

УДК 656.073.7

Елена Андреевна Целовальникова

Соискатель на степень кандидата технических наук, специальность управление проектами

Международный гуманитарный университет, Одесса

ПРОГНОЗИРОВАНИЕ КРИЗИСНЫХ ЯВЛЕНИЙ В СФЕРЕ МОРСКИХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Рассмотрено прогнозирование кризисных явлений в сфере морских контейнерных перевозок, а также представлены рекомендации для краткосрочного и среднесрочного планирования деятельности морских компаний в сфере контейнерных перевозок, ориентируясь на экономические показатели

Ключевые слова: *контейнерные перевозки, терминалы, контейнеровозы, судовладельцы, фидерный сервис*

Розглянуто прогнозування кризових явищ у сфері морських контейнерних перевезень, а також представлені рекомендації для короткострокового і середньострокового планування діяльності морських компаній у сфері контейнерних перевезень, орієнтуючись на економічні показники.

Ключові слова: *контейнерні перевезення, термінали, контейнеровози, судовласники, фідерний сервіс*

The article deals with forecasting crisis phenomena in marine container transportations, and provides recommendations for short-and medium-term planning of activity of shipping companies in the sphere of container transport, focusing on economic performance. Prediction of crisis phenomena is timely and actual problem nowadays in maritime container transport.

Prediction of the crisis based on the investigation of the potential threats. Therefore it is necessary first of all to organize the process of obtaining reliable information of potential threats. Usually, this information often incomplete, fragmented. Nevertheless, it may be the first weak signals about the likelihood of a particular danger. For the analysis of weak signals need to understand the theoretical aspect of the potential threats, such as the cyclical crises occurred. The article considers the options escalating the threat to a crisis situation, "Wave", "Recession", "Lifting" and also arranged recommendations for short-and medium-term planning of shipping companies in the sphere of container transport, focusing on economic performance.

Due to the unstable situation on the market, the wording of the main priorities of industry development, mechanisms for achieving the goals and their priority will allow to deduce the services provided by shipping lines, to a new level. Companies need to provide internationally competitive freight rates and provide good services in the short, medium and long terms periods and develop best practices based on professional management system in the sphere of transportations. Thus arise needs for predicting the crisis phenomena in order to avoid losses and rapid development, operations and management at the international level.

Key words: *container shipping, terminals, vessels, ship owners, feeder service*

Постановка проблемы

Прогнозирование кризисных явлений на сегодняшний день является своевременной и актуальной задачей в сфере морских контейнерных перевозок. Из-за нестабильной ситуации на рынке, формулировка основных приоритетов развития отрасли, механизмов достижения поставленных

целей и их приоритетности позволит вывести услуги, оказываемые морскими линиями, на качественно новый уровень. Компании должны предоставлять конкурентоспособные на международном уровне фрахтовые ставки и оказывать качественные услуги в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе, а также

развивать на основе лучшего опыта профессиональную систему управления в сфере перевозок.

Таким образом, возникает потребность в прогнозировании кризисных явлений с целью избежания убытков, а также для ускоренного развития, операционной деятельности и системы управления на мировом уровне морских контейнерных перевозок.

Цель работы

Цель работы – прогнозирование кризисных явлений в сфере морских контейнерных перевозок, а также планирование деятельности морских компаний в сфере контейнерных перевозок.

Изложение основного материала

Предмет исследования – рынок морских контейнерных перевозок, линейные перевозчики. На данный момент в Украине представлены едва ли не все важнейшие игроки на рынке морских контейнерных перевозок. В украинские порты организовали свои судозаходы 30 контейнерных компаний. Из них в Одессу заходят 25 линий, в Ильичевск – 13, в Мариуполь – 2, в порт Южный – 3.

Пятерка лидеров в Украине:

- MAERSKLINE (80387 TEU, + 6,7%). Датская компания № 1 в мире. Обработку судов ведет на трех контейнерных терминалах Украины – “Бруклин – Киев Порт” в Одесском порту, КТИ в Ильичевском и ТИС КТ в Южном. Предлагает два океанских сервиса (из Азии – АЕЗ). Доля компании в украинском контейнерообороте выросла с 21,4% в 2012 году до 21,6% в 2013 году.

- MSC (64272 TEU, + 13,0%). Швейцарская компания № 2 в мире. Работает на терминалах “ГПК Украина”, КТИ и ТИС КТ. Единственная из крупных линий, которая не имеет прямого сервиса из Азии, предлагает фидерный сервис. В 2012 году запустила внутричерноморский фидерный сервис на Турцию и Грузию.

