

комплексе хозяйственных и инвестиционных решений судовладельца должен занимать подход к обеспечению конкурентоспособности в выбранном секторе шиппинговой деятельности. Это положение обуславливает задачи регулирования среднего срока службы судов и отношение к оценке их реальной ценности. Последняя в свою очередь зависит от важнейших характеристик национальной грузовой базы. При ограничении национального торгового флота возрастает риск стабильности присутствия отечественных экспортеров на мировых рынках. Вместе с тем измерение экономических параметров в процессе функциональной и инвестиционной деятельности имеет ряд спорных положений.

В современной теории к стоимости относится результат реализации продукции работ и услуг. На морском транспорте при постоянном приоритете предложения, превышающего спрос, формируется часть нерационального использования ресурсов. В отдельные периоды она превышает необходимые резервы. В этих условиях только при состоянии совершенной конкуренции экзогенно установленный тариф может формировать стоимость, если соответствующие затраты по эксплуатации будут находиться в адекватном состоянии относительно предпринимательских задач.

В структуре морского рынка транспортных услуг суда кроме функционального назначения представляют собой особый вид имущества, имеющего ценность, полезность и стоимость. Они входят в группу активных объектов внешнеэкономической деятельности. Их стоимостные и функциональные параметры определяются правилами Международных классификационных обществ в части постройки и эксплуатации.

Отсутствие государственной стратегии формирования отечественного судоходного рынка предупредило потерю конкурентоспособности украинского морского флота.

Литература

1. Внедрение сбалансированной системы показателей / [пер. с нем. В. Толкача, С. Данишевич, М. Гавриша]. – М. : Альпина Бизнес Букс, 2006. – 478 с.
2. Самуэльсон П. А. Экономика / П. А. Самуэльсон, В. Д. Нордхаус ; пер. с англ. О. Л. Пелявского. – [Изд. 18-е]. – М. : Издательский дом Вильямс, 2007. – 1360 с.
3. Котлубай А. М. Проблемы развития торгового мореплавания в Украине / А. М. Котлубай // Экономические инновации – Сб. науч. работ. – Вып. 8. – Одесса : ИПРЭИ НАН Украины, 2000. – С. 108–115.
4. Грузнов И. И. Эффективные организационно-экономические механизмы управления / И. И. Грузнов. – Одесса : Полиграф, 2009. – 528 с.
5. Review of maritime transport 2009. UN. – New York, Geneva, 2009. – 148 p.
6. Дамодаран А. Инвестиционная оценка : Инструменты и техника оценки любых активов / А. Дамодаран ; пер. с англ. Д. Липинского. – М. : Альпина Бизнес Букс, 2004. – 1342 с.
7. Винников В. В. Проблемы комплексного развития морского транспорта : монография / В. В. Винников. – Одесса : Фенікс, 2005. – 300 с.
8. Боди З. Финансы / З. Боди, Р. К. Мертон ; пер. с англ. – М. : Вильямс, 2008. – 592 с.

УДК 339.165.4

Н. Н. ПРИМАЧЕВА

Одесская национальная морская академия

ФОРМЫ И НАПРАВЛЕНИЯ СБАЛАНСИРОВАННОСТИ РЫНКА МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ

Розглядаються основні напрямки становлення морського потенціалу України з урахуванням основних закономірностей функціонування глобального ринку морської торгівлі. Обґрунтовується підхід до вибору стратегії формування провізної спроможності флоту за критеріями адекватності участі держави у міжнародному розподілі праці. Увага звертається на підвищення ролі сегменту ринку моряків у системі торговельного судноплавства.

The main directions of establishing of marine potential of Ukraine are examined taking into account basic objective laws of functioning of marine trading global market. The approach to the choice of a strategy of fleet transportation capacity formation in accordance with the criteria of adequacy of participation of the state in the international division of labour is argued. An attention is given to an increase of the role of segment of seaman market in the system of commercial shipping.

