

Налоговые послабления для малых предприятий, также не дают значительного эффекта. Более того наблюдается явление, когда имеющееся относительно льготное налогообложение малых предприятий заставляет искусственно дробить средние и крупные предприятия на мелкие. Чтобы управлять и координировать данной работой, предприятиям приходится нанимать дополнительных сотрудников, тем самым увеличивается штатная численность бухгалтеров, кадровиков и прочего административного персонала предприятий. Одновременно снижается социальная защищенность работающего персонала данных предприятий, так как часть предприятий являются фирмами “однодневками” и в случае возникающих конфликтов работникам бывает трудно отстаивать свои права. Налоговые льготы для инновационных предприятий, также не приносят значительного эффекта, так как предприятиям перед налоговыми органами трудно доказать свою исключительность и инновационный характер своей деятельности. В частности, в правительственных кругах отсутствует понимание очевидной экономической истины, о том, что любое предприятие, успешно развивающееся в жесткой конкурентной среде, не может быть не инновационным. Не менее важным фактором, способствующим инновационному развитию предприятий, является способность государства, в случае наступления неблагоприятных событий, экономически помочь предприятиям преодолеть их негативное воздействие.

Если крупный бизнес получает значительную государственную поддержку в случае наступления неблагоприятных событий (например, финансовый кризис 2008 года), то средним и мелким предприятиям такой поддержки не оказывается, и данные предприятия остаются беззащитными перед возникающими угрозами. Так, в период кризиса 2008 г. государство выделило крупнейшим банкам субординированный кредит в размере 950 млрд руб. Из этой суммы Сбербанк получил 500 млрд руб., ВТБ – 200, Россельхозбанк – 25 млрд руб. [7].

В 2008 г. крупные компании (Лукойл, Роснефть, ТНК-ВР, Газпром) обратились в правительство с просьбой выделить им валютные кредиты для погашения задолженности по внешним займам [8]. На эти цели, а также на поддержку других крупных компаний государство через Внешнеэкономбанк выделило 50 млрд дол. США. 27 октября в обстановке секретности наблюдательный совет Внешнеэкономбанка распределило 10 млрд дол. США. В числе компаний спасаемых от банкротства оказались АО “Русал” (О. Дерипаска), “Х5 Ритейлер Групп” (Хасис), ОАО “Вымпелком”, ОАО “РЖД”. В частности ОАО “Русал” получило 4,5 млрд дол. США [8]. В то же время, на поддержку малого бизнеса из федерального бюджета в год выделяется менее 20 млрд руб. [10]. Для сравнения на подготовку зимней Олимпиады в Сочи государство потратит свыше 900 млрд руб. [11]. Вместо действенной поддержки со стороны государства мелкие и средние предприятия испытывают постоянное давление со стороны государственных структур. Государство пытается своими неумелыми действиями и вмешательством в рыночную среду заменить контроль со стороны объективных рыночных регуляторов и подменить их административным контролем. Тем самым уменьшается позитивное влияние рынка, на действующие в рыночной среде предприятия, т.е. по сути, подрывается основа рыночной экономики.

Таким образом, проведенные исследования дают основания сделать важный вывод о том, что в инновационных преобразованиях нуждается, прежде всего, внешняя экономическая среда окружающая действующие предприятия. Позитивные изменения дадут существенный толчок инновационному развитию предприятий, росту экономики и повышению благосостояния населения.

Литература

1. Голембиовский С. А. Русский маркетинг / С. А. Голембиовский. – М. : Ось-89, 2004. – 144 с.
2. Кристофер М. Маркетинговая логистика / М. Кристофер, Х. Пэк. – М. : Технологии, 2005. – 200 с.
3. Российская газета от 29.06.2012 г.
4. <http://kylbakov.ru>
5. <http://ru.wikipedia.org>
6. <http://mir-hr.ru>
7. <http://www.audit-it.ru/>
8. <http://bizyou.ru>
9. <http://finansy.asia>
10. <http://www.deloros.ru>
11. <http://rslandag.wordpress.com/>

УДК656.61.076:005:330.332

И. М. КОЛЕГАЕВ

Одесская национальная морская академия

ГРАНИЦЫ ИНТЕГРАЦИОННЫХ И КОНКУРЕНТНЫХ СТРАТЕГИЙ РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТНОГО РЫНКА

Встановлено основні тенденції розвитку глобального ринку морської торгівлі. Сформульовано напрями виходу потенціалу українських судноплавних компаній у систему фрахтового ринку. Розглянуто особливості прийняття операторських рішень за критеріями реакції на зміни.

