

В.И. Чимшир, А.В. Чимшир

**СОВРЕМЕННЫЕ ПОДХОДЫ К ПОВЫШЕНИЮ  
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ МОРСКОГО ПОРТА В  
РАМКАХ РАЗВИТИЯ МОРЕХОЗЯЙСТВЕННОГО КОМПЛЕКСА  
ПРИДУНАЙСКОГО РЕГИОНА**

В качестве основы программы развития морских портов предложены пять групп проектов: проекты развития портовой инфраструктуры; проекты направленные на повышение качества портовых услуг; проекты направленные на повышение безопасности грузов; проекты направленные на увеличение объема портовых мощностей; проекты направленные на решение социальных задач и развитие прилегающих к порту территорий. Рис. 1, ил. 15.

Ключевые слова: морской порт, проектно-ориентированный подход, конкурентоспособность, программа развития, эффективность.

JEL D20

**ВВЕДЕНИЕ**

**Постановка проблемы.** Наблюдения за преобразованием экономики Украины, в годы ее независимости, демонстрируют существенные изменения организационно-правовых и хозяйственных механизмов развития морехозяйственного комплекса. Малоэффективная система управления этими преобразованиями со стороны государства, на начальных этапах развития рыночных отношений, привело к появлению новой проблемы – захвату рынков западными компаниями [1]. Примером тому стали порты Придунайского региона, такие как порт Измаил и порт Рени, которые потеряли в среднем до 60% своей грузовой базы. На фоне существенно низкого уровня эффективности функционирования данных портов по отношению к хорошо организационно структурированным и технически оснащенным западным, в данном случае Румынских, приводит в конечном итоге к утрате экономической безопасности государства в целом.

**Анализ последних исследований и публикаций.** В советские времена парохозяйство и порты украинского Придунавья были одни из самых прибыльных предприятий в системе Министерства морского флота, их рентабельность и чистая валютная выручка были самыми высокими по сравнению со всеми другими морскими парохозяйствами и портами Советского союза. К настоящему времени ситуация кардинально изменилась. Флот и порты Придунавья впадают в жалкое существование, близки к банкротству. Причины таких кардинальных изменений лежат в плоскости преступной халатности, недальновидности и нечистоплотности руководителей всех уровней, решения которых шаг за шагом приближали существующее положение дел.

После появления в свет закона «О морских портах Украины» ситуация в правовом поле изменилась [2]. Изменилась ли она для всех портов Украины в лучшую сторону остается серьезным вопросом, требующего детального исследования и времени для констатации результатов.

Например, для развития крупных портов, таких как Одесса, Южный, Ильичевск, Мариуполь можно отметить позитивную динамику. Действительно, учитывая особенности их географического положения и предложения по перспективной грузовой базе, обозначены два принципиальных пути развития. Первый – это реконструкция причалов с увеличением глубин и нагрузок для

приема и обработки современных судов; второй – создание новых перегрузочных комплексов за пределами существующих акваторий [3].

Согласно классификации государственных морских портов Украины, приведенной в [4], такие порты как Измаил находится в категории «Нишевый», а порт Рени в категории «Диверсифицированный». Но если посмотреть на их грузооборот, по отношению в выше перечисленным портам, то можно смело их отнести к «малым» портам, у которых возникли схожие проблемы развития после принятия Закона.

Таким образом, вопросам повышения конкурентоспособности портов Украины, поиска эффективных методов организационно-структурных преобразований, а также перевода найденных решений в законодательную плоскость на сегодняшний день посвящено достаточно большое количество научных работ [1-15].

В качестве системы работы малых портов в условиях нового Закона предлагается рассмотреть проектный подход, который должен предусматривать организацию проектов по специализации и реализацию проектов в рамках этой специализации.

**Цель исследования** – определить основу программы развития малых портов направленную на повышение их конкурентоспособности на примере портов Придунайского региона.

### **ОСНОВНЫЕ ПОЛУЧЕННЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ**

**Изложение основного материала.** Повышение конкурентоспособности морского порта в своей основе базируется на потребностях рынков, которые он обслуживает, а также использованием имеющихся ресурсов для увеличения спроса со стороны этих рынков [1].

Таким образом, предлагаемый подход, должен обеспечить конкурентоспособность морского порта, в рамках разработки мер, направленных на повышение эффективности использования имеющихся ресурсов, развитие портовой инфраструктуры, повышение качества услуг и безопасности.

