

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ

У роботі розглянуто проблему стійкого розвитку сучасних судноплавних компаній в умовах динамічності й нестійкості світового фрахтового ринку, на основі вибору ефективної організаційної структури управління, з урахуванням можливості мінімізації витрат і збереження капіталу в довгостроковому періоді. Ключові слова: судноплавна компанія, капітал, структура управління.

В работе рассмотрена проблема устойчивого развития современных судоходных компаний в условиях динамичности и неустойчивости мирового фрахтового рынка, на основе выбора эффективной организационной структуры управления, с учётом возможности минимизации затрат и сохранения капитала в долгосрочном периоде. Ключевые слова: судоходная компания, капитал, структура управления.

The problem of stability development of the modern navigable companies in conditions of dynamic and instability of the world charter market on the basis of a choice effective organizational structure of management, in view of an opportunity of expenses minimization and saving of the capital in the long-term period is considered in this paper. Key words: capital, the structure of management, navigable companies.

Постановка проблемы. Теоретические аспекты эффективного менеджмента торгового судоходства, условия глобализации фрахтового рынка, тенденции интеграции в форме взаимодействия, слияния или поглощения определяют необходимость уточнения и совершенствования методов принятия решений в системе операторской деятельности и инвестиционных процессов номинальными или реальными судовладельцами. При этом возникает необходимость в определении основных направлений совершенствования организационной структуры судоходной компании как основы системы устойчивого функционирования и развития компании.

Выбор организационной структуры управления для судоходной компании неразрывно связан с миссией, выработанной стратегией развития и позиционирования на фрахтовом рынке. В свою очередь тип стратегии и её цели изначально зависят от базового состояния судов и возможности реализации инвестиционного проекта. Основной перспективой стратегической ориентации является повышение экономичности функциональной деятельности. В краткосрочном периоде возможность снижения затрат ограничивается пределами обеспечения нормальной эксплуатации судов и переводом их в конкурентные регистры. В долгосрочном периоде основной тип стратегии повышения конкурентоспособности – это ввод в эксплуатацию высокопроизводительных специализированных судов, способных по провозной способности заменить несколько судов предыдущего поколения. Соответствующее уменьшение численности экипажей обуславливает экономию на содержании труда. Кроме

того, стирается проблема обеспечения плавсоставом в связи со снижением рейтинга работы на море в высокоразвитых странах.

Анализ последних исследований и публикаций. Вопросы устойчивого развития предприятий морского транспорта и в частности, судоходных компаний в последнее время рассматриваются в работах многих отечественных и зарубежных авторов [1, 2, 3, 4, 5, 6], среди которых особую актуальность приобретают исследования Примачёва Н.Т., Котлубая А.М., Винникова В.В.

Рассматривая организационную структуру управления как один из основных элементов дальнейшего эффективного функционирования судоходных компаний, необходимо отметить, что данная область исследований является ещё мало изученной как в теоретическом, так и в практическом плане, особенно с учётом современных тенденций глобализации и интеграции мировой экономики.

Цель статьи заключается в обосновании основы основных направлений устойчивого развития судоходных компаний в условиях глобализации и интеграции фрахтового рынка. В качестве основного параметра устойчивого функционирования судоходной компании на фрахтовом рынке рассматривается выбор эффективной организационной структуры по критериям минимизации затрат и сохранения капитала в долгосрочном периоде.

Результаты. В системе интеграционных требований взаимодействие судоходных компаний и средой их функциональной деятельности определяют два вида результатов: судоходные компании должны адаптироваться к изменениям на рынке транспортных услуг по техническому уровню флота и экономичности организации.

Поэтому при выборе стратегии позиционирования национального торгового флота необходимо не только оценивать состояние глобальной фрахтовой среды, но так же анализировать и учитывать действия основных сил, активно влияющих на процесс изменений конкурентного состояния в приоритетных для морской державы секторах.

Для достижения оптимальной устойчивости судоходной компании (СК) в конкурентной среде, ей необходимо обладать высоким технико-экономическим уровнем. Судоходным компаниям следует развивать те направления, которые по сравнению с конкурентами обеспечивают преимущества в технологии доставки грузов, уменьшении эксплуатационных издержек, сокращении времени полного обслуживания грузопотоков, контроля сектора оперирования.

Основная задача принятия стратегических решений на основе оптимальной организационной структуры заключается в достижении и сохранении оптимальной позиции СК в конкурентной среде рынка транспортных услуг. Этим определяется выбор целей в системе планирования с оценкой средств их достижения. Корпоративная цель

обуславливает комплексную устойчивость судоходной компании при адекватности:

- маркетинговым технологиям ведущих судовладельцев;
- НТП в направлении надёжности и экономичности;
- инвестирования в пределах жизненного цикла проекта.