Basic progress of global market of sea-born trade trends are set. Directions of output of potential of Ukrainian navigable are formulated to company in the system of the chartered market. The features of acceptance of operator decisions are considered after the criteria of reaction on changing.

Постановка проблемы исследования. Особенностью интеграционных процессов, как фактора глобализации [1], является перемещение производительных сил в регионы с дешевыми факторами производства. Поэтому и судостроение сконцентрировалось в Азиатском регионе. При этом, к сожалению, не обращается внимание на отрицательные последствия такой стратегии. Неравномерность формирования предельного производства ведет в свою очередь к возникновению проблем равномерного развития традиционных регионов потребления. Вследствие этого возникают локальные и системные экономические кризисы.

Роль морского транспорта и задачи его локального и глобального развития предопределяются тем, что мировая торговля осуществляется на 90 % морскими путями. С этим связана и экономическая безопасность любой страны-потребителя или поставщика продукции, а также предпринимательская эффективность развития морской индустрии.

В условиях широкомасштабного развития торгового мореплавания усиливается поиск альтернативных маршрутов доставки национальных товаров с целью достижения коммерческих приоритетов и транспортной безопасности. К одному из проектов, который существенно меняет роль отдельных региональных транспортных комплексов и торговых портов относится “новый шелковый путь”. Он начинается от порта Ляньюньгань, проходит по территории Китая. Через южное подножие Тянь-Шаня входит в Узбекистан, переходит в Туркмению и Иран. Отсюда появляются различные транспортные коридоры: через Турцию на Европу, либо через Персидский залив или Каспийское море на Европейские рынки.

Таким образом, изменяется роль Транссиба и традиционных морских маршрутов. Наряду с этим проектом формируются альтернативные подходы, отражающие стремление не только отдельных транспортных компаний, но и государств в достижении приоритетных позиций в соответствии с тем, что “Клиенты – это средство достижения цели, а конечной целью является достижение организационных задач” [2, с. 78]. Именно на этом основании судоходные компании, как организации решают свои корпоративные задачи. При этом, несмотря на высокий уровень организации торгового судоходства, конкурентные стремления судовладельческих структур влияют на снижение уровня сбалансированности спроса и предложения как в краткосрочном периоде [3, 4], так и в долгосрочном периодах [5, 6]. В этом отношении главным становится обеспечение устойчивости глобального рынка морской торговли на основе реализации институциональных стратегий. Поэтому возникает задача нацеленности на необходимую открытость информации о параметрах состояния судоходного рынка. Это, однако, в то же время увеличивает риск криминального использования данных о движении судов. Разработка и ввод в действие системы дальнего опознавания и слежения – LRIT (Long Range Identification and tracking) может не только содействовать безопасности судоходства, но провоцировать пиратские нападения.

Анализ состояния проблемы и публикаций. Параметры состояния и направления развития морской транспортной индустрии предопределяются динамикой морской торговли и интенсивностью реализации судостроительных программ, что, в конечном счете, и формирует потенциал провозной способности флота, уровень конкурентной устойчивости отдельных участников рынка морской торговли. Кроме того, особое место занимает характер сбалансированности спроса и предложения и цикличность фрахтового рынка.

Поэтому особое внимание уделяется характеру изменения текущего состояния параметров под влиянием структурных сдвигов морской транспортной индустрии, о чем свидетельствуют публикации [3, 6, 7]. Однако, ряд вопросов эффективного позиционирования национальных морских транспортных подсистем в структуре интеграции не раскрыто в достаточной степени.

