

Д. В. ЯКИМЕНКО**Л. Я. МАКУЛ***Межрегиональная Академия управления персоналом, г. Киев*

МЕХАНИЗМ УПРАВЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ УСТОЙЧИВОСТЬЮ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ

Наукові праці МАУП, 2008, вип. 2(18), с. 108–111

Механизм управления экономической устойчивостью морских торговых портов рассмотрен как важный элемент морехозяйственного комплекса страны. Описаны условия и предпосылки его эффективного функционирования.

Экономический механизм управления адекватностью развития морехозяйственного комплекса страны представляет собой совокупность форм и методов реализации экономических принципов [2; 6] для достижения в данном случае эффективного состояния предприятий морского транспорта.

Такой механизм должен предусматривать организационную структуру, методы принятия решений, формы инвестиционного обеспечения и контроль рациональности использования производственного потенциала отрасли. С позиции социально-экономического содержания хозяйственный механизм должен соответствовать условиям функционирования национального производственного комплекса в системе ограничений, обусловленных процессами глобализации и интернационализации мирохозяйственных связей [4].

Одним из условий полномасштабного развития морехозяйственного комплекса страны считается ресурсоемкость инвестиционной и эксплуатационной деятельности. Этот фактор предопределяет возможности и этапность реализации экономической стратегии развития флота, портов и сервисного сектора морского транспорта.

Как известно, развитие и функционирование предприятий морского транспорта отличается более низкой материалоемкостью, чем любой вид производства, основанный на изготовлении товаров [5]. Тем не менее, повышение цен и ограниченность энергетических ресурсов, потреб-

ности по снабжению сменно-запасными частями и выполнению ремонтных работ предопределяют целесообразность выбора варианта с наименьшей материалоемкостью доставки и обработки грузов. Особенно возрастают ограничения материалоемкости в связи с усилением требований к безопасности эксплуатации средств и необходимости их поддержания в работоспособном состоянии.

При этом остаются определенные методические неточности расчета материалоемкости транспортного процесса. Ошибки в обосновании впоследствии предопределяют инвестиционные потери из-за ограничений на эксплуатацию отдельных типов морских судов. Прямое отношение материальных затрат в стоимостном или натуральном выражении к объему выручки без корректировки оплаты ресурсов не решает проблемы из-за конъюнктурных колебаний и использования механизма ценовой дискриминации отдельными лидерами морской перевозки. Поэтому при оценке конкурентоспособности любого направления развития уровень материалоемкости должен рассчитываться по чистому результату или по сопоставимой транспортной работе с учетом ее качества.

Остается нерешенным вопрос адекватности сопоставления важнейших факторов производства или ресурсов. С усилением принципа перелива и относительной дефицитности ряда ресурсов необходим четкий механизм соизмерения роли ресурсов в системе стабильности функциональной деятельности предприятий морского транспорта [7].

Заметим, что соизмерение трудовых ресурсов по годовому фонду оплаты труда сужает проблему оценки издержек. С учетом принципа интегрального влияния на результаты всей совокупности ресурсов и динамичности жизненного цикла отдельных видов ресурсов к трудовым ресурсам, обеспечивающим надежную функциональную деятельность предприятий морского транспорта, следует отнести затраты на полное воспроизводство рабочей силы с учетом достижения нормализованного состояния подготовки специалистов [3].

Сложность проблемы достижения адекватности состояния основного и оборотного капитала и трудовых ресурсов предприятий морского транспорта заключается в различной динамике их стоимости. Для первой группы характерно использование фиксированной цены, ресурсы же труда включают в себя стоимость подготовки (по ценам на определенный период) и оплату труда в текущих ценах.

Поэтому разрыв во времени строительства флота и терминалов и расчета эффективности формирования трудовых ресурсов без специальной системы дисконтирования и трансформации [4] обуславливает неточность оценки и появление возможных ошибок в принятии экономических решений. В то же время производственные фонды независимо от времени ввода их в действие обслуживаются современными трудовыми ресурсами и фактически определяют уровень их отдачи.

В этих условиях организационно-экономический механизм оптимизации развития национальной морской транспортной системы должен обязательно предусматривать совокупность методов сбалансированного формирования производственного потенциала относительно национальных интересов и возможностей их реализации (рисунок).