В качестве основы для реализации поставленной цели может быть определен проектно-ориентированный подход, с помощью которого порт сможет реализовать свою программу развития, корректируя направление своей деятельности в реальном времени. Другими словами, этот инструмент, предоставляет возможность реализации долгосрочных перспектив деятельности, среднесрочных целей и стратегий развития морского порта.

Международная практика показывает, что устойчивое развитие и повышение конкурентоспособности не может быть достигнуто в ходе осуществления единичных проектов, не затрагивающих общеструктурных модернизаций [7]. Для этого требуется налаживание управляемого процесса, основанного на достаточно четко определенной политике, учитывающей особенности порта.

Анализируя специфику работы морских портов Придунайского региона предложим пять групп проектов, которые в обязательном порядке должны войти в программу направленную на повышение конкурентоспособности портов.

К первой группе проектов относятся проекты направленные на развитие портовой инфраструктуры. Такая инициатива лежит в основе концепции целостного и интегрированного развития предприятий морехозяйственного комплекса, реализация которой может повысить привлекательность реки Дунай как рентабельного коридора эффективного обеспечения устойчивого развития и мобильности всего региона [5].

Для достижения экономической эффективности в области создания портовой инфраструктуры и управления ею требуется разработка механизма

эффективного выделения ресурсов, а также определение рамок взаимодействия государственного и частного капитала при реализации таких проектов. Например, в порту Измаил действует однокорейная железная дорога и имеет пропускную способность 300 вагонов в день, что, при максимальной ее загрузки, может обеспечить грузооборот в 5.5 млн. тонн в год. Кроме того, осадка на причалах ППК-2 и ППК-3 для приема и обслуживания судов смешанного типа «река-море» ограничена 6 м.

Ко второй группе проектов отнесем проекты, направленные на повышение качества портовых услуг. Внедрения и адаптация лучших мировых практик в области предоставления услуг в портах является насущной проблемой Украинских морских портов. Для повышения конкурентоспособности отечественной транспортной системы на международной арене и реализации транзитного потенциала страны необходимо сбалансированно повышать качество предоставляемых услуг, с целью удовлетворения качественного спроса на услуги по перевалке международных транзитных грузов. Особое внимание следует уделять развитию наиболее конкурентоспособных трансконтинентальных транспортных коридоров, где качество переработки грузов находится на высоком уровне.

К третьей группе отнесем проекты, направленные на повышение безопасности грузов. Для повышения комплексной безопасности и устойчивости развития транспортной системы необходимо обеспечить надежность груза и морского транспорта [8] в соответствии с мировыми стандартами.

К четвертой группе относятся проекты, направленные на увеличение мощностей груза-переработки порта. Привлечение новых грузопотоков требует реконструкции и развития соответствующей инфраструктуры порта.

В связи с чем, реализация эти проектов направлена на создание условий переработки новых типов грузов и на снижение времени переработки традиционных для данного порта грузов. В эту группу можно включить также проекты по специализации портовых причалов, которые могли бы сформировать рациональную конкурентную среду приводящую к техническим и технологическим преимуществам в освоении отдельных грузопотоков.

К пятой группе отнесем проекты, направленные на решение общественных и социальных задач развития морской портовой инфраструктуры и прилегающих к ней территорий. Данный перечень проектов предусматривает модернизацию автомобильной и железнодорожной транспортной инфраструктуры, строительство новых и реконструкцию старых сооружений по очистке сточных вод, переработке и обезвреживанию отходов производства и жизнедеятельности прилегающих территориальных единиц, при этом особое внимание должно уделяться сохранению баланса государственных и частных интересов и ответственности.

Например, автодорога с двумя полосами движения протяженностью 241 км из Одессы в Измаил имеет очень упрощенную конструкцию, пересекает несколько деревень и небольших сел, и, в целом, находится в плохом состоянии, что напрямую влияет на переработку грузов требующих последующую транспортировку автомобильным транспортом.

Осадка судов, заходящих в порт, ограничена глубиной Канала Быстрое (5,85 м), а в засушливые годы еще меньше. Таким образом, этот факт резко снижает привлекательность порта и как следствие его конкурентоспособность.

В заключении можно отметить, что перечисленные проекты (рис.1), входящие в программу развития малых портов, не дадут существенного увеличения конкурентоспособности порта Измаил, Рени и др. если параллельно не будут решены ряд задач, на наш взгляд, чисто политического и ментального характера.



Рис. 1. Основные проекты программы развития портов Придунайского региона.