Постановка проблеми. Усиление роли предприятий морского транспорта в обеспечении устойчивых транспортно-экономических связей предопределяет необходимость постоянного совершенствования системы принятия экономических решений по оптимизации провозной способности флота и его отфрахтования. При этом оптимизация менеджмента в системе фрахтового рынка предусматривает как повышение сбалансированности развития флота, так и интеграцию внутри отдельных морских ренджей. Существенная дифференциация условий работы отдельных типов флота и торговых портов предопределяет задачи выбора инструментария

контроля решений и хода их выполнения на основе достоверной совокупности критериев и показателей [1]. Одним из требований к методологии формирования такого инструментария считается его независимость от изменяющихся параметров фрахтового рынка.

При формировании научных основ эффективного развития отрасли в рыночном понимании [2] следует учитывать положение “Экономическая теория – это теория выбора и его непредсказуемых последствий” [3, с. 35]. Для предприятий морского транспорта непредсказуемость формируется под влиянием цикличности экономического развития и проявления монополизма в секторах фрахтового рынка с наибольшей капитализации

При росте относительной цены морских перевозок по сравнению с ценой на продукцию мировой торговли формируется относительный рост предложения инвестиционных ресурсов в торговое судоходство. Поэтому необходимо ориентироваться на оптимизацию распределения ресурсов по совокупности локальных критериев эффективности хозяйственных решений. При этом следует учитывать то обстоятельство, что в условиях изменчивости состояния фрахтового рынка критерий оптимальности ресурсов и критерий эффективности принятия решений могут отличаться от критерия эффективности инвестиционных процессов. Объективность экономии текущих затрат в пределах конкурентного позиционирования предопределяет целесообразность выбора стратегии развития на основе оптимизации жизненного цикла проекта. При общей тенденции роста себестоимости транспортных работ важно контролировать развитие по параметрам капиталоемкости. При этом следует согласиться, что организационные трансформации обеспечивают эффективность функциональной деятельности предприятий морского транспорта. С этих позиций проводится параллель между оптимизирующими и логистическими решениями [4, с. 291].

Анализ состояния проблемы. Важнейшим принципом активизации технологических изменений в производственной инфраструктуре с целью эффективной аллокации инвестиционных ресурсов является выравнивание прибыльности отдельных отраслей. При этом необходимо учитывать их влияние на проявление мультипликационного эффекта. В условиях глобализации экономических отношений и транспортного обслуживания национальных потребностей достижение системной безопасности должно основываться на использовании интеграционных процессов, в данном случае, в международном рынке транспортных услуг, особенно с учетом развития европейской транспортной системы. Однако масштабы и направленность таких процессов должна отвечать национальным приоритетам. В структуре формирования геополитической модели экономического развития необходимо отражать возможности национальной производственной системы.

В теоретическом аспекте следует обратить внимание на отличие формирования морского рынка транспортных услуг. Кривая предложения тоннажа должна соответствовать объему спроса, то есть параметрам грузопотоков. В промышленности при качественных параметрах продукции и наличии платежеспособного спроса кривая предложения отражает стремление фирм увеличить объем реализации. На морском транспорте относительно высокие тарифы, вынуждая расширить предложение тоннажа, сужают зону деятельности менее конкурентных судоходных компаний, ибо спрос ограничен величиной мировой торговли. Это увеличивает период роста предложения, и положение становится критическим при очередном снижении активности фрахтового рынка.

Период формирования высокого уровня тарифов привлекает судоходные компании с относительно высокими текущими затратами, однако именно такой флот впоследствии приводит к отрицательным экономическим последствиям и в других секторах рынка морской торговли. Поэтому проблемой остается уровень риска инвестиционной деятельности в торговом судоходстве. В этих условиях “...без наличия показателей успешный менеджмент невозможен” [1, с. 78].

