

УДК 330.35

Примачев Н. Т.
Пархоменко И. Н.

Одесская национальная морская академия

ИННОВАЦИОННЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ПОДСИСТЕМ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Формирование глобального рынка морской торговли становится общесистемной закономерностью развития отдельных его составляющих. Это и предопределяет важнейшие требования к выбору технико-экономического уровня судов транспортного флота и портовых терминалов. При этом инновационные решения нацелены на решение двух важнейших задач устойчивого позиционирования торгового флота. Одна из них – поддержание конкурентоспособности по критериям предпринимательской деятельности, другая – достижение соответствия конвенционным ограничениям по защите морского пространства.

Ключевые слова: инновационные стратегии, рынок морской торговли, эффективность развития флота, критериальные ограничения.

Постановка проблемы. Системность развития производственного потенциала морского транспорта предопределяет необходимость управления функциональной и экономической устойчивостью флота. При этом важно учитывать неравномерность экономического роста и особенности развития отдельных стран и регионов. Так, по прогнозам, при сохранении достигнутых темпов экономического роста в Китае – 9,4%, Индии – 5,2% ожидается изменение структуры энергетического обеспечения экономики. Доля потребления угля в этих странах увеличится с 40 до 54%, что принципиально изменит структуру спроса на провозную способность флота и направления перевозок.

Общей закономерностью и важнейшим принципом эффективного развития предприятий морского транспорта является полное раскрытие функционального назначения на основе инновационных технологий. Только при этом условии в конкурентной среде достигается целевая задача – максимизация прибыльности и ценности предприятия. Эта характеристика предопределяется специальными условиями: «Разница между рыночной стоимостью фирмы и суммой ее чистых активов, записанных в балансе, называется «гудвилл» [1, с. 143]. Эффективность развития морских транспортных предприятий в значительной мере обусловлена структурой грузопотока.

Именно она в силу различного уровня технологических процессов обуславливает параметры капиталоемкости и трудоемкости перевозки грузов. Из теории взаимозаменяемости факторов производства формируются задачи технического развития по критериям минимума времени прохождения грузопотоков по выбранному маршруту и оптимальности срока возмещения инвестиций. В силу производственных особенностей отдельных групп грузов наблюдается существенный разброс капиталоемкости и эффективности основных специализаций и типоразмерных групп флота.

Динамичность изменения конъюнктуры фрахтового рынка предполагает оценку его состояния с помощью так называемых индексов [2, с. 320], которые рассчитываются как отношение фрахтовых ставок данного периода к определенной базе. Они, в свою очередь, реагируют на сбалансированность отдельных сегментов рынка морской торговли и на характер роста технико-экономического уровня флота, поэтому оценки этих параметров являются системным условием устойчивости судоходных компаний.

Анализ состояния и исследования проблемы. Несмотря на тенденцию сокращения продолжительности жизненного цикла судов торгового флота, остается острой проблема защита корпуса от агрессивного воздействия морской воды и возможности проведения ремонта судовых машин и механизмов без увеличения количества сменно-

запасных частей. В первом случае внимание сосредоточено на разработке водонепроницаемого клея на основе белков мидий и водных бактерий. Проблема второго порядка реализуется на принципах 3D. Это существенно сокращает время и стоимость ремонта, основной проблемой остается лицензирование деталей в соответствии с нормативами судоостроительной компании и ограничениями международных морских организаций.

В управлении функциональной и инвестиционной деятельностью судоходных компаний менеджмент сосредотачивает внимание на динамичности секторов фрахтового рынка, а научно-технические подсистемы – на проблемах безопасности и экономичности эксплуатации флота. В этом аспекте исследователи Массачусетского технологического института разработали новые материалы, которые могут быть использованы для ремонта судов на основе белков моллюсков.

Одновременно известная датская судоходная компания Maersk начала использовать для проведения ремонтных работ на судах технологию 3D-печать для изготовления запасных частей. О масштабности реализации этого типа инноваций говорит то, что в ее составе работает более 500 различных типов судов. В качестве альтернативы рассматриваются технологии с ABS термопластов и металлического порошка.

