

УСЛОВИЯ РЕАЛИЗАЦИИ МОРСКОГО ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦИАЛА СТРАНЫ

Примачева Н. Н.

Уточнена сукупність умов ефективного розвитку морського транспортного потенціалу по критеріях стійкості системи. Розкриваються закономірності управління по конкретних цілях на етапах життєвого циклу корпорації. Звертається увага на особливості розвитку окремих секторів судноплавного ринку.

Анализ достижений и публикаций. Параметры развития судоходного рынка в 2006 – 2007 годах и стремительный его спад в 2009 году подчеркивают необходимость постоянного мониторинга текущей ситуации и оценки состояния в среднесрочной перспективе. К сожалению, в периодических изданиях [1] основное внимание акцентируется на ретроспективе и на краткосрочных периодах фрахтового цикла. Недостаточно внимания уделяется методологии становления Украины как морского государства. Эти вопросы раскрываются в монографиях [2, 3] и, наконец, подняты на государственном уровне [4]. Тем не менее, требуется постоянное обобщение происходящих процессов в глобальном рынке морской торговли с учетом национальных приоритетов.

Экономические циклы, как форма экономического функционирования [5] мировой экономики, определяют нестабильность развития и обслуживающих международных отношения подразделений инфраструктурного комплекса. В этом аспекте следует вспомнить падения фрахтового рынка в 1975, 1982, 1998, 2001 и в 2005 годах. Стабилизация и рост фрахтового рынка наблюдается вследствие преодоления кризисных явлений в мировой экономике и на уровне мезоэкономики. Однако устойчивость фрахтового рынка в значительной степени зависит от сбалансированности предложения провозной способности относительно величины грузопотоков [6]. Эта сбалансированность должна основываться на адекватности поставок нового тоннажа и вывода из эксплуатации не отвечающего требованиям надежности и необходимой провозной способности.

Динамичность развития экономики Китая и Индии, несмотря на объемность национальных рынков, предопределяет усиление товарообмена между этим регионом и Европой. Поэтому возрастает роль ускорения доставки готовой продукции. Приоритетным в этом аспекте является использование крупнотоннажных контейнеровозов. Эта стратегия реализуется с середины девяностых годов двадцатого века.

Сложность позиционирования морских транспортных предприятий в системе фрахтового рынка обуславливается как особенностями производственной деятельности, так и необходимостью управления социальными параметрами фирмы. Как известно, эта деятельность для большинства промышленных предприятий не входит в сферу корпоративных

интересов. Для судоходных компаний и торговых портов важен контроль оптимальностью условий труда. Это вытекает как из регулирующих стандартов Конвенций, так из роли стоимости человеческого капитала морских транспортных предприятий. Центром становится проблема стабильности производственного коллектива по параметрам конкурентоспособности.

Постановка задачи. Состояние рынка морской торговли [7] является как следствием экономического развития отдельных регионов, так и фактором дальнейшего совершенствования международного разделения труда. С расширением объемов морских перевозок и существенным увеличением денежных потоков возникают задачи рационального участия в транспортном обслуживании внешнеэкономических отношений.

Объективная морская транспортная политика страны [7] рассматривается в качестве составляющей системы экономических мер относительно международного положения страны и способности ее решать задачи безопасности внешней торговли и оптимизировать платежный баланс. Фактически транспортная система наиболее четко отражает положение государства в процессах глобализации и интеграции [8].

В системе экономического развития морского транспорта важнейшим фактором является уровень и рост экспорта. Этот показатель в свою очередь отражает как экономический потенциал страны, так и ее позиции в международном разделение труда. Масштабы экспорта также характеризуют конкурентоспособность экономики и организационные факторы маркетинговой деятельности.

Постоянная динамичность параметров фрахтового рынка и изменчивость условий формирования грузопотоков и тарифов предопределяет задачи управления конкурентоспособностью предприятий морского транспорта на основе оптимизации инвестиционных проектов.

С позиции обеспечения национальных интересов при реализации внешнеэкономической деятельности должна быть выработана государственная стратегия развития морского транспортного комплекса. Исторически, кроме чисто коммерческих преимуществ национального флота, морские державы использовали налоговую политику, инструментарий субсидирования и льготного кредитования. В то же время факторы экономического и политического характера предопределяли масштабы и методы поддержки предприятий морского транспорта [9].

Динамичность и цикличность функционирования глобальных экономических отношений формирует задачи управления развитием национального флота и портов по критериям адекватности внутренним потребностям и внешним условиям конкурентоспособности.