Независимый выход в любом секторе фрахтового рынка связан с рядом проблем, обусловленных отсутствием навыков и информационного обеспечения. Поэтому мы полагаем, что объективным принципом стратегических подходов в судоходстве является выбор сфер и реализации сотрудничества на базе сложившихся процессов интеграции.

В торговом судоходстве широко развиты различные формы сотрудничества, выбор которых зависит от ситуации в данном секторе. Поэтому устойчивость судоходной компании следует основывать на одной из альтернатив:

- совместные предприятия;
- ассоциации судовладельцев;
- пуловые соглашения;
- холдинги;
- слияние и поглощение.

Отсюда при разработке инвестиционного проекта должны формироваться основные варианты сотрудничества. При этом важно соблюдение ряда стандартных теоретических подходов, раскрываемых совокупностью принципов [7,8].

Важнейшим в условиях ограниченности ТЭУ флота становится принцип тотальных затрат (всей совокупности издержек управления потоками) [9] по критерию минимума общих логистических издержек. Именно он является основой оптимизации издержек на основе рефлагирования, что и позволяет вписаться в логистические системы.

Одновременно принцип глобальной оптимизации обеспечивает согласование локальных целей функционирования звеньев системы [10, 11]. Однако субстандартные судоходные компании при несоответствии внешним условиям уходят из конкурентного сектора фрахтового рынка.

Поэтому центральным становится принцип разработки необходимого комплекса подсистем – технической, экономической, организационной, правовой, кадровой, экологической. Только на этом основании достигается соответствие принципу TQM – всеобщего управления качеством.

Начальным этапом реализации выбранной стратегии является формулировка цели в терминах технико-эксплуатационных и экономических требований. То есть конкурентоспособность флота и его организационная структура должны обеспечивать постоянство формирования чистых денежных потоков.

На конкурентном фраговом рынке важным моментом является аспект ожидаемой доходности и формирования рыночного равновесия. Именно равновесие в системе рыночного предложения и спроса на выбранном сегменте фрагового рынка, определяет равновесие цены, качества и конкурентной устойчивости. Однако важно согласование в системе управления параметров доходности (e) и уровня риска (β), обусловленных как внешними факторами формирования грузопотока, так и способностью менеджмента принимать решения в режиме реального времени.

Можно представить линию доходности операторской деятельности и риска неустойчивости фрагового рынка (ФР) (рис.1)

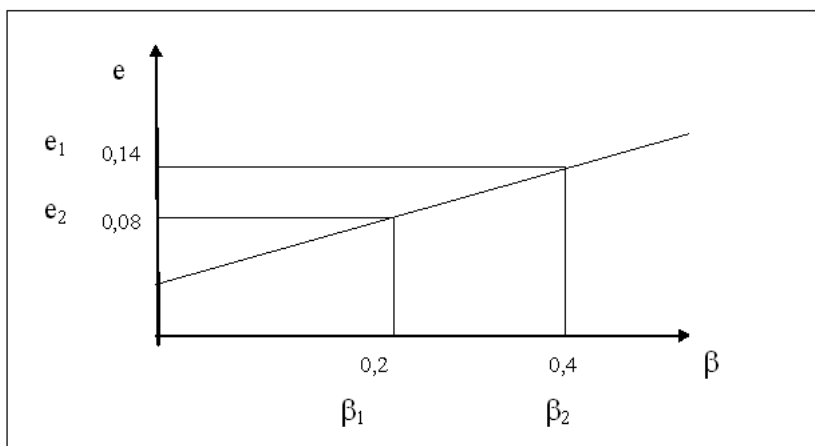


Рис. 1 Доходность операторской деятельности и риск неустойчивости ФР

Многолетние наблюдения состояния фрагового рынка, использование статистических методов анализа динамики и разработки экономико-математических моделей с низкой результативностью засвидетельствовали о сложности или невозможности четкой оценки изменения уровня тарифных (фраговых) ставок, поэтому с ростом доходности увеличивается риск сохранения сбалансированности дедвейта и грузопотоков, что ведёт к вытеснению с доходных секторов фрагового рынка субстандартных судоходных компаний, к которым относятся большинство украинских предприятий.

Фактически выявить устойчивую прогнозируемость фрагового рынка несложно. В этом отношении он подобен фондовому рынку с непрогнозируемым изменением курсов акций [7, с.409]. Поэтому важно определить вероятность изменений. Балтийский индекс показывает равнозначность как падений, так и роста фраговых ставок независимо от их базы. Этот фактор следует рассматривать не как недостатки ФР, а скорее как

следствие достаточной эффективности его функционирования на основании определённых внутренних индикаторов.

Поэтому важно выбрать стратегию и продолжительность программы пополнения флота с учётом пределов свободного изменения фрахтовых ставок.

