

Наталья Николаевна Примачева

ОСОБЕННОСТИ ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПОДСИСТЕМ В ГЛОБАЛЬНОМ РЫНКЕ МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ

Резюме

Рассматриваются основные условия и особенности формирования важнейших характеристик структурных подразделений глобального рынка морской торговли. Раскрываются особенности функционирования отдельных сегментов, предопределяющих дифференциацию позиционирования судоходных компаний. В системе глобальной морской транспортной индустрии принципиальное значение приобретают параметры текущего состояния грузопотоков и производственного потенциала флота и портов. Учитываются особенности трансформационных процессов в глобальной морской транспортной индустрии.

Ключевые слова: рынок морской торговли, судоходная компания, позиционирование, конкуренция, глобализация, сбалансированность, устойчивость.

Введение

Значимость морского транспорта для эффективного развития экономики страны и особенность функциональной деятельности и управления подчеркиваются наличием специальной формы сотрудничества морских государств. Это конференция приморских регионов, созданная 40 лет назад для достижения гармоничного развития приморских территорий. Членами конференции являются 150 регионов из 30 стран мира. Следует отметить, что 40% европейского населения проживает

у моря. Тем не менее, отдельные страны Причерноморского региона слабо используют преимущества такого расположения.

Для достижения устойчивости функционирования морской транспортной индустрии необходима разработка механизма и инструментария управления эффективностью функционирования специализированных национальных комплексов глобальной морской транспортной индустрии. Этот процесс должен осуществляться на основе управления качеством продукции и конкурентным позиционированием по условиям жизненного цикла выбранного сектора рынка. Среди комплекса задач выделяются те, которые раскрывают важнейшие практические и теоретические аспекты эффективного развития национального морского торгового флота и, в частности:

- исторические аспекты формирования рынка морской торговли, определяющие закономерности оптимизации провозной способности мирового торгового флота;
- систематизация особенностей функционирования морской транспортной индустрии на этапе глобализации и неравномерного распределения транспортного флота по морским державам.

Об актуальности проблем стратегического позиционирования национальных подразделений мирового хозяйства свидетельствует обширность разработок и публикаций по эффективности управления процессами развития. Среди зарубежных ученых, уделивших принципиальное значение взаимосвязи предпринимательских стратегий и эффективного позиционирования народного хозяйства в мировой экономике, в данной публикации выделяются работы А. Дамодарана¹, Л. Гитмана², Дж. Сакса³.

Глобальная морская транспортная индустрия основывается на правомерности доступа всех участников к грузопотокам международного разделения труда. Главным становится конкурентный технико-экономический уровень флота и терминалов и соответствующая организация работы транспортных предприятий. В этом аспекте выделяется формирование согласованной транспортной политики стран, образующих экономические союзы и объединения. Достаточно упомянуть характер решения проблемы согласования транспортной политики в Евросоюзе.

1. Особенности дифференциации экономического роста

В современных условиях эффективной реализации международного разделения труда выделяются две проблемы: поддержание нормализо-

¹ А. Дамодаран, *Инвестиционная оценка*, Альпина Бизнес Букс, Москва 2004, с. 1342.

² Л.Д. Гитман, М.Д. Джонк, *Основы инвестирования*, Дело, Москва 1997, с. 1008.

³ Д.Д. Сакс, *Макроэкономика. Глобальный поход*, Дело, Москва 1996, с. 847.

ванного роста мировой экономики и обеспечение сбалансированности развития отдельных регионов или зон специализации национального хозяйства.

Развитие мировой экономики отличается существенной дифференциацией по группам стран. Последний мировой кризис подчеркнул зависимость отдельных экономик не только от характера участия в процессах глобализации, но и от особенностей позиционирования в структуре мирового хозяйства (рис. 1). Одновременно процесс циклической динамичности системно повлиял на состояние торгового судоходства. Уровень снижения загрузки производственного потенциала торгового флота оказался выше темпов падения экономики в промышленно развитых странах.

