

КРИТЕРИИ ОПТИМИЗАЦИИ ПАРАМЕТРОВ ТОРГОВОГО ФЛОТА
В СИСТЕМЕ МИРОВОГО ФРАХТОВОГО РЫНКА

Переход транспортных комплексов на условия реальной интеграции и реализацию принципов совместного финансирования узловых проектов предопределяет актуальность разработки методов учета эффективности функциональной деятельности предприятий морского транспорта. Главным принципом развития морского транспортного комплекса рассматривается достижение оптимальности их соотношения со структурными подразделениями рынка транспортных услуг и обеспечение капитализации в соответствии с закономерностями устойчивости системы [1, 2].

Расширение принципов мультимодального транспортного обслуживания экономических отношений предъявляет новые требования к организации национального торгового судоходства. Кроме того, что оно должно отвечать принципам технико-экономической адекватности и взаимодействия с различными структурами, образующими логистический комплекс [3]. В этом аспекте при анализе проблемы стабильного развития морских транспортных предприятий следует обратить внимание на односторонность подхода к оценке вариантов полномасштабного наращивания потенциала морского транспортного комплекса [4, с.145]. Одновременно при комплексном рассмотрении проблем отдельные стороны развития морского транспорта не представлены [5,6]. Ситуативность и изменчивость основных параметров в секторах рынка транспортных услуг усложняют механизм управления стабильностью функционирования флота. Возникает необходимость постоянного контроля и уточнения экономических решений относительно прогнозов в пределах расчетного периода функционирования. Для стабилизации финансового положения в процессе функциональной деятельности главным становится выбор допустимых тарифных ставок и пределов текущих затрат.

Для планирования и формирования доходов необходимо отслеживать тенденцию изменения доходных ставок по двум факторам – структурным сдвигам в грузообороте и соотношении провозной способности и динамики грузопотоков; под влиянием олигопольного или монопольного положения отдельных судоходных компаний.

Стратегия развития предприятий морского транспорта должна учитывать два вектора оптимизации результатов относительно постоянно изменяющихся условий функционирования [7, 1]. Основной тенденцией развития торгового флота является повышение капиталоемкости единицы провозной способности. Вследствие этого отмечается относительное снижение доли труда.

Сложность приведения в сопоставимый вид трудовых ресурсов или человеческого капитала и капитальных активов заключается в характере их изменения во времени с учетом затрат на их формирование и поддержание. Основные фонды учитываются в стоимости периода изготовления, а трудовые – фактически в текущих ценах. Разрыв во времени строительства объектов транспорта и расчета результата отдачи совокупности ресурсов обуславливает относительную неточность оценки и принятия решений. В то же время капитальные активы, обеспечивающие экспорт транспортных услуг независимо от срока ввода судов в эксплуатацию, предопределяют современную производительность труда моряков.

Целью работы является оценка условий и обоснование методов их учета при разработке и реализации программ оптимального, в пределах доступности ресурсов, развития национального торгового флота по критериям эффективности экспорта транспортных услуг.

Эффективность использования производственного потенциала судоходных компаний в определяющей мере зависит от оптимальности менеджмента и деятельности основных категорий работников. Поэтому обобщающий показатель эффективности развития должен отвечать требованиям оптимизации ресурсоемкости функционирования на мировом фрахтовом рынке

$$e_{kt} = \frac{R_{vt}}{N_t + \xi \Delta K_p}, \quad (1)$$

где R_{vt} – поток денежных средств, обусловленный развитием и масштабами экспорта транспортных услуг; N_t – численность работников предприятия морского транспорта в начальном периоде развития; ξ - параметр заменяемости труда капитальными активами; ΔK_p - потребные инвестиционные ресурсы по стратегии развития.

Принцип адекватности развития судоходных компаний относительно основных закономерностей функционирования фрахтового рынка предполагает ориентацию на устойчивые тенденции развития мирового рынка транспортных услуг.

При разработке проекта развития транспортного предприятия и его жизненного цикла важнейшим становится расчет ожидаемой доходности инвестиций [8, 9]. Она зависит от несбалансированного развития флота в отдельных секторах фрахтового рынка вследствие циклических колебаний фрахтового рынка и изменения его конъюнктуры.

