

компаний, ориентация на поддержание высокой конкурентоспособности с использованием одновременно организационных форм снижения средних издержек циклически изменяется состояние в инвестировании приращения провозной способности по отдельным составляющим рынка транспортных услуг.

УДК 338.47:005.332.4

ПАРАМЕТРЫ КОНКУРЕНТНОГО ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ МОРСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Мезина Л.В., к.э.н., доцент (ОНМА)

Морской транспорт в целом и отдельные его предприятия при нормальной концентрации капитала в силу устойчивого спроса на перевозки грузов морем и отраслевые особенности организации производственной деятельности обладают потенциальной эффективностью. Поэтому на морском транспорте сохраняется относительно высокая предпринимательская активность за расширение сферы деятельности.

Абсолютные значения объемов перевозок грузов зависят от складывающейся конъюнктуры фрахтового рынка, которая обусловлена сложной взаимосвязью экономических, политических и других факторов.

Технологическая трансформация в системе доставки грузов мировой торговли расширяет границы деятельности судоходных компаний, что и предопределяет задачи совершенствования менеджмента. В этих условиях информационные технологии обеспечивают эффективную операторскую деятельность на основе рациональных схем отфрахтования судов.

Информационные технологии в судоходстве расширяют возможности судоходных компаний, обладающих конкурентными преимуществами, по эффективному использованию провозной способности. При этом судоходные компании расширяют взаимодействие с другими судовладельцами и грузоотправителями.

В условиях интеграции и развития мультимодальных транспортных технологий важнейшим становится создание условий для экономически целесообразного соотношения перевозок по видам транспорта с учетом конкурентных преимуществ использования морских путей. Поэтому необходимо повышение перерабатывающей способности морских и речных портов и оптимизации судоходных

условий в устьевых зонах и в системе искусственных водных путей.

В системе глобального рынка морской торговли проявляются две основные тенденции, отражающие его состояние:

Первая - фактическое усиление монополизации рынка. Развитие судостроения вызвало переход к более высокому технико-экономическому уровню флота и как следствие к укрупнению ведущих судоходных компаний. При этом сегмент открытой конкуренции включает значительную часть субстандартного флота. Особенно монополии выделяются в контейнерном и круизном судоходстве.

Вторая тенденция – обострение конкуренции на основе совершенствования судов транспортного флота. Фактически формируется принцип соперничества на основе опережающего строительства судов нового поколения с более высоким уровнем безопасности и высокой стоимостью, недоступной для средних и малых судоходных компаний.

Функционирование транспортных предприятий и их эффективное позиционирование на рынке транспортных услуг базируется на достижении адекватности технико-экономического уровня требованиям внешней системы, что в свою очередь обуславливается эффективностью инвестиционных проектов.

Важнейшим направлением интеграции национальной транспортной системы являются транзитные перевозки, которые существенно увеличивают чистый доход транспортных предприятий и, в конечном счете, он может быть использован для финансирования дальнейшего развития национальной транспортной системы.

Важнейшим критерием устойчивого хозяйствования морских транспортных предприятий с позиции макроэкономических интересов и предпринимательских задач является максимизация участия в формировании ВВП. Важнейшей задачей остается увеличение массы и нормы.

Периоды нестабильности функционирования мировой экономики или ее отдельных региональных подразделений, в основе которого лежит сокращение объемов международного обмена, отрицательно сказываются на характере развития рынка транспортных услуг и мирового судоходства.

Следует обратить внимание на то, что к протекционизму в торговом судоходстве прибегают морские страны при усилении кризисных явлений в системе фрахтового рынка.