При этом следует учесть, что при определённом оживлении ФР судоходные компании с достаточной провозной способностью спешат её эффективно реализовать, что и приводит в последующем к появлению фактора дисбаланса и падения ставок. С этого момента начинается уход провозной способности с убыточных секторов и появляется причина последующего роста фрахтовых ставок. При этом необходимо учитывать вероятностный характер реализации внешне торговых контрактов, что основывается на случайном блуждании уровней фрахтовых ставок в краткосрочном периоде при соблюдении трендов экономического развития и рынка транспортных услуг. Однако это не свидетельствует о наличии иррациональных факторов функционирования ФР. В наличии имеется существенный резерв в необходимом информационном обеспечении всех операторов морских перевозок. Это обстоятельство и предопределяет необходимость концентрации внимания в любой организационной структуре судоходной компании на изменчивость данного сектора фрахтового рынка.

При выборе стратегии и параметров развития торгового флота необходимо учитывать три условия:

- реальные потребности национальной внешней торговли;
- уровень развития мирового торгового флота и темпы приращения грузопотоков;
- принципы формирования тарифных ставок в основных секторах фрахтового рынка.

Последнее обстоятельство должно рассматриваться в качестве нормативных критериев принятия управленческих и инвестиционных решений. Независимые тарифы становятся в определенной степени ограничениями доступности текущих затрат и темпов повышения технико-экономического уровня флота. Поэтому в системе управления возможно использование классических экономических показателей типа – добавленная стоимость. Этот показатель при прагматической системе налогообложения в целом отражает как усилия владельцев капитала, так и характер внешней экономической среды. Именно этот показатель, в конечном счёте, оптимизируется действиями менеджерских структур.

Фактическое формирование величины дохода по условиям фрахтового рынка и конкурентоспособности флота судовладельца ставит основной задачей менеджмента – выбор уровня текущих затрат, обеспечивающих финансовую устойчивость предприятия. В любых условиях экзогенная система тарифов фрахтового рынка предопределяет необходимые величины дохода, текущих затрат, прибыли, уровня оплаты труда и капиталоемкости.

Поэтому главным становится выбор пределов провозной способности и удельной стоимости дедефта в расчете на жизненный цикл проекта функциональной деятельности.

Для учета в экономических параметрах инвестиционных проектов глобального подхода продолжительности отвлечения средств на формирование производственного потенциала необходимо учитывать совокупность потерь макроэкономического и предпринимательского уровней. Их следует приравнивать к величине экономического эффекта альтернативного использования совокупности ресурсов. Для предприятий морского транспорта он формируется в пределах нормы прибыли или учетной ставки банка и величины отвлеченных на время инвестиционного процесса средств.

$$E_{EL} = p_b \sum_1^T \left(K_{PO} + C_{STR} + C_{SI} + \Delta C_{SP} \right) \alpha_{ii} \quad (1)$$

Где p_b - норма прибыли или процентная ставка банка;

K_{PD} - капитальные затраты по инвестиционному проекту;

C_{STR} - затраты грузовладельцев за период, в течение которого не обеспечены нормальные транспортные услуги;

C_{SI} - затраты на покрытие валютных издержек по привлечению иностранных ресурсов;

ΔC_{SP} - приращение затрат по фактору несбалансированности использования ресурсов национального сектора или их отвлечения в другие производственные подсистемы;

$$\alpha_{ii} = \frac{1}{(1+r)^i} = \text{коэффициент дисконтирования денежных потоков по}$$

годам расчетного периода [12].

Для предприятий морского транспорта, достигших функциональной устойчивости в секторах специализации рынка транспортных услуг важно контролировать характер изменения результатов во времени. Это позволяет определить сущность и время возникновения прибыли и наметить проект выхода на адекватную конкурентоспособность, на что и должны направляться организационные структуры.

Кроме того, модели оценки ситуации должны отражать характер изменения капитальных активов, в форме:

- расчета ликвидационной стоимости;
- расчета восстановительной стоимости.

В то же время эти методы не рассматриваются в качестве альтернативы дисконтирования денежных потоков.

Следует учитывать усиление принципа стандартизации основных параметров торгового судоходства, которые реализуются как по линии ИМО

(Международная морская организация), так и странами – основными реальными владельцами торгового флота. При принятии решений относительно развития национального торгового флота важно адекватно реагировать на принципы стандартизации в проектировании судов, оборудования, снабжения, эксплуатации судов.

При этом следует помнить, что «транзакционные издержки – это издержки на организацию контактов и договоров – в общем торговли – между заинтересованными сторонами» [13, с. 50-51]. Именно такие контакты преобладают в торговом судоходстве, обеспечивающем устойчивость международных хозяйственных отношений. Поэтому возникают задачи оптимизации этих издержек. Одним из таких направлений и рассматривается интеграция.