- CMA CGM (42436 TEU, – 27,5%). Французская компания – №3 в мире. Обработка судов ведется на собственном (в доле) терминале “Бруклин – Киев Порт” в Одесском порту, КТИ в Ильичевске. Предлагает океанский сервис (совместно с MAERSKLINE) из Азии – АЕЗ Service (рис. 1). С 2011 года CMA CGM организовала фидерный сервис в Мариупольский порт. В июне 2012 года компания запустила сервис на терминал ТИС КТ по маршруту Констанца – ТИС – Таганрог.

- ZIM (37748 TEU, +28,9%). Израильская компания – № 16 в мире. Предлагает прямой сервис из Азии в Одессу на терминал “ГПК Украина”, а также по соглашению о слотах – совместный сервис

с заходом в Ильичевский морской торговый порт (терминал КТИ).



Рис.1. Маршрут линии Bosphorus Express – Азия – Черное море компаний CMA CGM Group и Maersk Line

- HAPAG – LLOYD (18548 TEU, +58,5%). Немецкая компания – № 6 в мире. В альянсе G6 с другими перевозчиками предлагает прямой черноморский сервис из Нингбо с заходом в Одессу

- на терминал “ГПК Украина”. Увеличив свою долю в украинском контейнерообороте с 3,3% в 2012-м до 5,0% в 2013 году, компания впервые вошла в пятерку лидеров. Ранее в 2011 году HAPAG – LLOYD была на 14 позиции (рис. 2) [1].

TEU – двадцатифутовый эквивалент (от англ. twenty-foot equivalent unit) – условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств. Используется при описании вместимости контейнеровозов и контейнерных терминалов. TEU – основана на объеме 20-футового (6.1 м) интермодального ISO-контейнера стандартного размера, которая может транспортироваться различными видами транспорта: автомобильным, железнодорожным и морским транспортом.

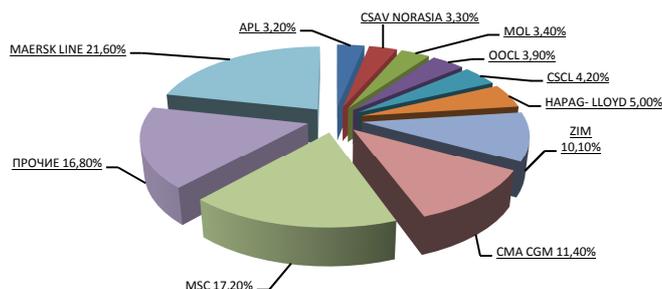


Рис.2. Доли ведущих линий в общем объеме контейнерооборота в портах Украины в 1-ом полугодии 2013 года

Основываясь на отчетах первого квартала 2013 года, перевозчики в лучшем случае оставались на месте, говоря о фрахтовых ставках и имея весьма слабые заказы на контейнерные перевозки. Серьезного падения фрахтовых ставок удалось избежать лишь благодаря новой стратегии перевозчиков – отмене рейсов, поддержавшим обычный процесс сокращения задействованных мощностей в зимний период. Примечательно

радикальное улучшение финансового положения MAERSKLINE в 2012 году, когда компания превратила чистые убытки 2011 года в размере 553 млн USD в прибыль, составившую 461 млн USD в прошлом году.

В начале 2012 года MAERSKLINE признала, что деятельность по перевозке контейнеров приносит ей приблизительно 8 млн USD потерь ежедневно. Компании пришлось всерьез сократить свои расходы. В частности, вернуть 65 взятых в чартер судов, еще сильнее ограничить скорость контейнеровозов, пересмотреть содержание копенгагенских офисов. Результатом стало сокращение расходов на 1,7%, что, в сочетании с выросшими фрахтовыми ставками, помогло линейному дивизиону компании вернуться к прибыльности. Тем временем компания CMA CGM, занимающая третью позицию на мировом рынке, пыталась совладать с долгами в 5 млрд USD, прибегнув к реструктуризации. В частности продал 49% своих терминальных активов. Как бы то ни было, французской компании удалось сэкономить 800 млн USD, что помогло извлечь в 2012 году 361 млн USD чистой прибыли (в 2011 году – 5 млн убытков). Важно отметить, что доходы от продаж выросли у CMA CGM на 10,6%, что существенно выше результата датских конкурентов, показавших 2,4% прироста RoS [2].

Известно, что прогнозирование кризисных явлений основано на изучении потенциальных угроз. Поэтому необходимо в первую очередь организовать процесс получения достоверной информации о потенциальных угрозах.

Как правило, эта информация бывает неполной, фрагментарной. Тем не менее, она может служить первым слабым сигналом о вероятности появления конкретной опасности. Для анализа слабых сигналов необходимо представлять себе теоретический аспект потенциальной угрозы, например, цикличность возникновения кризисов.

Рассмотрим варианты перерастания угрозы в кризисную ситуацию на примере компании CMA CGM (рис. 3).

Вариант 1 "Волна". Компания достигла запланированного уровня экспортной рентабельности (дохода, прибыли). Вследствие появления определенных факторов угрозы, показатели эффективности начали колебаться (рис. 3, временной период 4–5 лет).