При формировании механизма управления участием в интеграционных процессах необходимо контролировать характер роста совокупного эффекта транспортного обслуживания мирохозяйственных связей [10]. Организационно-экономический механизм должен отражать потоки информации, которые наиболее полно характеризуют условия оптимизации результатов. При традиционном обслуживании, основанном на максимизации предпринимательских результатов, совокупная эффективность может быть рассчитана на основе суммарных затрат и результатов всех участников мирохозяйственных связей:

$$e_{wm} = \frac{\sum R_{vwm} - \sum C_{swm}}{\sum K_{pwm}} = \frac{\sum P_{rpb}}{\sum K_{pwm}}, \quad (2)$$

где R_{vwm} – совокупный внешнеторговый оборот по всем формам операций, учитывающий денежные потоки конечного потребителя; C_{swm} – совокупность затрат, формирующих результаты внешнеэкономической деятельности;

P_{rpb} – торговое сальдо внешнеэкономической деятельности и транспортной безопасности; K_{pwm} – совокупная стоимость капитальных и оборотных активов системы позиционирования товарных потоков в международной экономике.

Стратегические подходы к обеспечению эффективности макроэкономической стабилизации предъявляют требования к отраслевым и предпринимательским подсистемам по оптимизации экономических решений. Для транспортных предприятий, функционирующих в интегрированной транспортной системе, внимание следует акцентировать на проблемах использования производственного потенциала.

Эффективность интеграционных процессов относительно традиционных форм транспортного обслуживания предлагается рассчитывать по условию:

$$e_{in} = \frac{\sum R_{VIN}}{K_{pin}} = \frac{\sum P_{rpb} + \eta C_{sao}}{\sum K_{pwm} - \eta K_{pg}}, \quad (3)$$

где R_{vin} – совокупный экономический результат интегрированной системы доставки и реализации продукции; K_{pin} – стоимость производственного потенциала, компании реализовавшей принципы слияния; ηC_{sin} – синергетическое влияние на оптимизацию затрат отдельных участников интегрированной транспортной системы; ηK_{pg} – снижение потребности инвестиционных ресурсов по сравнению с изолированным развитием отдельных предприятий.

Экономическая эффективность интеграции и глобализации экономических отношений рассчитывается с учетом снижения транзакционных и операционных затрат вследствие ускорения доставки и расчетов за готовую продукцию (увеличение объема ΣP_{rwm}).

Кроме того, гармонизация взаимодействия транспортного комплекса на принципах логистики и интермодальных сообщений обеспечивает снижение совокупного объема капитальных активов в результате сбалансированности наращивания мощности взаимосвязанных подразделений.

При повышении интенсивности использования капитальных активов по внешним факторам, а также вследствие повышения спроса на транспортные средства при росте качества транспортной работы (Q) формируется относительная экономия инвестиционных ресурсов. За жизненный цикл проекта этот эффект имеет вид:

$$E_{INK} = \sum_{i=1}^T (k_{eo} - k_{en}) Q a_i, \quad (4)$$

где k_{eo} – капиталоемкость функциональной деятельности в базовом состоянии транспортной системы; k_{en} – капиталоемкость функциональной деятельности по варианту новых технических решений; a_i – коэффициент дисконтирования денежных потоков.

Оптимальным состоянием судоходной компании следует считать такое, при котором осуществляются все организационные процессы доставки товаров и формирования финансовых результатов. Этого можно достичь при концентрации не только грузопотоков, но и наземной

транспортной инфраструктуры, которая обеспечивает непрерывное продвижение грузов. То есть судоходная компания на правах холдинга приобретает или арендует грузовые терминалы, железнодорожные или автомобильные технологии. В этом отношении конечной целью любых проектных решений следует рассматривать обеспечение непрерывности и ритмичности движения капитальных активов в соответствии с уровнем конкуренции в системе перевозочного процесса.

В этих условиях возможно определение конечной рыночной цены транспортировки товара, которая является конкурентной относительно альтернативных способов доставки и обеспечивает нормальные условия воспроизводства флота по критериям надежности, эффективности и качества перевозки. Судоходная компания получает всю прибыль и распределяет ее с учетом функциональной и экономической устойчивости комплекса в течение жизненного цикла проекта.