Сбалансированность можно проиллюстрировать на показателе рентабельности инвестиций. Без единовременных затрат в краткосрочном периоде он высок, но потом предприятие проигрывает из-за потери адекватности новым условиям конкуренции в судоходном рынке.

Страны, экономика которых основана на значительном национальном капитале и масштабном позиционировании в системе мировых хозяйственных связей при ограниченных ресурсах труда, будут стремиться к расширению участия в торговом судоходстве. По сравнению с возможностями Украины такое развитие приведет к перетоку специалистов морского транспорта на иностранные судоходные компании. Этот процесс имеет две стороны: положительную – граждане Украины формируют существенный приток валюты и отрицательную – снижение занятости в национальной экономике работников с относительно высоким человеческим капиталом.

Поэтому необходимо управление национальными интересами и оптимизацией использования труда на международном рынке морских специалистов и активизации деятельности моряков в системе минотарных инвесторов. Таким образом возможно создание новой группы предпринимателей, способствующих оптимизации спроса на отечественную качественную продукцию.

С учетом вышеизложенного важнейшая задача заключается в становлении Украины как морской державы, в соответствии с чем формируется **основная цель статьи** – систематизация принципов и закономерностей развития национального морского транспортного потенциала. Центральным принципом сбалансированности любой экономической системы является содействие усилению конкуренции как на основе институциональных подходов, так и на основе риска предпринимательской инициативы.

Основной материал. Повышение конкурентоспособности на основе модернизации производственного потенциала имеет и мультипликационный эффект, так как стимулирует развитие обслуживающих морской транспорт концентров. При этом важно выравнивание условий конкуренции на основе институциональных механизмов.

Вследствие конкуренции формируются преимущества использования тех или иных ресурсов по регионам рынка морской торговли, что видно из данных рис. 1. При этом следует учесть достаточно четкое определение целей организации, которые в необходимой степени отражают особенности функционирования рынка морской торговли: “Цели прибыльных организаций определяются, исходя из интересов группы бенефициаров (потребителей услуг), для служения которых эти организации были созданы” [5, с. 72]. Именно это условие предопределяет совершенствование технико-экономических показателей флота в соответствии с особенностями грузопотоков. Одновременно возрастают требования к подготовке специалистов морского транспорта.