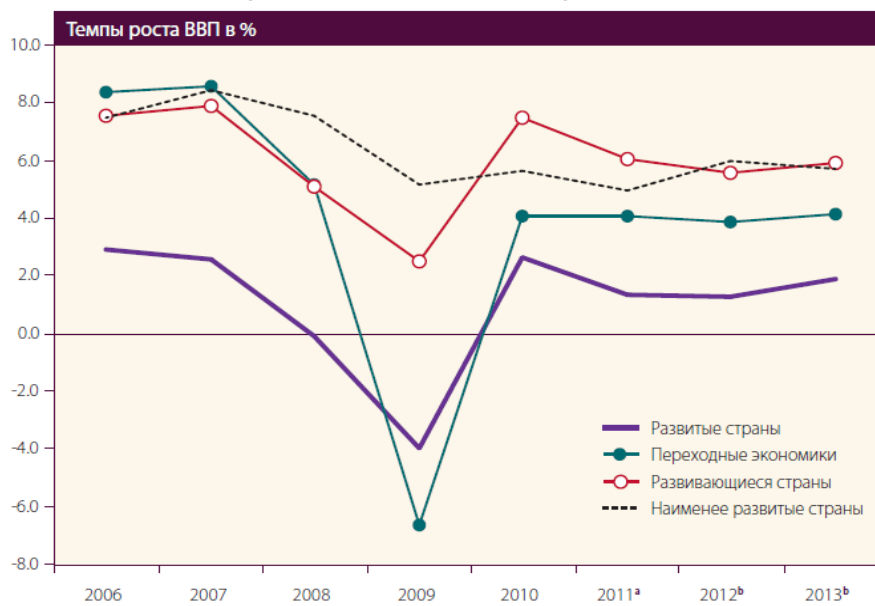


Рисунок 1. Характер изменения темпов экономического роста по отдельным группам государств

Источник: Статистика UNCTAD.

Среднегодовые темпы роста ВВП по мегаэкономике в предкризисном периоде составляли 3,5%. При этом известный азиатский финансовый кризис 1998 года предопределил наиболее сложные последствия для Японии, России и стран латинской Америки. Однако системное снижение объемов выпуска в мировой экономике в 2009 году с последующей стагнацией до 2013 года характеризуется как более значительное после 30-х

годов XX века⁴. При среднемировом падении в 4,1% украинская экономика, основанная на экспорте продукции с низкой добавленной стоимостью, потеряла порядка 15%, тогда как достаточно интегрированные структуры Польши и Беларуси снизили объемы производства в пределах 4,4%.

На уровень экономического падения хозяйств отдельных стран существенно влияет структура производства и динамика цен на сырьевые ресурсы. Именно поэтому наибольшее снижение ВВП было отмечено в Украине и России.

Тем не менее, кризис 2008–2009 годов имел существенные качественные отличия от предыдущих циклических изменений, поэтому ожидается длительность периода медленного и неравномерного подъема. Экономический мировой рост 2010–2013 гг. оказался ниже необходимых 3–4%, несмотря на восстановление динамики китайской и индийской экономик. В этих условиях только судоходные компании флага государства обеспечивают полную социальную, правовую и экономическую защиту экипажей-граждан страны. Следует ожидать смещение приоритетов от чисто коммерческих целей к макроэкономическим и социально-экономическим, особенно в условиях дефицита трудовых ресурсов высококвалифицированных специалистов.

2. Проблемы управления функциональной устойчивостью предприятий морской транспортной индустрии

Постоянные трансформации количественных параметров и структурных характеристик мировой торговли становятся основным фактором, усложняющим оптимизацию развития предприятий морского транспорта отдельных регионов. Особого внимания заслуживают два сегмента глобального рынка морской торговли, это – танкерный и контейнерный флот. Первый имеет специфические закономерности структуризации. Второй формирует приоритеты конкурентного позиционирования производственного потенциала.

При этом, несмотря на концентрацию провозной способности ведущими судовладельческими структурами, сохраняется сегмент субстандартного флота. В этих условиях особое значение приобретает преимущество экономики масштаба.

В период наименее благоприятных тарифных ставок, судоходная компания NYK, входящая в десятку крупных компаний мира и выполняющая различные виды морских перевозок, имела чистую прибыль более 180 млн. долларов при эксплуатационной прибыли – в 250 млн. долларов.

⁴ Review of Maritime Transport, Report by the UNCTAD, secretariat United Nations, New York and Geneva 2012.

