

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ОБОСНОВАНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ РЕШЕНИЯ В ТОРГОВОМ СУДОХОДСТВЕ

Сотниченко Л.Л., Бажан А.Н.

Розглядається система чинників ухвалення оптимальних економічних рішень. Освітлюються механізм і науково-методичні аспекти управління економічною стійкістю торгового судноплавства. Вдосконалення механізму ґрунтується на досягненні єдності господарської діяльності по принципах функціонування ринку транспортних послуг.

Современная система управления морехозяйственным комплексом [2, 5] отличается некомплексностью и в ряде подходов не согласуется с важнейшими принципами мирового рынка транспортных услуг [3, 5]. Поэтому необходимо обратить особое внимание на принятие экономических решений [6, 4] в условиях дефицита инвестиционных ресурсов [1].

Существенным недостатком любой системы обоснования инвестиционных решений следует считать наличие определенного разрыва между содержанием и базой разработки проектных показателей и показателей функциональной деятельности жизненного периода. Ориентация на минимум приведенных затрат [2] и оптимизация чистой текущей стоимости [4, 1] не учитываются в нормальной хозяйственной деятельности. Эти показатели обеспечивают только сравнительную эффективность альтернативных проектов реализации инвестиционных ресурсов. Для обеспечения эффективности функциональной деятельности необходимо использовать особую форму управления результатами.

Совершенствование механизма принятия экономических решений – основное условие достижения устойчивых нормализованных результатов и одновременно кратчайший путь использования научных положений и мирового опыта в управлении конечными результатами в любом секторе рыночной экономики, в том числе и на морском транспорте. Особо выделяются при этом проблемы отдачи ресурсов и полного обеспечения потребностей фрахтового рынка. Выбор сектора операторской деятельности предполагает широту информационного обеспечения экономических и инвестиционных решений.

Методической основой принятия инвестиционных решений является международная система стандартов поведения национальных транспортных компаний и государственные программы развития, а также ориентация на сложившиеся условия рынка транспортных услуг.

Совершенствование системы принятия экономических решений по критериям оптимальности показателей должно нацеливаться на достижение экономической безопасности национального хозяйственного комплекса. Внимание поэтому концентрируется на экономических, политических и организационных предпосылках создания эффективного национального

морского транспортного потенциала.

Таким образом, цель статьи заключается в определении алгоритма принятия экономических решения, который позволит совершенствовать механизм принятия экономических решений в системе становления Украины как морской державы

В качестве основных направлений развития национальной транспортной системы следует рассматривать:

- определение необходимого уровня провозной и пропускной способности и выбор инвестиционных программ их обеспечения;
- формирование принципов и масштаба государственной поддержки отечественных транспортных предприятий;
- использование современных технологий интеграции в мировое транспортное пространство;
- реализация ресурсосберегающих технологий доставки товаров по критериям экономической конкурентоспособности.

Такой подход обеспечивает использование факторов производства адекватно предельным показателям функционирования.

Проблемой оптимальности развития и функционирования предприятий морского транспорта остается современная концепция управления по критериям государственной целесообразности и коммерческой эффективности. Созданная первоначально с последующей трансформацией структура отраслевого управления оказалась неспособной решить не только перспективные задачи, но и текущие проблемы. Судоходство потеряло грузопотоки, флот фактически ликвидирован. Национальные судовладельцы не защищены государством от неправомерных действий конкурентов и деструктивных сил.

Стратегия экономического развития морского транспорта, нацеленная на расширение участия в мировом рынке транспортных услуг и стабильности функционирования, предполагает увеличение доли интенсивных капитальных вложений. Функциональная конкурентоспособность требует ввода в действие высокопроизводительных типов флота, реконструкции и строительства грузовых терминалов. В качестве основного критерия реализации этой стратегии является ориентир на сокращение времени оборота транспортных средств и реализация мультимодальных транспортных технологий.

Для реализации такого подхода необходимы два условия:

- наличие определенной первоначальной материально-технической базы;
- инвестиционное сопровождение этапов развития.

Механизм оптимизации хозяйственных процессов должен ориентироваться на поддержание постоянной конкурентоспособности. Только на этой основе может быть достигнуто повышение эффективности функционирования судоходных компаний. Рациональность использования транспортного потенциала по экономическим результатам и затратам основывается на двух подходах:

- в стремлении судовладельца к достижению финансовой устойчивости;
- государственной поддержке национальных транспортных систем по широкому спектру мероприятий.