Глобальные проблемы экономического развития имеют общие и специфические черты для отдельных стран и производственных подсистем, в частности, для морской доставки грузов международной экономики. Однако, несмотря на схожесть по технико-экономической и природно-географической основе, отражая издержки несбалансированности экономического роста по регионам, следует обратить внимание на задачи минимизации последствий диспропорций провозной способности по странам. В любом случае формируются социальные задачи, степень решения которых существенно различается по морским государствам.

Поэтому, соглашаясь с основными положениями авторов [5, 8], рассматривающих закономерности развития глобальной морской транспортной индустрии, особое внимание следует уделить проблемам отражения интеграционных процессов и характеру их влияния на конкурентные стратегии.

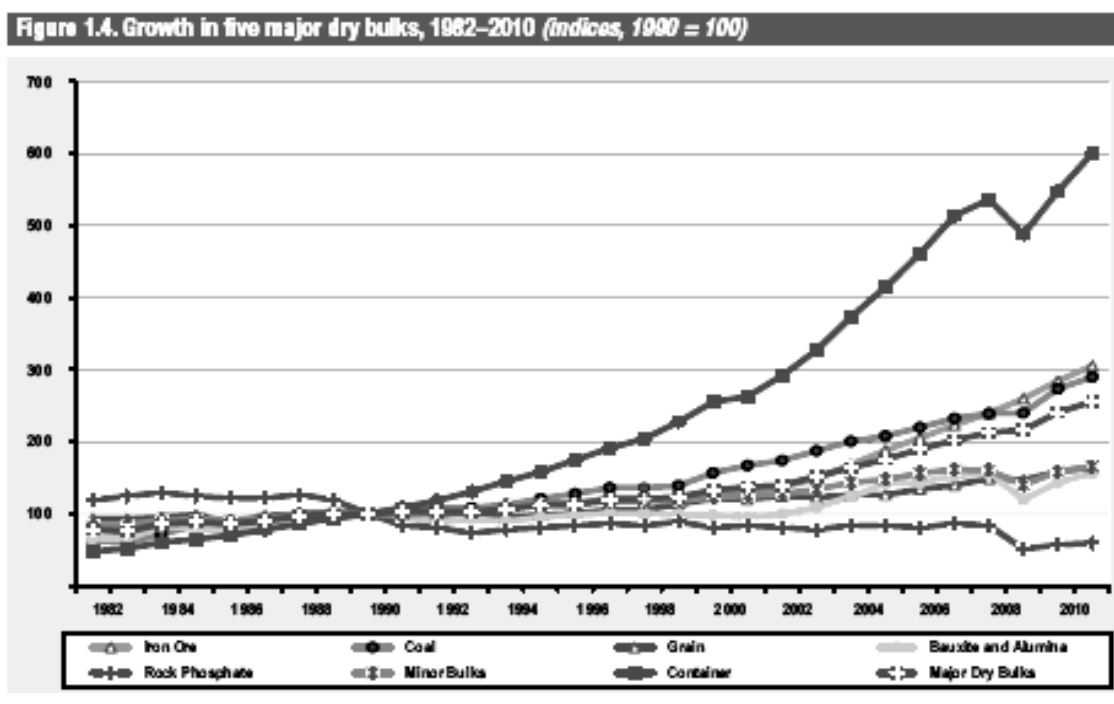
Постановка задачи и цели исследования. Циклическая динамичность формирования основных параметров глобального рынка морской торговли обуславливает возникновение временного дисбаланса между предложением провозной способности и грузопотоками, что ведет к экономическим потерям. С учетом этого в качестве основной цели статьи внимание концентрируется на тенденции расширения интеграционных и конкурентных стратегий в инвестиционной и операторской деятельности судоходных компаний.

Основной материал. Ориентация отдельных стран на оптимальность участия в международном разделении труда предопределяет как величину товарообменных операций, так и последующие потребности в провозной способности торгового флота. На рис. 1 представлена динамика грузопотоков по группам грузов, принятых для классификации в документах UNCDAT [3, 5]. Формирование грузопотоков глобального рынка морской торговли отражает ряд закономерностей развития транспортного флота.