В системе управления адекватным развитием предприятий морского транспорта предусматриваются организационно-технические мероприятия, реализация которых обеспечивает наиболее благоприятное соотношение результатов и затрат инвестиционной и экономической деятельности. Такое развитие предполагает непрерывное наращивание мощности, совершенствование организации работы и оптимизацию технологических процессов с целью эффективного функционирования системы.

Под эффективным функционированием морского транспортного комплекса понимается до-

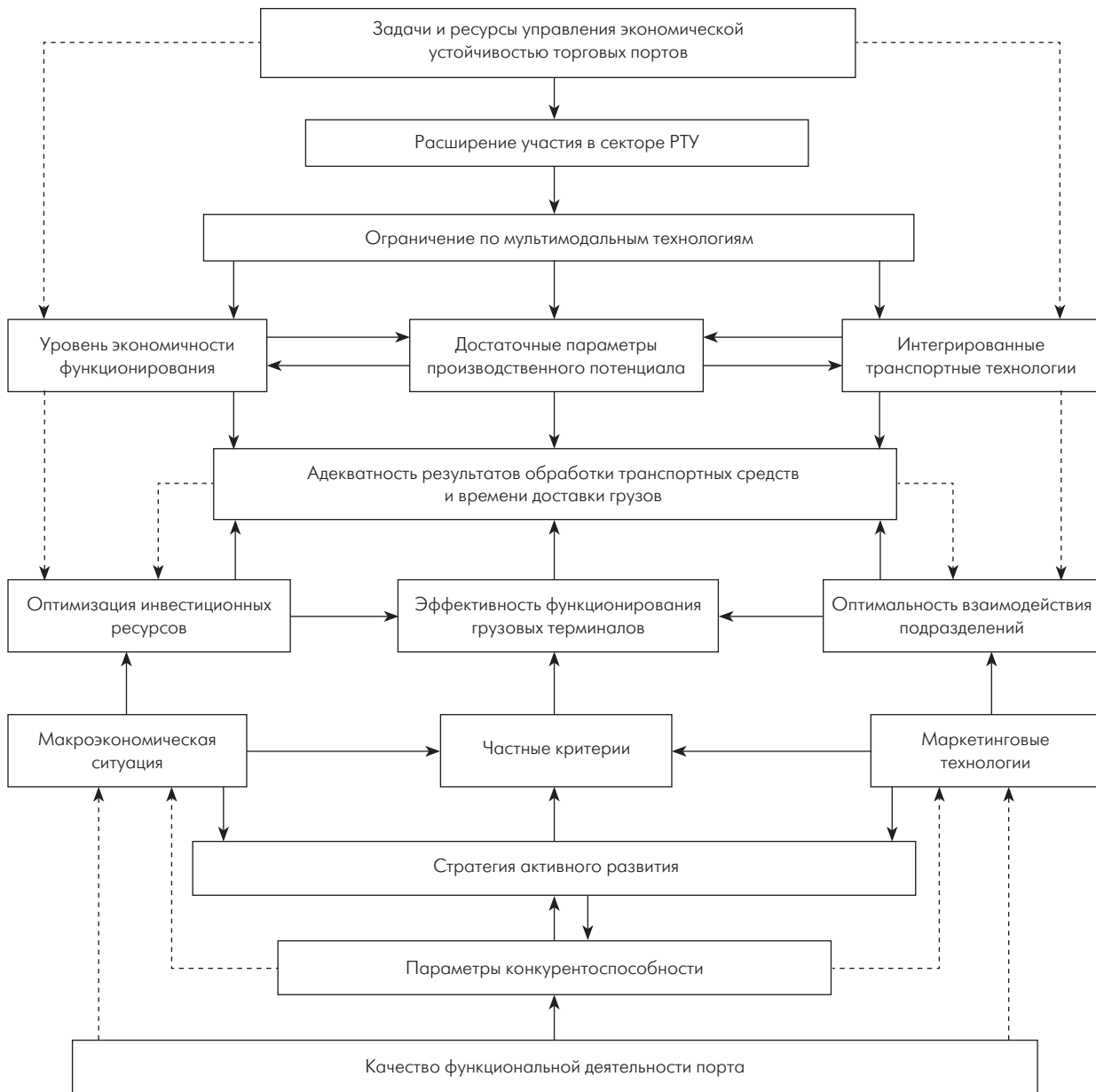
стижение нормализованного использования производственного потенциала, обеспечивающего максимум предпринимательских и макроэкономических результатов при необходимом освоении сектора специализации на рынке транспортных услуг.