В условиях расширения приоритета глобального фрахтового пространства решаются две принципиальные задачи: конкурентной устойчивости отдельных судоходных компаний и нормализация технической адекватности судов системе ограничений. Поэтому формированию стратегии полномасштабного устойчивого развития как макроэкономических систем, так и предпринимательских комплексов, посвящено большое число исследований. Поднимались и проблемы устойчивого позиционирования судоходных компаний по критериям предпринимательской эффективности и реализации научных исследований в программных инвестированиях, в частности [3, с. 324; 4, с. 117; 5, с. 34], однако ряд вопросов в быстро изменяющихся условия рынка морской торговли не был раскрыт в достаточной мере.

Постановка задачи. Разработка научных положений механизма управления эффективностью адекватностью развития основных подразделений морского транспортного комплекса Украины предусматривает в качестве основной цели сформировать систему принципов управления параметрами конкурентной устойчивости операторской деятельности. Главным становится выбор критерия свободного вхождения в приоритетный сектор рынка транспортных услуг.

Целью статьи является рассмотрение обобщенного опыта ведущих морских транспортных пред-

приятый и формирование направлений нормализованного развития торгового флота Украины.

Изложение основного материала. Морской транспортный комплекс Украины имеет единое функциональное назначение независимо от формы собственности отдельных его составляющих. Поэтому управление его развитием должно исходить из интересов макроэкономических подсистем при согласовании масштабов позиционирования отдельных составляющих. Именно такая ситуация сложилась в портовом комплексе Аджалыкского лимана, где в 2014 г. было перегружено более 40 млн. т груза. Функциональное равноправие достигается на основе разделения предпринимательских функций и обеспечения безопасности и надежности работы флота независимо от принадлежности терминалов. То есть достигнуто правовое соответствие портам Гамбург и Роттердам на основе подсчета всего грузооборота, который формируется десятками разнородственных компаний.

При реализации инвестиционных проектов по стратегии интеграции в системе мирового фрахтового рынка следует учитывать характер проявления положения: «Действие импульсов спроса обычно приводит к такой динамике общественного производства, которая совпадает с направлениями изменения процентных ставок или инфляции» [6, с. 578]. Таким образом, при верности этого положения судовладельческие компании могут более-менее достоверно контролировать ситуацию с наращиванием провозной способности. Положительным считается повышение качества на основе более высокой конкурентоспособности и организованности. Отрицательные позиции – отток денежных средств на счета иностранных владельцев фирм.

Кардинальной проблемой является оптимизация структуры и состава показателей оценки конкурентного развития. Важно учесть не только отраслевые, но и территориальные закономерности функционирования морских транспортных предприятий и сервисных подразделений рынка морской торговли. В системе мирового рынка морской торговли для отдельных судовладельцев и портов принципиальное значение в достижении устойчивости приобретает четкая ориентация на клиентуру. В этом отношении можно согласиться с положением, что: «Заинтересованные стороны (stake holders) – это люди, группы людей или учреждения, которые определяют успех организации или влияют на способность организации достигать своих целей» [7, с. 74]. При этом необходимо учитывать обширность сторон, которые формируют условия обслуживания грузопотоков мировой торговли. Этим в определенной степени обуславливается надежность и сложность реализации временных критериев функционирования организации.

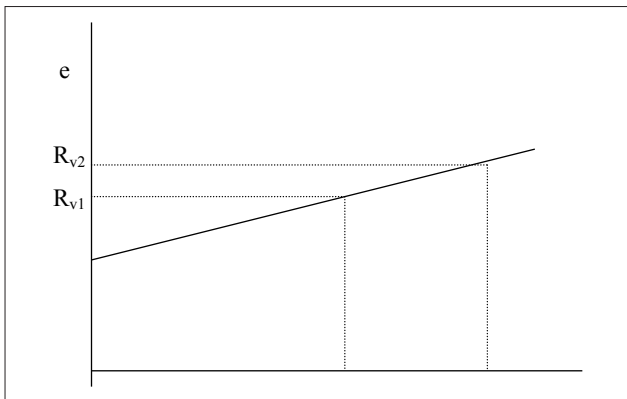


Рис. 1. Взаимосвязь уровня доходности и риска обеспечения технической надежности судоходства

Можно представить линию доходности операторской деятельности и риска неустойчивости затрат по поддержанию работоспособности судов (рис. 1). При значительном количестве однотипных судов в линейном судоходстве снабжение текущего ремонта нормализуется. В нерегулярном трамповом судоходстве доставлять детали для ремонта судов в порты неустойчивого маршрута дорого и ограничено временем операторской деятельности. Поэтому именно в этом сегменте морской транспортной индустрии, несмотря на более низкую капиталоемкость провозной способности, возрастает значимость отмеченных выше инновационных технологий.