Выводы. В связи с требованиями рынка морской торговли многие СК должны периодически менять свою целевую ориентацию. В первую очередь это касается изменения статуса, целей и задач компании, принципов работы, её организационной структуры и специализации, объёмов перевозок, секторов фрахтового рынка и т.д.

Конечные параметры развития судоходных компаний должны соответствовать принципу устойчивости и адаптивности – устойчивая работа при допустимых отклонениях параметров внешней среды (спроса, вариации тарифных ставок). В связи с чем, предпринимательские решения ограничиваются формированием общесистемного или макроэкономического эффекта. Поэтому при разработке программы развития необходимо проверить обоснованность частных показателей по уровню внешнего лимитирования результатов и затрат.

Судоходные компании должны ориентироваться на параметры своего развития, при которых можно контролировать и влиять на изменения среды операторской деятельности. Критическим критерием управленческих решений следует рассматривать формирование и сохранение капитала судоходной компании.

ЛИТЕРАТУРА

1. Винников В.В. Проблемы комплексного развития морского транспорта. [текст] – Одесса: Феникс, 2005 – 229 с.
2. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні. [текст] – Одеса.: ПРЕД, 2004. – 454 с.
3. Примачёв Н.Т. Вовк О.Ю. Эффективность функциональной деятельности предприятий морского транспорта [текст]. – Одесса.: ИППриЭЭИ, 2001. – 247 с.
4. Структура и параметры развития рынка транспортных услуг [текст] / Под общей ред. Примачёва Н.Т. – Одесса.: «ИздатИнформ», 2008. – 268 с.
5. Экономические основы функционирования морского рынка транспортных услуг [текст] / Под общей ред. Примачёва Н.Т. – Одесса.: Автограф, 2004. – 320 с.
6. Экономические основы функционирования морского рынка транспортных услуг [текст] / Под общей ред. Примачёва Н.Т. – Одесса.: Автограф, 2004. – 320 с.

7. Боди З. К., Алекс Маркус Алан. Принципы инвестиций [текст], 4-е издание: пер. с англ. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2002. – 984 с.
8. Робинсон Стивен П., Коултер Мери. Менеджмент [текст], 6-е изд-е.: пер. с англ. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2004. – 880 с.
9. Сломан Дж. Экономикс [текст], 5-е изд-е.: пер. с англ., под ред. Лукина С.В. – СПб.: Питер, 2005. – 832 с.
10. Малиндретос Г., Христовулу-Варгоси И, Постан М.Я., Москвиченко И.М., Балобанов А.О. Транспортная логистика и интермодальные перевозки [текст]: Учебное пособие. – Одесса.: Астропринт, 2004. – 164 с.
11. Семенов А.И., Сергеев В.И. Логистика: Основы теории. [текст] – СПб.: Союз 2001. – 547 с.
12. Гитман Дж., Джонк М.Д. Основы инвестирования [текст]. – М.: Дело, 1997.– 1008 с.
13. Хулей Грэм, Сандерс Джон, Пирси Найджел. Маркетинговая стратегия и конкурентное позиционирование [текст]: пер. с англ. – Днепропетровск.: Баланс Бизнес Букс, 2005. – 800 с.

УДК 656.611.2 В.В. Барішнікова Основні напрямки стійкого розвитку судноплавних компаній

У роботі розглянуто проблему стійкого розвитку сучасних судноплавних компаній в умовах динамічності й нестійкості світового фрахтового ринку, на основі вибору ефективної організаційної структури управління, з урахуванням можливості мінімізації витрат і збереження капіталу в довгостроковому періоді.

Ключові слова: судноплавні компанії, організаційні структури управління, фрахтовий ринок, економічний ефект

Ключевые слова: судоходные компании, организационные структуры управления, фрахтовый рынок, экономический эффект

UDK 65.014:656.611.2. Baryshnikova V. V. The main directions of the stability development of the navigable companies

The problem of stability development of the modern navigable companies in conditions of dynamic and instability of the world charter market on the basis of a choice effective organizational structure of management, in view of an opportunity of expenses minimization and saving of the capital in the long-term period is considered in this paper.

Key words: the navigable companies, organizational structures of management, charter market, economic effect

Сведения об авторе:

Барышникова Вера Вячеславовна – кандидат экономических наук, доцент кафедры «Менеджмент и маркетинг» Одесского национального морского университета (65029 г. Одесса, ул. Мечникова, 34, тел. (+38048) 728-31-43)

Домашний адрес: 65123 г. Одесса, ул. Высоцкого дом 6, кв 68.

Тел. моб. +380506672592, +380487010538

vera.b@mail.ru