С учетом современного состояния проблемы **целью статьи** является систематизация условий формирования и трансформации важнейших сегментов глобального судоходного рынка [1]. Это необходимо для разработки проектов развития отдельных судоходных компаний и реализации морской транспортной политики страны в среднесрочном периоде.

Результат. В условиях растущей интеграции и глобального подхода к решению не только важнейших экономических проблем усиливаются мировые хозяйственные связи, предопределяющие трансформацию роли отдельных

регионов и стран. Поэтому следует учитывать зависимость отдельных проектов развития торгового судоходства страны от характера формирования общесистемных и региональных балансов: торгового, валютного и бюджетного. Дисбаланс реальных денежных потоков, товарного производства и фондового рынка и предопределил падение морской торговли в 2008 – 2009 годах.

Если грузовладельцы и судоходные компании формируют свои отношения на искаженном восприятии реальной тенденции глобальных процессов, то снижается возможность достижения оптимальных совокупных и предпринимательских результатов. Это подтверждается периодическими кризисами фрахтового рынка.

Сохранение торгового дисбаланса между морскими державами при одновременном увеличении дальности перевозок определенным образом сдерживает опережение предложения тоннажа над реальным выпуском глобального ВВП. При этом интенсивность контейнерного потока в восточном направлении на Тихоокеанских маршрутах, превышающая в 2,5 раза интенсивность в обратном направлении предопределяет необходимость компенсации провозной способности контейнеров, идущих в балласте. Эта часть контейнеров фактически не участвует в перевозках на других направлениях и тормозит уровень несбалансированности совокупного спроса и предложения.

Проблема стабильного эффективного позиционирования в приоритетных направлениях развития морского транспорта сводится не только к сохранению традиционной роли флота и портов, но в определяющей степени содержит задачи рациональной диверсификации. В этом аспекте возрастает роль прогнозирования состояния важнейших секторов фрахтового рынка. Важно своевременно учитывать положительные и отрицательные тенденции развития грузопотоков.

Параметры участия страны в международном рынке морских перевозок, в конечном счете, предопределяется двумя условиями:

- экономической политикой и стратегией морской державы;
- менеджментом, нацеленным на коммерческую деятельность в системе глобального фрахтового рынка.

Для этого необходимо наличие полномасштабной экономико-правовой базы, с одной стороны, и свободы экономической деятельности, с другой. В качестве важнейшего экономического ограничения становится управление инвестиционными и денежными потоками. Поэтому следует учесть, что: «Реакция на цену зависит от сложной системы причинно следственных связей и взаимосвязанных факторов, относительно которых должна быть собрана информация.» [10, с. 90].

При выборе направлений и формы позиционирования новых судоходных компаний необходимо учитывать не только возникающие грузопотоки, но устойчивые закономерности функционирования традиционных секторов фрахтового рынка. К таким закономерностям относится снижение активности балкерного судоходства в летние месяцы. Отмечаются периодические отклонения от этой закономерности в связи с изменением принципов и направлений размещения производительных сил в соответствии с факторами интеграции и экспорта капитала. Именно такое состояние

наблюдалось в течение 2000 – 2003 годов.

Об особенностях функционирования специализированных секторов фрахтового рынка можно проследить по характеру формирования рынка сталелитейной промышленности. Экономический рост и индустриализация стран Азиатско-тихоокеанского региона является важнейшим фактором роста выпуска металла, несмотря на диверсификацию его потребления по отраслям. Однако неравномерность развития по регионам мира и структурные сдвиги в производстве определяют причины изменения объемов потребления. При этом усиливается роль в производстве металла Китая и Индии. Поэтому с целью поддержания цен на рынках при общем спаде или демпинговом давлении отдельных стран ведущие производители стали (США, Россия, Япония, Корея) обычно снижают выпуск. Особенно ярко это проявилось в 1999 – 2000 годах. Одновременно основные потребители стали усиливают антидемпинговые расследования. В этих условиях замедляется процесс обновления тоннажа из-за проблем использования базовой провозной способности.

К сожалению, в Украине из-за приоритетной концентрации внимания на политических аспектах развития недостаточно уделялось внимания национальным целям и масштабным экономическим процессам. Поэтому развитие морского транспорта осуществлялось бессистемно. Неопределенность направлений интеграции и масштабов позиционирования в глобальном экономическом пространстве ограничивала возможности оценки и обоснования грузовой базы, на которой можно было развивать конкурентоустойчивые флот и порты. Именно это в последствии существенно ограничило поток инвестиций.