Годовой же объем доходов превысил 6,5 млрд. долларов. Именно эти показатели и свидетельствуют о сложности входа в мировой судоходный рынок новых операторов, к которым и относятся потенциальные судовладельцы Украины.

Технико-экономическое превосходство становится приоритетом предпринимательских структур, менеджмент же государственных предприятий стремится к реализации положения приоритетности государственной формы собственности. Для экономической же стабильности государственные приоритеты заключаются в обеспечении экономической безопасности на основе равноправия всех резидентов, формирующих ВВП.

В этом отношении следует обратить внимание на несостоятельность исполнительной государственной власти относительно выбора приоритетных направлений развития морехозяйственного комплекса. Ни одна из украинских программ не была выполнена. Среди причин выделяется отсутствие четкой организационной структуры, неспособность сконцентрировать ресурсы и вследствие безразличия к решению жизненно важных проблем. Не реализовано постановление Кабинета Министров Украины „Об утверждении Программы комплексного развития Украинского Придунавья на 2004–2010 годы“. Кроме создания судового хода „Быстрый“ не выполнены ни первоочередные задачи, ни определены подходы к перспективному развитию. Украина утрачивает свои позиции в системе приоритетного развития транспортного комплекса, обслуживающего масштабные потребности Европейского Союза.

Мировой опыт развертывания циклических процессов показал, что глобальные по своему характеру и масштабу международные экономические отношения, основанные на несбалансированном научно-техническом и ресурсном развитии отдельных государств, могут вызвать значительные отрицательные последствия. Для снижения риска общесистемных потерь важен выбор специального механизма управления рисками. Динамизм технико-экономического развития торгового флота ведущих морских держав в условиях поляризации структуры грузопотоков между группами стран, представленных классификацией ООН⁵, обострил проблемы функционирования флота развивающихся государств, в их числе и Украины.

В течение последней трети XX и всего периода XXI веков сохранялся принцип экстенсивного использования природных ресурсов стран с переходной экономикой. Одновременно не снижалось отрицательное воздействие на природную среду промышленности постиндустриальных стран и при условии экспорта капитала в развивающиеся регионы. Последнее ограничивало внимание на обеспечении продовольственной независимости

⁵ Review of Maritime...

стран. Однако не достигнута устойчивость позиционирования стран с развитой экономикой вследствие несбалансированности стоимости экспорта готовой продукции и импорта сырья, но и устойчивого экспорта продовольственных товаров. Для сохранения транспортной безопасности эти страны развивали и провозную способность флота, который ориентирован на грузопотоки развивающихся стран, формирующих высокие темпы экономического роста.

3. Задачи управления морскими транспортными предприятиями по условиям рынка морской торговли

В условиях углубления глобализации экономических отношений важнейшим становится выбор приоритетов позиционирования и управления функциональной деятельностью флота по критериям устойчивости. В этом процессе среди стандартных экономических задач выделяются: удержание преимуществ и повышение технико-экономического уровня предприятий морского транспорта. Основной задачей становится достижение фрахтовой независимости внешней торговли.

Технико-экономическое превосходство относится к приоритетам предпринимательских структур. Менеджмент предприятий любой формы собственности должен стремиться к реализации стратегии лидерства по приоритетам. В тоже время для достижения экономической стабильности отдельных предприятий важно формирование макроэкономической безопасности на основе равноправия всех резидентов, формирующих ВВП (GDP).

Особенности участия отдельных стран в международном разделении труда определяют параметры необходимого развития морского транспорта. В основе оценки объективности морских транспортных потоков следует использовать причины дифференциации их по принципам возникновения. Особенно важна группировка по двум важнейшим условиям: чисто коммерчески, и обусловленным задачами военно-политической стратегии. Ориентация только на общий объем перевозок не учитывает характер формирования отдельных частей и использование способа протекционизма.

Приоритетность морского транспорта в мировой торговле предопределила конкуренцию в судостроении со сменой лидерства. После 2009 года первенство от Южной Кореи перешло к судостроительной промышленности Китая. По итогам 2012 года Китай реализовал 44,4% заказов, а Южная Корея – 40,1% мирового портфеля. Ценовые преимущества предопределили приоритетное размещение заказов на строительство судов общим тоннажем более 53 млн. тонн на китайских верфях,

что и предопределило дисбаланс спроса и предложения на рынке морской торговли.