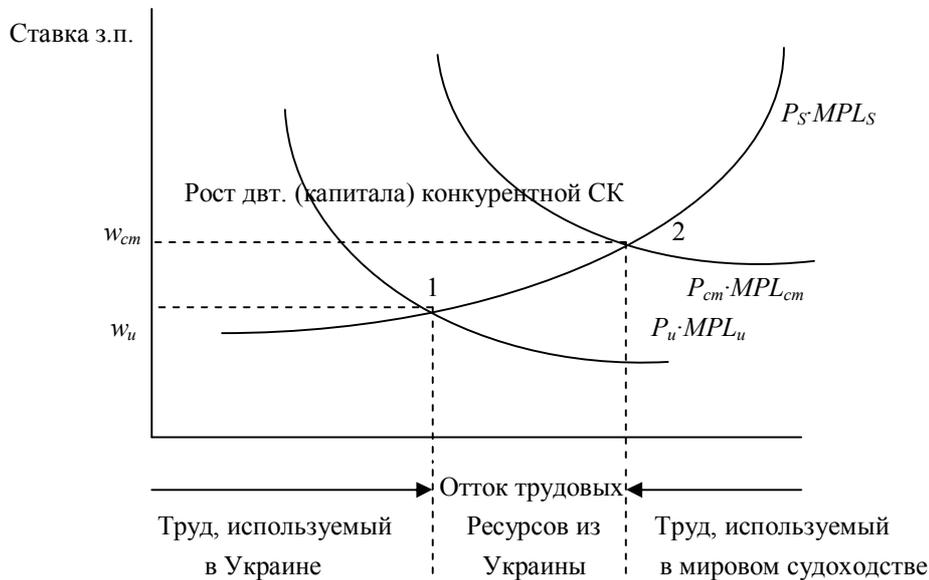


Рис. 1. Закономерность перераспределения труда на мировом фрахтовом рынке

Экономические цели, лежащие в основе позиционирования судоходной компании в системе фрахтового рынка, отражают собой систему характеристик функциональной и инвестиционной деятельности. Эти характеристики раскрываются количественными и качественными параметрами. В конечном счете, формируется совокупность экономических и социальных задач, которые должны быть решены по критериям сбалансированности ресурсов и результатов. Принципиальным становится подход к концентрации ресурсов, необходимых для конкурентного присутствия предприятия в системе операторской деятельности.

При прочих равных условиях приток капитала в мировом судоходстве приводит к росту предельной производительности труда (MPL) в этом секторе морских перевозок товаров международной торговли. Кривая спроса на труд смещается из сектора субстандартных национальных СК в сектор ведущих морских государств (рис. 1 изменение позиции 1 на 2). Увеличение спроса на труд в этом секторе приводит, таким образом, к изменению параметров сбалансированности глобальной системы судоходства с оттоком моряков из национального сектора торгового флота.

Функционирование мирового рынка транспортных услуг подтверждает заключение, что “... в конкурентной экономике факторы производства оплачиваются по цене предельного продукта...” [6, с. 95]. То есть реальная заработная плата, выраженная в стоимости перевозочного процесса, отражает предельную производительность труда моряков. Именно поэтому складывается динамика численности и квалификационного уровня моряков и капиталоемкость тонны нового дедвейта. При увеличении дедвейта и соответственно возрастает величина капитала и численности плавсостава, несмотря на использование различных приемов его минимизации, возрастает и заработная плата плавсостава.

Сбалансированность рынка морской торговли тесно связана со специализацией отечественной экономики и ее позиционирования в международном разделении труда. Структура производства и его энергоемкость в определяющей мере наряду с транспортным фактором определяют устойчивость и конкурентоспособность развития национального промышленно комплекса. К сожалению, на протяжении всего периода интеграции Украины в систему новых экономических отношений в направлениях восток запад не определены основы устойчивого развития – ресурсосберегающие технологии. Этим обусловлены проблемы эффективного развития торговых потоков и судоходных компаний.

В этом аспекте модель должна отражать не только статическую картину рынка транспортного флота и фрахтового рынка, но главное предопределять процессы, которые свойственны не только текущему периоду, но и периоду перспективного развития [4, с. 240]. Тут следует учитывать противоречие унификации процессов хозяйственной деятельности в соответствии с глобализацией и расширением поля либерализации, с одной стороны. И со стремлением работников торговых портов и судоходных компаний к сохранению определенных мо-

нопольных преимуществ, с другой стороны. Такая ситуация остается проблемной на предприятиях водного транспорта Евросоюза.

С точки зрения Европарламента от расширения конкуренции выигрывает макроэкономическая система. С точки зрения работников предприятий при ограниченности сферы привлечения альтернативного труда сохраняются высокая оплата и социальные гарантии. Это верно с учетом того, что свободные трудовые ресурсы не претендуют на высокую оплату. В этих условиях конкурентная судоходная компания, зная равновесную тарифную ставку, последовательно решает три задачи:

- 1) “следует ли с учетом себестоимости эксплуатации флота заниматься операторской деятельностью в данном секторе ренджа морской торговли?”;
- 2) при положительном решении должен осуществляться выбор масштаба операторской деятельности;
- 3) какова величина прибыли необходима для достижения нормализованной эффективности функциональной деятельности.

В алгебраических и графических моделях решение этих задач можно представить в логической последовательности, позволяющей анализировать принципы формирования масштаба операторской деятельности

$$Q = \frac{P_{rn}}{(p_c - c_{sa})(1 - t_x)},$$

где P_{rn} – нормализованный уровень прибыли судоходного предприятия, гарантирующий экономическую устойчивость;

p_c – равновесная тарифная ставка за перевозку грузов в морском рендже основной операторской деятельности;

c_{sa} – себестоимость выполнения единицы транспортной работы (перевозки или перегрузки);

t_x – действующая ставка налогообложения прибыли в торговом судоходстве.