Влияние несбалансированности отдельных подразделений интегрированной транспортной системы может быть оценено на основе потенциальных потерь комплекса. Для этого необходимо определить характер изменения фондоемкости и фактического недоиспользования пропускной способности объекта в целом:

$$\eta K_{pl} = \Delta F_e \cdot \eta Q_l = \eta Q_l \left(\frac{K_{po}}{R_v} - \frac{\sum K_{pi}(a_n - a_i)}{R_v} \right), \quad (5)$$

где ΔF_e – фондоемкость выполнения основных работ в нормализованном режиме функционирования транспортной системы; ηQ_l – потери возможного приращения транспортной работы по условиям несбалансированности проблемных подразделений интегрированного транспортного комплекса; K_{po} – стоимость капитальных активов, обеспечивающих нормальную работу логистической транспортной системы; R_v – общий экономический результата деятельности транспортного комплекса; a_n – норматив использования мощности отдельных звеньев транспортной системы (K_{pi}) по условиям нормальной деятельности; a_i – интегральный коэффициент фактического использования производственного потенциала отдельных звеньев интермодальных сообщений.

Кроме научных обоснований и параметров развития морского транспортного комплекса страны важным показателем следует считать опыт зарубежных морских держав. К сожалению, экономическая трансформация в Украине в первые годы полностью отошла от принципов реализации требований и инновационных технологий. Поэтому в течение первых десяти лет политического суверенитета не были достигнуты основные параметры экономического роста. Без использования важнейших направлений НТП перед экономикой Украины в условиях свободных отношений с ВТО могут возникнуть новые сложные задачи.

В сложившейся ситуации необходимо выделить несколько принципиальных направлений, реализации государственной морской транспортной политики. В первую очередь внимание акцентируется на реализации эффективной налоговой, кредитной и тарифной политики, стимулировании инвестиционного процесса на основе альтернативных источников. Следует включить в затраты предприятий часть средств необходимых для создания специализированного фонда субсидирования инновационных технологий и финансирования, поисковых и общепромышленных научно-исследовательских работ.

Принцип функциональной устойчивости морских транспортных предприятий предполагает управление совокупностью затрат, необходимых для поддержания нормального состояния производственного потенциала. В связи с этим кроме эксплуатационных затрат необходимо формирование фондов экономического стимулирования, подготовки кадров, оптимизации охраны окружающей среды, капиталовложения текущего периода и инвестиционные ресурсы расширенного воспроизводства и др.

Сбалансированность характеризуется параметрами функционального позиционирования на рынке транспортных услуг. Это положение морских транспортных предприятий отражается комплексом показателей. Среди них следует выделить расчетный срок достижения параметрической сбалансированности. Время реализации отдельных этапов глобальной стратегии устойчивого функционирования на базе постоянного соответствия ограничениям интегральной транспортной системы можно выразить отношением величины дисбаланса к уровню ежегодного снижения несоответствия:

$$t_{nb} = \frac{\eta B_{db}}{\Delta b_e}, \quad (6)$$

где ηB_{db} – уровень несоответствия основных параметров транспортного комплекса условиям функционирования (проезной способности, интенсивности, экономичности, экологичности,

безопасности и др.); Δbe - ежегодный уровень оптимизации расчетного параметра на основе локальных или совокупных инвестиционных просчетов.

Снижение ресурсоемкости технического развития и задачи интенсификации производственных процессов требуют разработки системы оценки управления результатами работы в условиях интеграции. Действенность экономического стимулирования программ, нацеленных на повышение эффективности развития предприятий морского транспорта, зависит определенным образом от достоверности и своевременности определения проблем финансовой устойчивости предприятия.

В этом случае потребные капитальные вложения в реализацию стратегии поддержания уровня конкурентоспособности можно рассчитать на основании капиталоемкости работ и параметров оптимизации результатов:

$$I_{INVB} = \sum \eta B_{gbj} k_{pnj} (1 + r_j)^{t_n}, \quad (7)$$

где k_{pnj} - удельная (нормативная) капиталоемкость решения конкретной хозяйственной или транспортной задачи поддержания экономической устойчивости производственной системы; t_n - срок реализации инвестиционного проекта при ставке дисконта a_{opt} .