Судоходный рынок в определяющей степени зависит от экономического роста в отдельных странах. Именно жесткое падение объема национального производства и структурные изменения в позиционировании в международном разделении труда Украины привели к последующему обвалу транспортного комплекса и к тотальному снижению провозной способности национального торгового флота.

В системе управления эффективностью функционирования и выбора стратегии развития морских транспортных предприятий принципиальное значение приобретает обоснование параметров позиционирования предприятия по основным этапам жизненного цикла. В этом отношении следует согласиться с подходом, что жизненный цикл отрасли – это «Этапы, через которые, как правило, проходят фирмы отрасли в процессе своего развития» [11, с. 517]. Относительно жизненного цикла фрахтового рынка, как особой формы отрасли в рыночном понимании можно представить следующие ее структурные элементы, через которые проходят морские транспортные предприятия (рис. 1).

Из рисунка видно, что на первом этапе становления судоходной компании в системе развивающегося фрахтового рынка формируются условия быстрого роста результатов на основе инвестиционной деятельности. На втором этапе позиционирования по количественным и качественным параметрам обеспечивается устойчивый рост денежных потоков. Третий этап жизненного цикла фрахтового рынка характеризуется полномасштабной реализацией провозной способности и появлением признаков избыточности провозной способности. И, наконец, на четвертом этапе происходят системные изменения в объемах и структуре фрахтового рынка вследствие чего из-за снижения

адекватности технико-экономического уровня торгового флота возникают проблемы с ростом эффективности реализации производственного потенциала.

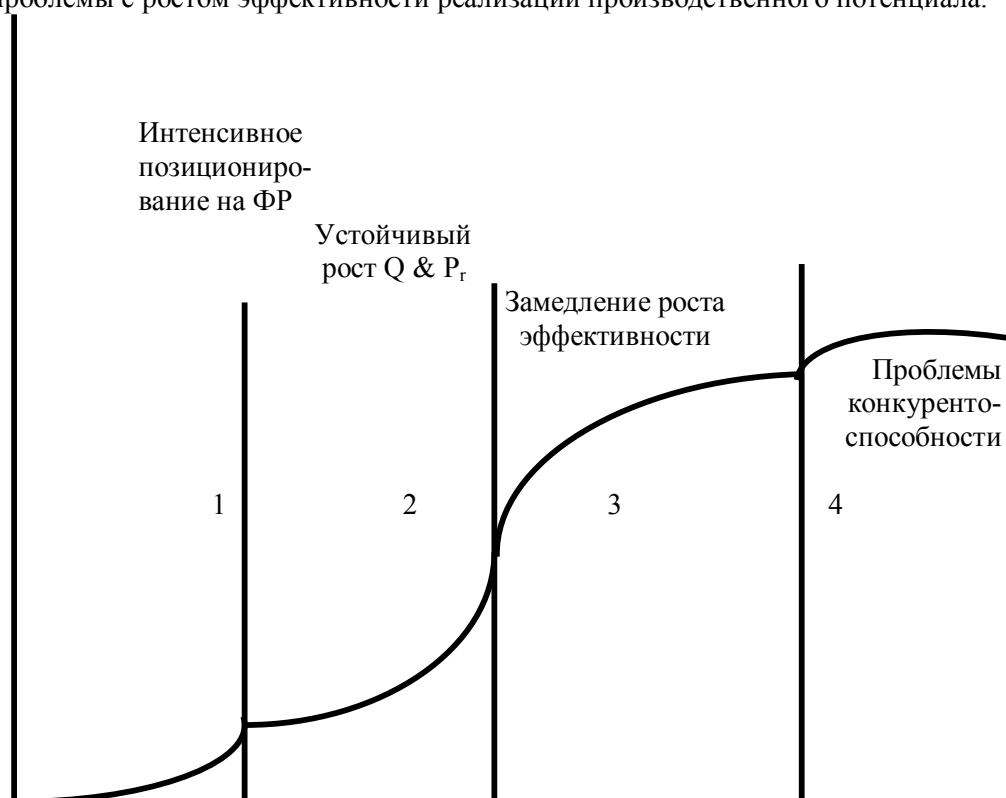


Рис. 1. Жизненный цикл фрахтового рынка и позиционирования судоходных компаний

Поэтому необходимо следить за динамикой фрахтового рынка и накоплением инвестиционных ресурсов для поддержания параметров соответствия флота условиям конкуренции на основных этапах жизненного цикла компании и региона операторской деятельности.