Определенные недостатки в формировании торгового флота Советского Союза были связаны с неточностью положений по оценке эффективности капитальных вложений. При этом уровень норматива эффективности принимаемых решений не был научно обоснован. Напомним, что для разных объектов этот уровень норматива принимался в пределах 0,10–0,15. Если учесть, что эффективный жизненный цикл мирового торгового флота предполагал норму прибыли на уровне 0,14, то становится ясным, что не все типы судов могли без государственной поддержки нормально конкурировать на мировом фрахтовом рынке.

По этой причине при прочих равных условиях снижалась валютная эффективность работы морского транспорта в течение последнего десятилетия существования Министерства морского флота СССР. Выбор типов судов иностранных судовладельцев основывался прежде всего не на минимуме годовых приведенных затрат, а на оптимуме положительного результата за жизненный цикл судна. Поэтому циклические колебания фрахтового рынка отражались на таком флоте в меньшей степени.

Наиболее сложна реализация стимулирующих функций механизма поддержания национальных предприятий морского транспорта. При построении организационно-экономической системы, отражающей задачи количественного и качественного развития флота и портов, должна соблюдаться заинтересованность в расширении участия транспортных предприятий в обслуживании грузопотоков отечественных операторов внешнего и внутреннего рынков. В качестве критерия такой ориентации следует рассматривать своевременность и сохранность доставки грузов при рациональной ресурсоемкости.

Важнейшим принципом принятия экономических и инвестиционных решений является выбор цены, обеспечивающей достижение основной стратегической цели предприятия. В системе функционирования рынка транспортных услуг цены (тарифы) колеблются в определенных пределах в соответствии с характером сбалансированности грузопотоков, т. е. спроса и провозной способности флота или пропускной способности портов, т. е. предложения. В инвестиционном



Информационно-логическая модель оптимизации ресурсов и результатов развития торгового порта

процессе в качестве цены выступает стоимость капитала, которую выражает процентная ставка, устойчивость которой регулируется активностью инвестиционного процесса [1].

Таким образом, активность развития на базе инвестиций обуславливается соотносимостью процентной ставки банка, транспортных тарифов и себестоимости единицы транспортной работы, обуславливающих норму прибыли. Для достижения устойчивой эффективности функционирования необходимо контролировать уровень себестоимости по ограничениям процентной ставки и

рыночных цен на экономические ресурсы, необходимые для нормальной организации транспортного процесса.



Литература

1. Гитман Л. Дж., Джонк М. Д. Основы инвестирования: Пер с англ. — М.: Дело, 1997. — 1008 с.
2. Гребенников П. И., Леусский А. И., Тарасевич Л. С. Микроэкономика. — СПб.: СПбУЭФ, 1998. — 447 с.

3. Дамодаран А. Инвестиционная оценка. Инструменты и техника оценки любых активов: Пер. с англ. — М.: Альникс Бизнес Букс, 2004. — 1342 с.

4. Кругман П. Р., Обстфельд М. Международная экономика. — 5-е изд. — СПб.: Питер, 2003. — 832 с.

5. Михалевич В. С., Бакаев А. А., Петухов В. С. и др. Экономико-математическое моделирование деятельности флота и портов. — М.: Транспорт, 2006. — 287 с.

6. Мэнкью Н. Г. Принципы микроэкономики. — 2-е изд. — СПб.: Питер, 2003. — 560 с.

7. Пугель Т. А., Линдерт П. Х. Международная экономика: Учебник: Пер. с англ. — М.: Дело и Сервис, 2003. — 800 с.

Для досягнення стійкої ефективності транспортного процесу необхідно забезпечувати контроль собівартості з обмеження процентної ставки й ринкових цін на відповідні економічні ресурси.

Для достижения устойчивой эффективности транспортного процесса необходимо обеспечивать контроль себестоимости по ограничениям процентной ставки и рыночных цен на соответствующие экономические ресурсы.

For achievement of steady efficiency of transport process it is necessary to provide the control of the cost price over restrictions of the interest rate and market prices for corresponding economic resources.

Получена 14 февраля 2008 г.