Величина экономического эффекта от реализации выбранной стратегии развития судоходной компании может быть представлена в форме реальных и потенциальных составляющих:

$$\Delta P_{rsr} = \Delta P_{rr} + R_{vp} \alpha_{opt} - \Delta P_{rl}, \quad (8)$$

ΔP_{rsr} - желаемый (необходимый) объем годовой прибыли по условиям финансовой устойчивости транспортной фирмы; ΔP_{rr} - реальное изменение прибыли по факторам состояния данного сектора РТУ при активной операторской деятельности; R_{vp} - величина дохода устойчивой конкурентоспособности. Она обеспечивается организационными мероприятиями, нацеленными на улучшение использования потенциала флота; ΔP_{rl} - экономические потери из-за неадекватности использования действующего потенциала при нарушении сбалансированности системы.

Оптимизация результатов использования действующего транспортного потенциала может основываться на управлении себестоимостью перевозок относительно уровня тарифов. То есть необходимо учитывать параметры желаемого или необходимого снижения средних затрат. Экономический результат, обеспечивающий функциональную и инвестиционную устойчивость, может быть описан условием:

$$P_{ropt} = e_{pc} K_p (1 + t_{rs}), \quad (9)$$

где e_{pc} - нормальная учетная ставка национального банка; K_p - капитальные активы транспортного предприятия, которые обеспечивают функциональную устойчивость; t_{rs} - коэффициент, отражающий риск стандартных ситуаций рынка транспортных услуг.

Фактическая прибыль судоходной компании образуется под влиянием совокупности внешних условий, характеристик цикличности фрахтового рынка и состояния основных производственных фондов:

$$P_{rf} = R_{vP} (1 - \xi) + \Delta P_r - \Delta P_{rl}, \quad (10)$$

где ξ - коэффициент, отражающий затраты, которые формируются под влиянием условий текущей функциональной деятельности. На основании этой характеристики формируется уровень резервов реализации действующего потенциала.

Тогда расчетный срок сбалансированности экономических результатов и затрат по критериям адекватности состояния относительно внешних и внутренних условий функционирования и развития может быть определен по отношению индекса разрыва нормального положения (t_{df}) к индексу годовой оптимизации результатов (t_{opt}) функционирования системы:

$$t_{sb} = \frac{P_{ropt} - P_{rf}}{\Delta P_{rj}} = \frac{t_{df}}{t_{opt}}, \quad (11)$$

Достижение проектных параметров транспортного комплекса на основании изложенного принципа сбалансированности определяет задачи дальнейшего поддержания системы благодаря расширению транспортной работы или изменению состава производственного потенциала. Повышение эффективности работы морского транспортного предприятия решает две задачи: совершенствование технико-экономического уровня и организации работы, а также формирование необходимых финансовых ресурсов.

Для обеспечения функциональной и экономической устойчивости управление должно быть нацелено на оптимизацию структуры перевозки грузов, интеграцию в логистической системе доставки товаров, повышение экономичности экспорта транспортных услуг. В долгосрочном периоде

главной проблемой становится выбор инвестиционного проекта, обеспечивающего достаточный уровень конкурентной устойчивости (рис. 1).



Рис. 1. Взаимодействия по структуризации параметров развития локальной транспортной подсистемы

В условиях глобализации экономических отношений и интернационализации обслуживания транспортных потоков возрастает роль критерия эффективности интеграционных процессов. Поэтому расширяется область расчета результатов и возникает необходимость уточнения конкретных форм проявления результатов взаимодействия.

Надежность торгового судоходства становится одним из критериев его функционального соответствия принципам международного регулирования работы флота. Однако изменение средних текущих затрат по параметрам долговечности и надежности судов не отражает задачи экономичности. Общим подходом к оценке оптимальности принятия инвестиционных решений с учетом ограничений остается оценка изменения экономических результатов за расчетный жизненный цикл по коэффициенту α .

$$\Delta E_{rr} = \sum_1^T Q_r (p_{cr} - c_{sr}) \alpha_{tr} - \sum_1^{T_b} Q_b (p_{cb} - c_{sb}) \alpha_{tb}, \quad (12)$$

где T - время использования сравниваемых проектов, отличающихся параметрами более высокой (r) и менее высокой надежности (b); p_{cr} , p_{cb} - тарифные ставки по вариантам функциональной надежности транспортного обслуживания; c_{sr} , c_{sb} - средние затраты или себестоимость в расчете на единицу транспортной работы (Q) по сравниваемым вариантам.