Поэтому оценка конечной цели развития предполагает наличие показателей, объединенных методологическим единством и ориентацией на конечные результаты. Главное в таком подходе - разделение потока усилий, обеспечивающих достижение функциональной и финансовой устойчивости. На рис.1 представлена информационно-логическая модель формирования национального транспортного потенциала с учетом стратегических задач и совокупности факторов. Учет воздействия последних на национальный судоходный комплекс зависит от доступности инвестиционных ресурсов и уровня государственной морской политики.

Любое инициативное предпринимательское решение, основанное на использовании собственных или заемных инвестиционных средств, ориентируется на эффективное функционирование и возмещение основного капитала. Поэтому, если национальная экономическая система не создает условий для шиппинговой деятельности с минимальным риском, проблема решается на основе экспорта капитала. В мировом торговом флоте - это известный принцип рефлагирования. Этот принцип основан на минимизации уровня налогообложения. Сужение судовладельцами налогооблагаемой базы приводит к экономически неоправданным, по сравнению с другими подходами, ставкам прибыльности. Институт подставных флагов снижает заинтересованность в привлечении инвестиционных ресурсов, с одной стороны, и ограничивает возможности развития торгового флота развивающимися странами, с другой.

Жесткие условия достижения функциональной устойчивости (рис.1) национальных судоходных компаний усиливают значение механизма управления их технико-экономическим уровнем. В свою очередь, конкурентоспособность судов торгового флота обуславливает величину прямого и внесистемного экономического эффекта. Первый характеризует финансовую устойчивость судоходной компании в течении активной части жизненного цикла и должен рассчитываться с учетом закономерностей функционирования судостроительного, фрахтового и инвестиционного рынков:

$$\mathcal{E}_{cx} = \sum_{i=1}^T Q_i \cdot (P_{cfi} - \bar{C}_{si}) \cdot (1 - t_x - \rho_p) \cdot \alpha_{ii} - \sum_j^{T_n} K_{pj} \cdot \alpha_{ij} \quad (1)$$

где T - жизненный цикл проекта развития и функционирования судоходной компании;

Q_i - среднегодовой объем перевозки грузов;

P_{cfi} - фрахтовая (тарифная) ставка периода принятия экономических и инвестиционных решений;

\bar{C}_{si} - средние затраты [3] без учета амортизационных отчислений;

t_x - ставка налога на прибыль;

ρ_p - оценка уровня риска по факторам функционирования фрахтового рынка;

α_{ii} - коэффициент дисконтирования денежных потоков за жизненный цикл проекта;

K_{pj} - инвестиции в развитие судоходного комплекса;

α_{ij} - коэффициент нарастания затрат.



Рисунок 1. Система факторов оптимизации производственного потенциала предприятий морского транспорта

Внесистемный эффект повышения технико-экономического уровня торгового флота отражает результат ускорения доставки товаров. Поэтому он предопределяет место данного транспортного предприятия в интермодальных сообщениях и в целом в данном секторе рынка транспортных услуг.

$$\Delta \mathcal{E}_{уд} = \frac{\sum \Delta Q_i \eta t p_{CG} \alpha_{ii}}{365} - K_{PUM}, \quad (2)$$

где ΔQ_i – количество грузов, ускорение доставки, которых целесообразно по условиям мировых хозяйственных связей;

ηt – сокращение времени доставки товаров за счет интенсификации обработки тоннажа и оптимизации эксплуатационно-технических параметров судов;

p_{CG} – средняя цена товаров, доставка которых обеспечивает сокращение оборотных фондов;

K_{PUM} – капитальные затраты по реализации проекта конкурентной устойчивости национального морского транспортного предприятия.

В развитии морского транспортного комплекса страны, определяющего ее фрахтовую безопасность, государство должно регулировать оптимальность реализации национальных интересов. К сожалению, глобальные ошибки реформирования экономики Украины получили свое развитие и в системе морского транспорта. Гарантированный спрос на работу предприятий морского транспорта обусловил повышенный интерес коммерческих структур к решению проблемы наибольшего прироста прибыли на вложенный капитал.

На стадии разработки, реализации и первоначальной эксплуатации требуются значительные суммы инвестиционных ресурсов. Если изменяется конкурентоспособность за счет роста производительности, долговечности и экономичности, возникают значительные капитальные вложения, целесообразность которых должна быть доказана специальными расчетами.

Оптимизация затрат грузовладельцев и устойчивость их экономической деятельности на выбранном секторе мировых хозяйственных связей зависит от минимизации транспортных издержек. Поэтому критерии развития флота, а также результаты его деятельности не должны расходиться с задачами потребителей транспортных услуг. В этом отношении можно согласиться с выводом «для оценки анализируемого инвестиционного проекта было бы полезно использовать стоимость на конец горизонта развития» [1].