Вариант 2 "Спад". Возможное следствие развития угрозы в случае непринятия мер по стабилизации положения – снижение эффективности производства, т.е. проявление кризиса, экономический спад.

Вариант 3 "Подъем". Анализ причин снижения рентабельности, принятие мер по стабилизации (внедрение инноваций, рационализация компании, расширение путем инвестиций, обновление основных производственных фондов и т. п.).

В этом случае возможны повышение эффективности предоставления услуг и выход из кризисной ситуации. Исходя из вышесказанного, предложим рекомендации для краткосрочного и среднесрочного планирования деятельности морских компаний в сфере контейнерных перевозок, ориентируясь на экономические показатели.

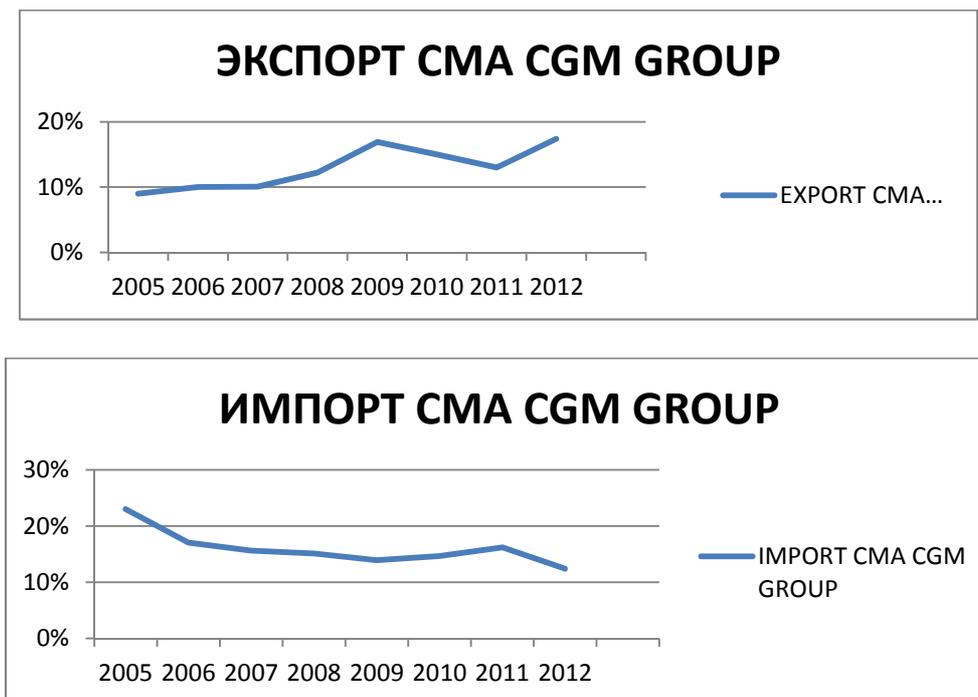


Рис. 3. Импортные и экспортные показатели компании CMA CGM за 2005-2012 гг.

Точно определить уровень предложения на рынке контейнерных перевозок чрезвычайно сложная задача. Однако, понимание закономерности динамики развития тех или иных тенденций в сфере производства, например, удобрений, автомобилей, строительных материалов, оценка перспектив будущих урожаев сельхозпродуктов, рыбных промыслов, поголовья скота и т.д., безусловно, важна. «Всплеск» или «обвал» производства каких-либо грузов в отдельно взятом регионе может привести к интенсивности контейнерных грузопотоков и даже к формированию новых направлений.

Представляется целесообразным формализация информации для осуществления краткосрочного и среднесрочного прогнозов в сфере контейнерных перевозок в три группы прогнозных индикаторов.

Индикаторы первой группы First Forecast Macroeconomic Indicators (FFMI) носят упреждающий характер. Не являясь по своей сути существенными для текущей оперативной деятельности в транспортной деятельности, эти показатели, тем не менее, могут указывать на динамику изменения важнейших макроэкономических показателей и маркетинговых показателей транспортных рынков.

Индикаторы второй группы Second Forecast Macroeconomic Indicators (SFMI) представляют собой совокупность основных макроэкономических факторов и наиболее значимых показателей функционирования транспортного рынка.

Ключевые прогнозные индикаторы (Key Forecast Indicators, KFI), представляющие третью группу прогнозных индикаторов предназначены для непосредственного использования в процессе краткосрочного и среднесрочного планирования (рис. 4).

Baltic Dry Index (BDIY) это биржевой индекс, ежедневно рассчитываемый Балтийской биржей в Лондоне и отражающий реальную, текущую стоимость перевозок сухих навалочных и частично наливных грузов морем по основным мировым маршрутам.