Нормализованная прибыль [7, 340] в закономерностях алгебры логики может быть представлена с учетом естественных и стандартных ограничений эффективности развития и функционирования:

$$P_{rn} = \sum_{i=1}^m \left(T_{op} \bar{p}_{ci} - C_{sti} T_E - \sum_{j=1}^n N_j h_j T_{mj} p_{cej} \right) (1 - t_x) \geq (e_k - H_a) K_p = (0,12 - 0,04) K_p,$$

где m – количество типов судов, предопределяющих дифференциацию тайм-чартерного эквивалента;

T_{op} – время операторской деятельности флота, в течение которого формируется операционный доход [8];

\bar{p}_{ci} – тайм-чартерный эквивалент расчетного периода;

C_{sti} – стояночные судо-суточные затраты по флоту группы специализации;

T_E – продолжительность эксплуатационного периода;

n – количество типов судовых энергетических установок, предопределяющих дифференциацию видов топлива;

N_j – мощность судовой энергетической установки j -го типа судна;

T_{mj} – суммарное ходовое время;

p_{cej} – рыночная стоимость топлива;

h_j – норма расхода топлива на расчетную единицу мощности;

t_x – ставка налога на прибыль;

e_n – норма прибыли или учетная ставка банка, отражающие предпринимательские задачи и макроэкономические потребности;

H_a – норма равномерных амортизационных отчислений;

K_p – рыночная стоимость судна.

Заключение. Заслуживает внимания в определенной степени подходящий для рынка морских перевозок вывод: “усилия часто предпочтительнее направлять на повышении или защиту уровня цен, а не на увеличение объема продаж” [9, с. 32].

Для условий торгового судоходства, когда глобальный объем отправок грузов предопределяется внесистемными факторами, а его перераспределение между флотом основывается на жестких конкурентных действиях или качественной организации работы, важнейшее внимание должно уделяться факторам экономичности и качественного поддержания объема перевозок при сбалансированных тарифах. Однако при этом надо помнить, что в ряде секторов фрахтового рынка рост тарифных ставок не приводит к снижению грузопотоков, или уходу части грузов на альтернативные варианты перевозки.

Важнейшим принципом развития любого подразделения морского транспорта следует считать учет взаимосвязи с глобальной системой доставки грузов на морском рынке транспортных услуг. Поэтому при выборе конкурентного уровня модели развития флота или торговых портов особое внимание должно уделяться

логистическим подходам к управлению грузопотоками. С возможностью управления грузопотоками необходимо увязывать инвестиционное и производственное планирование работы морских транспортных предприятий.

Наиболее сложной остается проблема сбалансированности финансовых результатов каждого оператора и емкости рынка в целом. Поэтому при любом уровне конкуренции важно соблюдение требований рентабельности сектора рынка. Этим предопределяется и эластичность модели управления развитием на основе диагностики структуры бизнес-плана отдельных морских транспортных предприятий, занимающих параллельные ниши фрахтового рынка.

Формируются две группы взаимодействия: независимые решения и взаимосвязаны:

1) акцент должен смещаться к управлению финансовым состоянием фирмы;

2) важнейшим становится – выбор приоритета по критерию лидерства системы в пределах расчетного этапа жизненного цикла.