Этот процесс усложняется в периоды кризисного состояния фрахтового рынка. При этом следует обратить внимание на ведущую роль основных участников мировой торговли: США, Евросоюза, Китая. Оживление внутренней торговли, импортно-экспортных операций предопределяет изменение ситуации в торговом судоходстве. В этих условиях экономика США достигла низшей фазы кризиса, и начался период постепенного восстановления. Оживление ожидается с ростом импорта до 5% ежегодно. Первыми на новые условия операторской деятельности отреагировали линейные судоходные компании.

Принцип единства целей функционирования глобального рынка морской торговли при дифференциации индивидуальных задач отдельных участников предопределяет необходимость координации решений даже в условиях реальной конкуренции. Об этом свидетельствует функционирование ассоциации черноморских судовладельцев и расширение интереса для судоходных компаний других бассейнов.

По оценкам аналитических структур при любом сценарии глобального экономического развития к 2030 году грузовая база Черноморско-Азовского бассейна достигнет 200 млн. сухих и 160 млн. т наливных грузов. Именно это обстоятельство побуждает главнейшего внешнеэкономического оператора – резидентов России сосредоточить внимание на развитии национального терминального потенциала.

4. Условия формирования параметров эффективного позиционирования флота

Одной из проблем региональных подсистем глобального рынка морской торговли является неразвитость корпоративных систем организации полномасштабного сотрудничества и координации взаимодействия в системе противоречивых подходов глобальных операторов и национальных институциональных структур. Необходим баланс интересов в структуре бюджетообразующих подходов к работе транспортного комплекса и его роли в экономической безопасности макроэкономики.

Именно в торговом судоходстве наиболее жестко реализуется принцип: „Капиталовложения в крупномасштабные средства производства или вертикальную интеграцию также оказывают воздействие на барьеры входа”⁶. Одним из следствий проявления этой стратегии ведущими судоходными компаниями мира является проблемность поиска инвестиционных ресурсов для развития торгового флота Украины.

⁶ М. Портер, *Конкуренция*, Альпина Бизнес Букс, Москва 2006, с. 60.

На рисунке 2 представлена систематизация условий, предопределяющих особенности развития специализированных судоходных компаний в современной структуре глобального рынка морской торговли.

Как видно (рис. 2) важнейшим условием и основным принципом, который предопределяет эффективную работу судоходной компании – это оптимальность технико-экономических параметров флота. Следующую позицию занимает рациональность взаимоотношений с сервисными и терминальными организациями.

Выделяется также роль квалифицированного менеджерского состава и программного комплекса, обеспечивающих оценку и своевременность принятия решений⁷.

В структуре судоходного бизнеса, в соответствии с основными положениями теории экономического развития и устойчивости [6] выделяется деятельность трех типов судоходных компаний: с глобальной концентрацией провозной способности, решающих стандартные экономические проблемы функционирования и предприятий с недоступностью концентрации основного капитала. Среди первых, реализующих принцип монополистической конкуренции на основе высокого технико-экономического уровня и эффекта масштаба, выделяется Columbia S. M. В ее операторской деятельности находится порядка 400 судов собственных и арендуемых. Одновременно на заводах 5 судостроительных стран размещены заказы на новые 100 судов. Компания управляет судами различной специализации грузового флота и крупнейшим пассажирским лайнером – Queen Elizabeth 2.

При этом компания ведет взвешенную экономическую политику. На фоне дефицита моряков не привлекает специалистов сверхвысокими окладами. Они согласуются с трудоемкостью и требованиями ИТФ. Но выделяется страховая и социальная политика. Общая численность моряков достигала 8 тысяч человек. Средний возраст судов компании до 5 лет, что высоко характеризует степень надежности перевозок и безопасности мореплавания.

Именно такие судоходные компании реализуют стратегию, предусматривающую комплексный подход к подготовке и работе моряков на судах, инвестирование в переподготовку плавсостава, планирование служебной карьеры. Особое место занимает гарантирование социальной защиты экипажей транспортных судов. В этом аспекте для выработки стратегии устойчивого позиционирования морских транспортных предприятий в системе реальных и перспективных грузопотоков необходима жесткая оценка:

⁷ A. Shtub, *Enterprise Resource Planning (ERP)*, [in:] *The Dynamics of Operation Management*, Kluwer Academic Publishers, New York 1999.