Следует отметить наличие инвестиционного риска на первом этапе развития идеи, раскрывающей стратегию формирования судоходного потенциала страны или отдельной компании. При этом на этапе формирования отрасли (в рыночном понимании) возможно возникновение ситуации: «... эффективность выживших фирм приближается к эффективности функционирования фирм в среднем в экономике» [11, с. 599]. Однако это заключение не относится к случаю субстандартных судоходных компаний, которые преобладают в структуре торгового флота Украины.

Появление в секторе фрахтового рынка новых конкурентных судоходных компаний приводит к давлению на тарифные ставки, поэтому прибыль имеет тенденцию к снижению. Именно поэтому ограничены возможности и параметры восстановления потенциала провозной способности бывших крупных морских пароходств Украины. Ограниченно поддерживается наращивание дедвейта АО «Укрречфлота», имеющего определенные рамки позиционирования в локальных секторах фрахтового рынка.

Вывод. С целью достижения функциональной и финансовой устойчивости судоходных компаний в системе национальных интересов и в структуре мирового фрахтового рынка необходимо повышение не только конкурентоспособности торгового флота, но и реализации определенных институциональных трансформаций. В конечном счете, в качестве критерия макроэкономического подхода к стимулированию предпринимательских решений следует рассматривать максимизацию фрахтовой выручки и ее эффективное распределение между субъектами морехозяйственного комплекса и государственным бюджетом.

Одним из основополагающих принципов конкурентной устойчивости судоходных компаний является свободный доступ к глобальному рынку морских специалистов. В этом аспекте особое место занимает способность страны обеспечить гражданам конкурентный уровень образования, а иностранным компаниям, соответствующим образом, оплачивать труд морских специалистов, независимо от их гражданства. Вследствие этого в странах с недостаточным уровнем провозной способности флота возникает возможность использовать потенциал индивидуальных инвесторов.

Необходимо также учитывать стратегию грузовладельцев, включающую проекты сокращения транспортных затрат. Достаточно рассмотреть подход: «Сокращение затрат на содержание запаса должно привести к исключению дополнительных транспортных расходов». С этим, в частности, связано опережающее развитие контейнерных технологий доставки грузов на базе TEU.

В любых условиях, тем не менее, фрахтовый рынок относится к структурам, которые достаточно четко в своих изменениях согласуются с важнейшими положениями экономической теории. Цикличность развития отражает жесткую связь динамики цен на суда новостроя и на вторичном рынке от характера изменения и периода устойчивости тарифных и фрахтовых ставок.

Литература

1. Хайминова Ю.В. 2006: спад или подъем? //Судоходство. – 2006. - № 7 – 8 (122-123). С. 18-20.
2. Котлубай О. М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні. - Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2004. – 453 с.
3. Николаева Л. Л. Принципы устойчивого развития судоходных компаний в глобальном рынке морской торговли. – Одесса: Фенікс, 2007. – 323 с.
4. Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави. РНБОУ, Рішення від 16.05.08 р. 10 с. //Офіційне Інтернет-представництво.
5. Самуэльсон П., Нордхаус В. Экономика. – Пер. с англ. М.: ООО «И.Д. Вильямс, 2007.- 1360 с.
6. Review of Maritime Transport 2007. – New York and Geneva, 2007. – 145 p.
7. Global Shipping Markets Review 2007. – HSBC, <http://www.hsbc.com>
8. Щербанин Ю. А. Международный обмен и транспорт. – СПб.: Лики России, 2003. – 65 с.

9. Примачев Н.Т., Примачев А.Н. Принципы интеграции в торговом судоходстве. – Одесса: Феникс, 2006. – 359 с.

10. Долан Р. Дж., Саймон Г. Эффективное ценообразование. – М.: «Экзамен», 2005. – 416 с.

11. Боди З., Кейн А., Маркус А. Дж. . Пер. с англ. Принципы инвестиций. – М.: Вильямс, 2002. – 984 с.

Abstracts

N. Primachova

Terms of realization of a marine transport potential of country

The aggregate of terms of effective development of a marine transport potential is specified on the criteria of firmness of the system. conformities to the law of management open up on concrete aims on the stages of life cycle of corporation. attention applies on the feature of development of separate sectors of navigable market.