Совершенствование механизма принятия экономических решений в системе становления морского транспорта и обеспечения его стабильной работы должно основываться на достижении единства хозяйственной деятельности по принципам функционирования рынка транспортных услуг и достижения, перспективных социально-политических задач. Важнейшим в выработке концепции эксплуатационной деятельности судоходных компаний следует считать преодоление разрыва между теоретическими и методическими положениями и принципами управления конкурентной устойчивостью в реальных условиях фрахтового рынка.

Рассматривая повторяющиеся явления в системе мирового судоходства,

такие, например, как цикличность фрахтового рынка, несбалансированность провозной способности и грузопотоков, старение и обновление флота, важно отметить то, что объективная потребность в работе предприятий морского транспорта не снижает степень риска реализации выбранной стратегии развития. Поэтому критерием принятия экономических решений всегда выступает фактор времени и предельная капиталоемкость развития.

При этом следует иметь в виду, что в экономике морского транспорта в течение длительного периода однозначные по смыслу явления не повторяются с одинаковыми последствиями и содержанием. Поэтому необходимо существенно обновить взгляды на казалось бы, традиционные явления и уточнить основы систематизации эффективного функционирования флота.

При обосновании стратегии устойчивого функционирования и конкурентоспособного развития национальных судоходных компаний необходимо учитывать постоянные изменения в системе мирового торгового судоходства. Особое место в общей характеристике транспортного обслуживания мировых хозяйственных связей занимает интенсивность обработки грузовых потоков. При постоянных структурных сдвигах в составе флота и в составе перевозимых грузов интенсивность отклоняется от базисного уровня. Этот процесс затрудняет оценку результатов и обоснование оптимальной ресурсоемкости транспортных процессов. Для уточнения возможностей судоходных компаний в условиях сбалансированных равновесных тарифов важно учитывать параметры изменения капиталоемкости и трудоемкости перевозки грузов с учетом изменения качества транспортного обслуживания грузопотоков.

Формирование стратегии достижения транспортной безопасности национальных экономических интересов в системе международного разделения труда основывается на разработке и реализации программы активной поддержки судоходных компаний. В этом процессе главной становится проблема выбора механизма и инструментария концентрации и распределения инвестиционных ресурсов. В зависимости от ситуации, сложившейся в данной экономической системе и на мировом фрахтовом рынке используются как косвенные, так и прямые методы инвестиционной поддержки национального морского транспортного комплекса. В любом случае задача сводится к выбору и учету коэффициента приоритета реализации возможных вариантов решения проблемы.

Таким образом, изложенное выше обеспечивает совершенствование механизма принятия экономических решений в системе становления Украины как морской державы. При этом обеспечивается стабильность работы морского транспорта. В качестве критерия достижения единства хозяйственной деятельности по принципам функционирования рынка транспортных услуг и достижения перспективных параметров транспортного комплекса рассматривается сбалансированность макроэкономических целей и предпринимательских интересов.

Литература

1. Бирман Г., Шмидт С. Экономический анализ инвестиционных проектов. М.: «ЮНИТН», 1997. – 631 с.
2. Винников В.В. Экономика и эксплуатация морского транспорта: Экономика морских перевозок. Экономические расчеты на морском флоте: задачи, ситуации, примеры: Учебное пособие для вузов водного транспорта. –2-е изд., перераб. и доп. – Одесса: Феникс, 2003 г. – 262 с.
3. Гребенщиков П.И., Леусский А.И., Тарасевич Л.С. Микроэкономика. – СПб.: СПбУЭФ, 1998. – 447 с.
4. Маленков Ю.А. Новые методы инвестиционного менеджмента. – СПб.: «Бизнес-пресса», 2002. – 208 с.
5. Примачев Н.Т., Вовк О.Ю. Эффективность функциональной деятельности предприятий морского транспорта. - Одесса: ИПРиЭЭИ, 2001. –134 с.
6. Райан Б. Стратегический учет для руководителей. – М.: «ЮНИТН», 1998. – 616 с.

Abstracts

L. Sotnichenko, A Bazhan.

Perfection of the system of ground economic decisions in the shipping business

The system of factors for making the optimal economic decisions is analyzed. The mechanism and scientific - methodical aspects of economic stability management in the shipping business are covered. Development of economic stability management is proved on achievement of unity of economical activities in accordance with principles of functioning of the market of freight services.