В мировом судоходстве конкуренция между судоходными компаниями, несмотря на флаг государства на гафеле, основывается на национальной принадлежности капитала. На этом фоне следует учитывать тенденцию консолидации рынка морской торговли на принципах слияния и поглощения. Еще в конце 90-х годов двадцатого века начало тенденции было положено созданием компании Maersk Sealand на основе объединения двух перевозчиков. Такое объединение увеличивает финансовые возможности, что и повышает конкурентоспособность судоходных компаний на международном рынке морской торговли.

Среди конкурентных стратегий морских государств особого внимания заслуживают подходы стран, которые в той или иной степени затрагивают зоны деятельности Украины. Это, прежде всего, Россия и Турция. Последняя в соответствии с мерами правительства существенно повысила значимость судостроительной отрасли. Уже к 2007 году доля Турции в мировом судостроении повысилась с 0,9 процента до 1,4, что позволило выйти стране на пятое место среди судостроительных государств мира. Судостроительный потенциал Турции определяют 60 заводов с годовой мощностью 1,4 миллиона т дедвейта. Стратегия развития отрасли предусматривает опережение объема судостроения Германии, которая в настоящее время занимает четвертое место с долей в мировом судостроении – 3,6 %.

Динамика объема перевозки (рис. 1) отражает изменение характера развития мировой экономики. Во-первых, снижается энергоемкость производства, что и отражается на замедлении темпов роста перевозок нефти морем. Во-вторых, ускорились темпы перевозки сухих грузов в связи с увеличением объема выпуска продукции и расширения зоны приобретения природного сырья и реализации готовой продукции.



Source: UNCTAD secretariat based on Review of Maritime Transport, various Issues; and on Clarkson Research Services; Shipping Review and Outlook, Spring 2011.

Рис. 1. Особенности изменения грузопотоков глобальной морской торговли

Объем морских перевозок в 2009 году наибольшего разветвления глобального кризиса снизился на 0,83% относительно предыдущего года, тогда как прирост в течение предкризисного 2007 года достигал 4,83%.. Значительный спад перевозок наблюдался в секторе нефтепродуктов, железной руды и контейнерных грузов. При этом мировой флот за 2009–2011 гг. увеличился с 900 до 1400 млн т дедвейта. Мировой портфель заказов в течение одного года превысил 400 млн т дедвейта. Несбалансированность предложения провозной способности и грузопотока вследствие отмеченной динамики привела к ухудшению финансового состояния торгового флота во всех секторах морской транспортной индустрии.

Грузопоток зерновых грузов в пределах 100 млн т по сравнению с балкерными и наливными грузами относительно невелика, но эта группа грузов в глобальной стабильности перевозок играет значительную роль. Кроме того, экспорт этих грузов для отдельных стран является стратегической задачей. Грузопоток неравномерен во времени и по направлениям и предопределяется множеством факторов. Особое место занимает импорт зерна Китаем. Характер реакции судовладельческих структур на динамику грузопотоков предопределяет рост и структуру дедвейта торгового флота. Сформировался процесс перехода от стандартного развития на основе традиции простого наращивания дедвейта до изменения концепции и до восприятия характера грузопотоков по объемам и структуры мировой торговли. При этом заметно корректируются темпы приращения провозной способности по

отдельным группам флота. Одновременно следует обратить внимание на стремление ЕС вернуть флот под национальные флаги. Такая европейская морская стратегия обеспечивает устойчивость позиционирования на основных сегментах международной экономики.

Становление новых отношений в глобальном рынке морской торговли, универсализация при тенденции к углублению разнообразия судоходных компаний, дробление региональных сегментов судоходного рынка, изменчивость основных параметров становится принципиальной закономерностью, учет которой предопределяет роль национального судоходного комплекса в системе экономической безопасности [8]. Под воздействием этих тенденций на фрахтовом рынке происходят системные сдвиги, в основе которых лежат разноплановые процессы. Это интенсивное развитие локальных транспортных комплексов, интеграция и усиление конвенционного регулирования функционирования флота.

