвестиционной деятельности по

программам экономической устойчивости судоходных компаний необходима оптимизация соотношения государственной поддержки национальных судовладельцев и выбора рациональных конкурентоспособных технико-экономических характеристик морских транспортных предприятий.

Выводы. Современные процессы глобализации экономических отношений реализуют основное направление повышения экономической эффективности: минимизацию 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, обеспечива-

ющих экономичность транспортных процессов, рост капиталотдачи и производительности труда. Эффективность работы торговых портов зависит при прочих равных условиях от обоснованности технических, организационных и менеджерских решений. Проблема заключается в оптимизации мощностей и рациональности их использования, в сбалансированности ресурсов по хозяйствам порта.

Фактор времени становится ограничивающим условием эффективности функционирования и отражается в планах транспортного обслуживания мировой экономики. Это выражается в росте интенсивности обработки флота, сокращении сроков службы транспортных средств, расширение принципов непрерывности доставки грузов и оптимизация взаимодействия смежных видов транспорта.

Поэтому в мировом судоходстве наряду со свободной регистрацией тоннажа под флагами «необходимости» широко используется система поддержки национального флота и получает развитие принцип «двойного» регистра. Это определенной степени снижает остроту коммерческих проблем относительно выгоды использования тоннажа судовладельцев, не обладающих значительными суммами инвестиций.

Список использованных источников:

1. Сломан Дж. Экономика / Дж. Сломан; пер. с англ. под ред. С. В. Лукина. Питер, 2005. 832 с.
2. Дамодаран А. Инвестиционная оценка / А. Дамодаран. Пер. с англ. Москва: Альпина Бизнес Букс, 2004. 1342 с.
3. Гриффитс А. Экономика для бизнеса и менеджмента / С. Уолл пер. с англ. Днепропетровск: Баланс бизнс букс, 2007. 944 с.
4. Котлубай А.М. Проблемы теории и практики развития морского транспорта Украины. Одесса: ИПРЭИ НАН Украины, 2011. 266 с.
5. Портер М. Конкуренция /М. Портер; пер. с англ. О. Л. Пелявского и др. Москва: Издательский дом «Вильямс», 2005. 605 с.
6. Яворская А. Ф. Нормализация состояния подсистем морского транспорта по критериям устойчивости. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. Зб. Наук. праць ОНМУ. 2018. Вип. 2(63). С. 34 – 42.
7. H. Klimek Nowa koncepcjatraneuropejskiej sieci transportowej. Studia I materialy Synchronne transportu i handlu morskiego. Gdansk, 2013. P. 11 – 34.
8. Heilbroner R. Economics Explained / L. Thurow. NEW York: TOUCHSTONE, 1994. 285 p.
9. Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD. New York and Geneva: UN, 2018. 148 p
10. Schulc A. Kreuzfahrten und Schiffsverkehr im Tourismus / J. Auer. Munchen: Oldenbourg, 2010. 397 p.
11. Tatyana Frasyniuk, Natalia Primachova Marine Shipping Industry Within the System of Global Economic Relations Sustainability [Electronic resource] International Journal of Engineering & Technology. – 2018. – Vol.7, No 4.3 (2018): Special Issue 3. – p. 451-455. URL: <https://www.sciencepubco.com/index.php/ijet/article/view/19914> (дата обращения 03.10.2019)

References:

1. Sloman Dzh. Ekonomiks (2005) / per. s angl. pod red. C. V. Lukina. Sankt-Peterburg. (in Russian)
2. Damodaran A. (2004) Investitsionnaya otsenka [Investment grade] / Per. s angl. Moscow: Al'pina Biznes Buks. (in Russian)
3. Griffiths A. (2007) Ekonomika dlya biznesa i menedzhmenta [Economics for Business and Management] / per. s angl. S. Uoll. Dnepropetrovsk: Balans bizns buks (in Russian)

4. Kotlubaj A.M. (2011) Problemy teorii i praktiki razvitiya morskogo transporta Ukrainy [Problems of the theory and practice of development of maritime transport of Ukraine]. Odessa: IPREEI NAN Ukrainy (in Russian)
5. Porter M. (2005) Konkurenciya [Competition] / per. s angl. O. L. Pelyavskogo i dr. Moscow: Izdatel'skij dom «Vilyams»
6. Yavorskaya A. F. (2018) Normalyzatsyya sostoyannya podsystem morskoho transporta po kryteriyam ustoychivosty [Normalization of the state of marine transport subsystems according to sustainability criteria]. Rozvytok metodiv upravlynnnya ta hospodaryuvannya na transporti. Zb. Nauk. Prats. ONMU. Vyp. 2(63), s. 34 – 42.
7. H. Klimek Nowa koncepcjatraneuropejskiej sieci transportowej / H. Klimek. – Studia I naterialy Sycnbnene transportu i handlu morskego/ – Gdansk, 2013. h / 11 – 34.
8. Heilbroner R. Economics Explained/L. Thurow. – NEW York: TOUCHSTONE. 1994/ – 285 p.
9. Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD – New York and Geneve: UN, 2018. – 148 p.
10. Schulc A. Kreuzfahrten und Schiffsverkehr im Tourismus|J. Auer. – Munchen: Olderboung, 2010. – 397 p.
11. Tatyana Frasyuniuk, Natalia Primachova Marine Shipping Industry Within the System of Global Economic Relations Sustainability [Electronic resource] International Journal of Engineering & Technology. – 2018. – Vol.7, No 4.3 (2018): Special Issue 3. – p. 451-455. URL: <https://www.sciencepubco.com/index.php/ijet/article/view/19914> (data obrashcheniya 03.10.2019)