Многолетние наблюдения состояния фрахтового рынка позволяют утверждать, что его краткосрочная неустойчивость является особой формой закономерности этого процесса. В этих условиях управление инновационными процессами основано на сложном комплексе методов принятия решений. Принципиальное значение в этом процессе принадлежит критериям эффективного использования ресурсов и потенциала [8, с. 517]. При этом недостаточно четко освещаются проблемы эффективного развития предприятий в структуре мультимодальных транспортных технологий. С учетом теории экономического роста и равновесия фирмы [9, с. 114] необходимо рассматривать систему рационального взаимодействия, нацеленного на интенсивность обслуживания грузопотоков. Тогда при достижении допустимых по фактору сравнительных преимуществ предпринимательских результатов обеспечивается конкурентоспособная экономичность. Суммарность преимуществ, в свою очередь, должна обеспечивать нормальный инвестиционный процесс в течение жизненного цикла как на основе автономных, так и редуцированных капитальных вложений.

В экономической теории и практике различаются глобальный критерий, критерий экономической эффективности инвестиционных решений, совокупность локальных критериев и критериев оптимизации отдельных хозяйственных задач. Особое место в системе аллокации ресурсов занимает критерий Парето-эффективности. В этом отношении особое место принадлежит выбору формы предпринимательской деятельности. Система администрирования со стороны государственных органов и международных институтов предопределяет контроль развития оффшорных технологий.

Несмотря на наличие условий, ограничивающих экономичность работы флота, в последнее время среди инновационных подходов особое место занимают технологии экологической чистоты судов. В 2014 г. в Роттердам совершили заходы 1413 судов, имеющих высокий индекс экологической чистоты. Администрация порта возвратила 1,2 млн. евро судовладельцам ставки портовых сборов с таких судов.

Следует контролировать характер проявления закономерности, отражающей влияние фактора времени на стоимостные параметры производственного потенциала. Однако необходимо учитывать тенденцию проявления инфляцией предложения. В этом случае с течением времени и с изменением стоимости денег при росте производительности труда на единицу инвестиционных ресурсов можно получить дополнительный экономический результат. Но следует учитывать усиление роли качества в системе конкуренции, что и ведет к корректировке известной закономерности.

На морском транспорте особенно четко проявляется заключение: «... технологическая инновация является важнейшим детерминантом (фактором) конкурентного преимущества» [7, с. 352] независимо от фазы экономического или фрахтового

цикла. В глобальному торговому судноходстві розширюється професійна мобільність. Таким образом, формуються процеси доходної і імущественної диференціації по професійному і регіональному признакам. Эта ситуація повинна використовуватися в системі формування депозитних кредитних ресурсів.

Висновки і пропозиції. Для конкурентного розвитку національного морського транспорту необхідна конкретизація методів дослідження зовнішньої і внутрішньої потребностей, впливаючих на параметри і умови розвитку підприємств морського транспорту України. При цьому важливо зосередити увагу на виборі пріоритетного напрямку зростання техніко-економічного рівня суден торгового флоту України.

Процентне змінення ціни дефрейта суден через визначений час передбачає пропорційне зниження доходності перевізницької діяльності. Тому в будь-якій стратегії розвитку слід контролювати взаємозв'язки капіталомісткості, рівня фрахтових ставок і себестоимости експлуатації судна. Тому необхідно чітко визначати причини, викликаючі змінення доходності інвестицій або основного капіталу.