Изменяется система взаимоотношений между судоходными компаниями, грузовладельцами и собственниками ресурсов (инвестиций и человеческого капитала). Невысокая рентабельность или даже убыточность перевозочного процесса отражает два условия: либо несоответствие технико-экономического уровня флота конкурентным ограничениям, либо низкое качество менеджмента.

Проблемой конкурентоспособности транспортных систем является потеря груза. Логистические цепочки Европы теряют в год от воровства до 5 млрд евро. Особо выделяется Голландия, являющаяся одним из главных транспортных хабов Европы. В год в Нидерландах расхищается товаров на сумму более 330 млн евро. В связи с этим некоторые грузовладельцы намерены изменить логистические товаропроводящие системы. Ассоциация охраны грузов Transported Asset Protection Association рассматривает эту проблему в качестве одной из важнейших для устойчивой операторской деятельности локальных транспортных зон.

Несмотря на технико-экономическую надежность отдельных судов, возникают проблемы их конкурентного использования, связанные со сложностью обеспечения квалифицированным командным составом. Это, прежде всего, касается газозводов. Усиление значимости этого топлива и противоречивость в развитии газопроводов повышает роль судов LNG и NPG. Кризис 2008–2009 гг. на этой группе судов отразился в меньшей степени. Портфель заказов обеспечивает прирост численности флота на 80 %. По этим причинам дефицит офицерского состава после 2010 г. достиг 5000 человек.

В посткризисном периоде прогнозируется стабилизация балкерного флота, связанная с восстановлением производства стали и активизации ее приобретения из регионов дешевого производства. Противоречивы прогнозы танкерного рынка из-за сложности оценки запасов и непредвиденного колебания цены на нефть и стоимости доллара. Однако оживление в этом секторе связано с абсолютной значимостью роли нефтепродуктов для экономического роста и занятости во всех отраслях, несмотря на приоритеты развития альтернативных источников энергоресурсов.

Выводы. Существуют и другие факторы стабилизации развития рынка морской торговли. Среди них выделяются стоимостные, социальные и организационные проблемы конкурентоспособности прогрессивных типов флота. Внимание должно быть сосредоточено на менеджменте операционной деятельности и на сбалансированности развития основного и человеческого капитала судоходных компаний.

Тенденцией обеспечения устойчивости и конкурентоспособности остается концентрация провозной способности судоходных компаний, специализация флота и диверсификация по регионам операторской деятельности. Обращает внимание на себя использование этого метода судовладельцами новых морских держав.

Границы интеграционных и конкурентных стратегий в торговом судоходстве формируются под влиянием трансформационных процессов в рынке морской торговли и вследствие усложнения процессов устойчивости функциональной деятельности. Поэтому усиливается функция инвестиционного обеспечения проектов развития торгового флота.

Литература

1. Сакс Дж. Д. Макроэкономика. Глобальный поход / Дж. Д. Сакс, Б. Ф. Ларрен ; пер. с англ. О. В. Буклемитева [и др.]. – М. : Дело, 1996. – 847 с.
2. Управленческий учет / Э. А. Аткинсон, Р. Д. Банкер, Р. С. Каплан, М. С. Янг ; пер. с англ. А. Д. Рахубовского. – [3-е изд.]. – М. : Вильямс, 2005. – 878 с.
3. Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD – New York and Geneva: UN, 2011. – 243 p.
4. Дамодаран А. Инвестиционная оценка: инструменты и техника оценки любых активов / А. Дамодаран ; пер. с англ. Д. Липинского [и др.]. – М. : Альпина Бизнес Букс, 2004. – 1342 с.
5. Примачев Н. Т. Эффективность развития морской транспортной индустрии : монография / Н. Н. Примачева. – О. : ИздатИнформ, 2011. – 405 с.
6. Shipping and shipbuilding markets. Annual review 2010. – Paris : BRS. – 2010. – 99 p.
7. Николаева Л. Л. Принципы устойчивого развития судоходных компаний в глобальном рынке морской торговли : монография / Л. Л. Николаева. – О. : Феникс, 2007. – 323 с.
8. Жихарева В. В. Теория и практика инвестиционной деятельности судоходных компаний / В. В. Жихарева. – О. : ИПРиЭЭИ, 2010. – 480 с.