При появлении синергетического эффекта следует учитывать перспективные и текущие задачи развития транспортного комплекса в целом. Особо необходима ориентация на глобальные процессы и на изменение использования ресурсов при совместном решении проблем.

Формирование участниками мультимодальных транспортных технологий совместного основного капитала должно учитывать решение внесистемных проблем: аллокативной пропорциональности предпринимательских результатов и макроэкономических задач; сбалансированности затрат и инвестиционных ресурсов; реального роста производительности

потенциала грузообразующих и транспортных комплексов; оптимальности периода перехода на новый технико-экономический уровень транспортных предприятий.

Основой финансово-кредитной политики морского транспортного комплекса страны должна рассматриваться сумма экономического эффекта. На основе его величины следует формировать стратегию инвестиционной привлекательности системы по источникам собственных средств предприятий, акционерного капитала, кредитных ресурсов. Прогнозирование и регулирование процесса развития подразделений морской транспортной системы имеет в основе своей многоступенчатую модель. Необходимо учитывать общее состояние мирового рынка морских транспортных услуг, национальные внешнеэкономические связи, параметры развития основных конкурирующих звеньев мирового судоходства, характерные для анализируемого подразделения. Это условие предопределяет характер распределения инвестиционных ресурсов по звеньям системы. На уровне отдельных предприятий решается задача оптимизации развития и использования действующего потенциала по критериям ограниченности ресурсов.

Ограниченность инвестиционных ресурсов предопределяет целесообразность сосредоточения внимания на временных приоритетах. К одному из них относится развитие транспортной активности в Черноморском регионе. Этот вывод основан на том, что в этом регионе сконцентрированы интересы ряда морских маршрутов, в основе которых лежат интеграционные процессы и развитие международных транспортных коридоров. Особое внимание следует обратить на формирование производственного потенциала для грузопотоков Евро-Азиатского рынка транспортных услуг и коридора Север – Юг. Такой принцип транспортного обслуживания национальных или свободных грузопотоков требует организации совместной деятельности различных фирм, которые участвуют в организации перевозок за пределами базового и иностранных торговых портов. Наиболее сложным в системе конкуренции и цикличности фрахтового рынка является сохранение системы интересов на всех стадиях взаимоотношения со смежными транспортными подразделениями и грузовладельцами.

Литература

1. Примачев Н.Т., Примачев А.Н. Принципы интеграции в торговом судоходстве. – Одесса: Феникс, 2006. – 314 с.
2. Харилло К.Х. Стратегическая логика. – Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2005. – 394 с.
3. Милославская С.В., Плужников К.И. Мультимодальные и интермодальные перевозки. – М.: РосКонсульт, 2001. – 368 с.
4. Холоденко А.М. Транспортні задачі за критерієм інтенсивності прибутку //Збір. наук. праць: Методи та засоби управління розвитком транспортних систем. – Одеса: Вип. 3, 2002.- С. 144 – 155.
5. Винников В.В. Проблемы комплексного развития морского транспорта. – Одесса: Феникс, 2005. – 209 с.
6. Логачев С.И., Чугунов В.В. Мировое судостроение. – СПб.: Судостроение, 2001. – 312 с.
7. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні. – Одеса: ПРІЕЕД, 2004. – 453 с.
8. Бирман Г., Шмидт С. Экономический анализ инвестиционных проектов. – М.: ЮНИТИ, 1997. – 631 с.
9. Гитман Л. ДЖ., Джонк М. Л. Основы инвестирования. – М. Дело, 1997. – 1008 с.
10. Сломан ДЖ. Экономикс. – СПб.: Питер, 2005. – 832 с.

УДК 65.262.2

С.С. Щеглова, ассистент,
КЭИ КНЭУ имени Вадима Гетьмана, г. Симферополь

СЕГМЕНТАЦИЯ БАНКОВСКОГО РЫНКА КРЕДИТОВАНИЯ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ КРЕДИТНЫХ УСЛУГ

Актуальность темы исследования определяется необходимостью изучения потребностей тех или иных сегментов банковского рынка кредитования физических лиц с целью повышения качества кредитного обслуживания клиентов на основе разработки и применения маркетинговых инструментов.

В настоящее время практически отсутствуют публикации по проблеме сегментации банковского рынка кредитования физических лиц. В этой связи целью работы является обоснование