Рисунок 2. Совокупность условий и последовательность принятия решений по целям развития судоходства

- объемов транспортной работы вообще, роль данного сектора фрахтового рынка, в частности, и динамики перевозок флотом судоходной компании;
- доли морского ренджа, которую занимает флот компании;

- динамики и структуры затрат;
- выбора основных задач маркетинга;
- дифференциации и диверсификации отдельных секторов фрахтового рынка;
- конкурентной позиции судоходной компании;
- формирования и контроля состояния конъюнктуры фрахтового рынка и бизнес-портфеля судоходной компании.

Частично эти задачи решает судоходная компания „Ukrferry“, которую можно отнести, несмотря на ограниченную величину дедвейта, ко второй группе предприятий. Она устойчиво позиционирует в региональном сегменте евроазиатского транспортного коридора.

С учетом того, что торговый флот работает в условиях открытого глобального фрахтового рынка, а суда иностранных компаний, при этом, пользуются преимуществами эффективной национальной экономики, судоходные компании Украины должны иметь возможность работать в условиях, которые не ухудшают их конкурентный статус. Поэтому принципиальное значение приобретает адекватность налоговой системы страны.

Кроме того, с учетом закономерностей глобализации экономических отношений необходимо ориентироваться на средний уровень инфляции, на локальную систему налогообложения, на запас резервов провозной способности мирового торгового флота. Определенным допущением является ограниченность возможности появления новых конкурентов⁸.

Заключение

Сбалансированность производственного потенциала локальных транспортных подсистем относительно формы изменения спроса в сегменте позиционирования должна основываться на пропорциональности предпринимательских и интегральных (внесистемных) показателей, что и предопределяет соотношение базового потенциала и предельных темпов реализации инновационных стратегий развития.

Тем не менее, судоходство отличается повышенным риском функциональной и инвестиционной деятельности. В этом отношении ситуация может быть описана заключением: „Рискованность фирмы определяет ставку дисконтирования, по которой дисконтируются денежные потоки в начальной фазе“⁹. В соответствии с этим при снижении риска эффективной операторской деятельности контейнеровозов, работающих на основах экономики масштаба, их строительство связано со снижением дисконтной ставки.

⁸ M. Maclachlan, *The Shipmaster's Business Companion*, The Nautical Institute, London 1998.

⁹ А. Дамодаран, *Инвестиционная...*, 449 с.

Общей устойчивой тенденцией развития не только морской транспортной индустрии, но и всех отраслей, за исключением инновационных технологий становится рост стоимости природных ресурсов и снижение уровня эффективности капитала и в ряде случаев труда. Поэтому возникает проблема и соответствующая задача нормализации состояния производственного комплекса по допустимому уровню предельных затрат и результатов.

CHARACTERISTICS OF REGIONAL SUBSYSTEMS POSITIONING IN THE GLOBAL MARKET OF SEABORNE TRADE

Summary

The article describes the basic conditions for and specificity of developing the main parameters of the global seaborne trade market structures. The characteristics of how the individual segments of the marine transport industry function are discussed, as well as their role in predetermining the differentiation of shipping companies positioning. Cargo flows and production capacity of the fleet and ports are crucial parameters for describing the global system of maritime transport. The article also takes into account the transformation processes currently taking place in the global maritime transport industry.

Keywords: market of seaborne trade, shipping company, positioning, competition, globalization, balancing, stability.

Литература

1. Дамодаран А., *Инвестиционная оценка*, Альпина Бизнес Букс, Москва 2004
2. Гитман Л.Д., Джонк М.Д., *Основы инвестирования*, Дело, Москва 1997
3. Сакс Д.Д., *Макроэкономика. Глобальный поход*, Дело, Москва 1996
4. Review of Maritime Transport, Report by the UNCTAD, United Nations New York and Geneva 2012
5. Портер М., *Конкуренция*, Альпина Бизнес Букс, Москва 2006
6. Shtub A., *Enterprise Resource Planning (ERP)*, [in:] *The Dynamics of Operation Management*, Kluwer Academic Publishers, New York 1999
7. Maclachlan M., *The Shipmaster's Business Companion*, The Nautical Institute, London 1998