Литература

1. Внедрение сбалансированной системы показателей / [пер. с нем. В. Толкача, С. Данишевич, М. Гавриша]. – М. : Альпина Бизнес Букс. (Сер. “Модели менеджмента ведущих корпораций”). – 2006. – 478 с.
2. Самуэльсон П. А. Экономика / П. А. Самуэльсон, В. Д. Нордхаус ; пер. с англ. О. Л. Пелявского. – [Изд. 18-е]. – М. : Издательский дом “Вильямс”, 2007. – 1360 с.
3. Хейне П. Экономический образ мышления / П. Хейне, П. Боутке, Д. Причитко ; пер. с англ. Т. А. Гуреш. – [Изд. 10-е]. – М. : Издательский дом “Вильямс”, 2005. – 544 с.
4. Семенов А. И. Логистика. Основы теории / А. И. Семенов, В. И. Сергеев. – СПб. : Союз, 2001. – 544 с.
5. Аткинсон Э. А. Управленческий учет / [Э. А. Аткинсон, Р. Д. Банкер, Р. С. Каплан, М. С. Янг] ; пер. с англ. А. Д. Рахубовского. – [Изд. 3-е]. – М. : Издательский дом “Вильямс”, 2005. – 878 с.
6. Кругман П. Р. Международная экономика / П. Р. Кругман, М. Обстфельд ; пер. с англ. В. Кузина. – [Изд. 5-е] – СПб. : Питер, 2003. – 832 с.
7. Дамодаран А. Инвестиционная оценка : Инструменты и техника оценки любых активов / А. Дамодаран ; пер. с англ. Д. Липинского. – М. : Альпина Бизнес Букс, 2004. – 1342 с.
8. Портер М. Конкурентная стратегия : Методика анализа отраслей и конкурентов / М. Портер ; пер. с англ. И. Минервина. – [Изд. 2-е]. – М. : Альпина Бизнес Букс, 2006. – 454 с.
9. Долан Р. Дж. Эффективное ценообразование / Р. Дж. Долан, Г. Саймон – М. : Экзамен, 2005. – 416 с.

УДК 65.012.12

К. В. КОКУРА

Східноукраїнський національний університет ім. В. Даля

ФОРМУВАННЯ КЛАСТЕРІВ КОНКУРЕНТНИХ ПЕРЕВАГ ПРОМИСЛОВОГО ПІДПРИЄМСТВА, ЩО ЗДІЙСНЮЄ ДІЯЛЬНІСТЬ НА МІЖНАРОДНОМУ РИНКУ

Обґрунтовано доцільність використання кластерного аналізу для оцінки конкурентних переваг промислового підприємства, що здійснює діяльність на міжнародному ринку. Визначено етапи кластеризації конкурентних переваг промислового підприємства при здійсненні діяльності на міжнародному ринку.

The author gives reasons for the expediency of the use of cluster analysis for the estimation of competitive advantages of an industrial enterprise which works on the international market. The stages of clusterization of competitive advantages of an industrial enterprise on the international market are determined.

Постановка проблеми. Поглиблення глобалізаційних та інтеграційних процесів у сучасному світовому суспільстві зумовило поширення економічної кризи на всі країни, не залежно від рівня їх розвитку. При розповсюдженні наслідків економічної кризи у всі сфери економіки України найбільших втрат зазнав реальний сектор. Саме від активізації промисловості залежить підйом інших галузей та економіки країни в цілому. Питання формування міжнародної конкурентоспроможності промислових підприємств завжди є дуже важливими, але в період світової економічної кризи, вони набувають першочергової значущості. У цьому зв'язку, доцільно звернутися до одного із найбільш поширених та перспективних підходів у сучасній економічній науці – кластерного. Поширення використання даного підходу, з одного боку, відбувається завдяки виникненню нової теорії міжнародної торгівлі, якою стала теорія кластерів М. Портера. З іншого боку, застосування кластерного аналізу не лише в економіці, але й в інших суспільних та природних науках, пов'язано із технічним прогресом, завдяки якому з'явилася можливість обробляти величезні масиви даних.

Аналіз попередніх досліджень. Актуальність використання кластерного підходу обґрунтована сьогодні в науковій літературі. Так, наприклад, Н. Каніщенко підкреслює важливу роль кластерів в системі націо-