Ценность и достоинство BDIY в сравнении с другими биржевыми показателями заключаются в том, что BDIY дает реальный уровень спроса на сырьевые товары на текущий момент и полностью лишен всякого рода спекуляций, что так характерно подавляющему большинству биржевых индексов. Для расчета BDIY используется информация реально совершенных сделок по перевозкам грузов морем между компаниями-судовладельцами и компаниями-грузовладельцами. Отсутствие при расчете BDIY таких факторов, как изменение политической ситуации в каком-либо регионе мира, фьючерсные контракты, эффект товаров-субститутов позволяет отслеживать динамику экономической активности мировой промышленности в реальном времени.

Как показывает анализ кризисных ситуаций в различных странах, именно резкое снижение спроса на услуги является первым «сигналом тревоги» снижения значения ВВП в той или иной экономической системе. Действительно, в ситуации либо снижения платежеспособности населения, либо резкого повышения цен, покупатель, прежде всего, отказывается от необязательных для выживания в критический период услуг. И только следующим шагом может быть экономия на питании и одежде (товары краткосрочного пользования), на мебели и автомобилях (товары длительного пользования).



Рис.4. Схема определения ключевых прогнозных показателей (KFI) через первичные и вторичные макроэкономические прогнозные показатели (FFMI и SFMI)

Понятно, что исходя из анализа вышеизложенного, возникает необходимость в применении такого рыночного инструмента, как антикризисное управление. Известно, что антикризисное управление – это такой вид управления, при котором развиты системные механизмы предвидения и мониторинга кризиса, анализа его природы, вероятности, признаков, применения методов снижения отрицательных последствий кризиса и использования его результатов для будущего более устойчивого развития. Возможность антикризисного менеджмента связана с искусством выхода из критических ситуаций, деятельностью человека, который может искать и выбирать оптимальные пути выхода из кризисных ситуаций, мобилизовываться на выход из наиболее тяжелых и опасных ситуаций, использовать прошлый тысячелетний опыт преодоления кризисов, приспосабливаться к проблемным ситуациям. Также возможность антикризисного управления определяется знанием циклического характера развития социально-экономических систем, что позволяет предвидеть кризисные ситуации, готовиться к ним и упреждать их.

Необходимость антикризисного управления определяется целями развития. Все проблемы антикризисного управления можно распределить по четырем группам. Первая группа включает проблемы распознавания предкризисных ситуаций.

Вторая группа проблем антикризисного управления связана с методологическими проблемами жизнедеятельности организации. Эта группа включает комплекс проблем финансово-экономического характера. Проблематику антикризисного управления можно представить и в дифференциации технологии управления (третья группа проблем). Она включает в самом общем рассмотрении проблемы мониторинга кризисов и разработку прогнозов развития социально-экономических систем, а также проблемы

разработки управленческих решений. Четвертая группа проблем включает конфликтологию и селекцию персонала, которая всегда сопровождает кризисные ситуации.

Выводы

Таким образом, предложенные в данной статье ключевые прогнозные индикаторы (KFI), как информационные ресурсы для непосредственного формирования краткосрочного и среднесрочного плана деятельности компании на рынке контейнерных перевозок, могут полностью обеспечить успешность процессов их бизнес-планирования. Возможность антикризисного управления и развития определяется в первую очередь человеческим фактором. Осознанная деятельность человека позволяет:

- искать и находить пути выхода из критических ситуаций;
- концентрировать усилия на решении наиболее сложных проблем;
- использовать накопленный, в том числе тысячелетиями, опыт преодоления кризисов;
- приспосабливаться, проявляя профессиональную и креативную гибкость мышления к динамике возникающих ситуаций.

Любое управление в определенной мере должно быть антикризисным и тем более становиться антикризисным по мере вступления в полосу кризисного развития организации. Антикризисное управление так же, как и любое другое, может быть малоэффективным или более эффективным. Эффективность антикризисного управления характеризуется степенью достижения целей смягчения, локализации или позитивного использования кризиса в сопоставлении с затраченными на это ресурсами. Трудно оценить такую эффективность в точных расчетных показателях, но увидеть ее можно при анализе и общей оценке управления, его успешности или просчетов.

Список литературы

1. Журнал о контейнерных и линейных перевозках "BlackSeaLines". – 2013. – № 6 (96). – С. 6 – 7.
2. Журнал о контейнерных и линейных перевозках "BlackSeaLines". – 2013. – № 7 (97). – С. 10 – 11.

References

1. Magazine of container and liner transportation "BlackSeaLines". – 2013. – № 6 (96). – P.6 – 7.
2. Magazine of container and liner transportation "BlackSeaLines". – 2013. – № 7 (97). – P.10 – 11.

Статья поступила в редколлегию 20.01.2014

Рецензент: д-р техн. наук, проф. А.И. Рыбак, Международный гуманитарный университет, Одесса.