Производственные і економічні результати чітко передбачаються рівнем організації виробничого процесу і характером його реалізації з урахуванням того, що «...затрати на капітал, або норми доходності, використовуються для визначення вартості бізнеса» [5, с. 146]. При цьому к емпіричному факту відноситься змінюваність організаційних транспортних систем в часі. Тому важливо сконцентрувати увагу на закономірностях цього змінення в часі визначеного етапу життєвого циклу організації. Слідовательно, необхідно відокремити консервативні процеси від процесів, характеризуючихся поточними зміненнями.

Формування виробничої і інвестиційної програм морських транспортних підприємств, нацеленное на ефективність функціональної діяльності, тісно пов'язано з обмеженістю економічних ресурсів, тому виникає проблема меж розв'язання макроекономічних завдань і економічності розвитку флоту і торгових портів. Найважливішим стає в умовах чіткої цілі позиціонування національної економіки і міжнародному розподілі праці і визначення масштабів залучення ресурсів по лімітам ефективності.

Список літератури:

1. Пайк Р. Корпоративні фінанси і інвестування / Р. Пайк, Б. Нил ; пер. с англ. Е. Ковачева і др. – СПб. : Пітер, 2006. – 784 с.
2. Николаева Л.Л. Принципи стійкого розвитку судноходних компаній в глобальному ринку морської торгівлі : [монографія] / Л.Л. Николаева. – Одеса : Фенікс, 2007. – 323 с.
3. Жихарева В.В. Теорія і практика інвестиційної діяльності судноходних компаній / В.В. Жихарева. – Одеса : ИПРиЭИ, 2010. – 480 с.
4. Котлубай А.М. Проблеми теорії і практики розвитку морського транспорту України / А.М. Котлубай. – Одеса : ИПРиЭИ, 2011. – 268 с.
5. Эванс Ф.Ч. Оцінка компаній при злиттях і поглинаннях: Створення вартості в приватних компаніях / Ф.Ч. Эванс, Д.М. Бишоп ; пер. с англ. А. Шматова. – М. : Альпіна Бізнес Букс, 2004. – 332 с.
6. Боди З. Принципи інвестицій / [З. Боди, А. Кейн, А. Маркус] ; пер. с англ. Э.В Кондуковой і др. – М. : Вільямс, 2002. – 984 с.
7. Аткинсон Э.А. Управлінський рахунок / [Р.Д. Банкер, Р.С. Каплан, С.М. Янг] ; пер. с англ. – М. : Вільямс, 2005. – 878 с.
8. Економічний потенціал адміністративних і виробничих систем : [монографія] / Под общ. ред. О.Ф. Балацкого. – Сумми : ИТД «Університетська книга», 2006. – 973 с.
9. Проблеми стійкого розвитку підсистем глобальної морської транспортної індустрії / Под ред. Н. Примачева, Н. Клімек. – Одеса, Gdansk, 2014. – 316 с.

Примачов М. Т.

Пархоменко І. М.

Одеська національна морська академія

ІННОВАЦІЙНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ПІДСИСТЕМ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Резюме

Формування глобального ринку морської торгівлі стає загальносистемною закономірністю розвитку окремих його складових. Це й зумовлює найважливіші вимоги до вибору техніко-економічного рівня суден транспортного флоту і портів терміналів. При цьому інноваційні рішення націлені на вирішення двох найважливіших завдань сталого позиціонування торгового флоту. Одна з них – підтримання конкурентоспроможності за критеріями підприємницької діяльності, інша – досягнення відповідності конвенційним обмеженням по захисту морського простору.

Ключові слова: інноваційні стратегії, ринок морської торгівлі, ефективність розвитку флоту, критеріальні обмеження.

Primachov N. T.

Parkhomenko I. N.

Odessa National Maritime Academy

INNOVATIVE DIRECTIONS OF DEVELOPMENT OF SUBSYSTEMS MARITIME TRANSPORT

Summary

Develop a global market of maritime trade becomes a system-wide law of development of its individual components. This determines the most important requirements for the selection of a feasibility level of the transport fleet of ships and port terminals. At the same time innovative solutions aimed at addressing two major challenges of sustainable positioning of the merchant fleet. One of them is to maintain the competitiveness of business criteria. Another – the achievement of the Convention's compliance with the limits for the protection of the marine space.

Keywords: innovative strategies, market of maritime trade, efficiency of the fleet, criterial limit.