Например, с коммерческой точки зрения порт Измаил испытывает серьезную конкуренцию со стороны румынских морских и речных портов, таких как: Констанца, Джурджу, Галац, Браила, Тулча. Судовые компании отмечают, что портовые сборы, установленные Министерством инфраструктуры Украины, с судов в Измаиле и других дунайских портах Украины в 2-3 раза выше, чем в конкурирующих иностранных портах.

То же относится и к тарифам на стивидорные работы, которые для определенных товаров могут быть выше в 5 раз. Процветающий порт Джурджулешты, который был построен на участке Дуная подаренного с «барского плеча» украинскими чиновниками, также перетянул значительные объемы зерновых и удобрений. Строительство гидрологических сооружений на Дунае Румынской территории существенно снизило водоток Килийского гирла, тем самым поставило под удар, в перспективе, судоходность Украинского участка реки Дунай в целом. При этом, Министерство инфраструктуры на эти процессы реагирует вяло, если не сказать, что не реагирует вообще.

Надеемся, что последние политические изменения в Украине вернут вопросы повышения конкурентоспособности малых морских портов в русло разработки и внедрения эффективных организационно-экономических механизмов, с помощью которых возможно развитие Украинских портов в условиях здоровой конкуренции.

### **ОБСУЖДЕНИЕ**

**Выводы.** Проведенное исследование показало, что одним из способов повышения конкурентоспособности морских портов Придунайского региона может основываться на проектно-ориентированном подходе. Включенные в программу развития морских портов Придунайского региона пять групп проектов дадут возможность: во первых, сформировать современную, высокоэффективную портовую технологическую базу обеспечивающую качественное обслуживание судов, за минимальное время; во вторых, усовершенствовать организационную структуру порта с использованием прогрессивных технологий, современных электронных систем управления технологическими и информационными процессами, на основе высокого уровня квалификации административного и технического персонала; в третьих, реализовать социальные проекты, результаты которых позволят не только укрепить социальный статус самого порта, как градообразующего предприятия, а и обеспечить социальное развитие региона как источника высококвалифицированных специалистов для реализации программы развития порта в целом.

Дальнейшие исследования должны быть направлены на формирование организационно-экономического механизма как базовой основы для проектной деятельности с целью поэтапного достижения конкурентоспособности морского порта в рамках его развития.

### **ЛИТЕРАТУРА**

1. Чимшир, В.И. Основные аспекты формирования организационно-экономического механизма обеспечения конкурентоспособности морского порта [Текст] / В.И. Чимшир, А.В. Чимшир // Журн. Восточно-Европейский журнал передовых технологий. – Харьков: УКЖТ, 2014. – № 2(68). – С. 44-48.
2. Демьянченко, А. Г. Концепция эффективного управления собственностью морских портов [Текст] / А. Г. Демьянченко // Экономика транспорта и связи. – Бизнесінформ. – 2013. – №4. – С. 221-227.
3. Никулин, С.А. Какой будет грузовая база морских портов Украины в 2010 году? [Электронный ресурс] / С.А. Никулин // Порты Украины. – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/1011>. – Загл. с экрана.
4. Демьянченко, А.Г. Роль и структура морских портов Украины [Текст] / А.Г. Демьянченко // Проблемы экономики. – 2013. – №2. – С. 53-59.
5. Чимшир, В.І. Визначення напрямків регіонального розвитку соціотехнічних систем у рамках програми євроінтеграції [Текст] / В.І. Чимшир // Журн. Технологічний аудит та резерви виробництва. – Харьков, 2013. – Том 5. – № 5/5(13). – С.20-22.

6. Меркт, Е.В. Стратегические приоритеты развития мировой портовой системы [Текст] / Е.В. Меркт // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Одеса: ОДМУ, 2000. – Вип. 7. – С. 17-26.
7. Крыжановский, С.В. Формирование рыночной стратегии деятельности морских портов [Текст] / С.В. Крыжановский // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць.– Одеса: ОНМУ, 2004. – Вип. 20. – С.34-48.
8. Notteboom, T.E. (2005), Port regionalization: towards a new phase in port development / T.E. Notteboom, J.P. Rodrigue// Maritime Policy & Management. – 32 (3). – P. 297-313.
9. Проектный анализ: теоретические основы оценки проектов на морском транспорте [Текст]: учеб. пособие /под ред. Лапкиной И.А. – Одесса: Феникс, 2008. – 416 с.
10. Иванова, С.Е. Повышение эффективности работы морского порта путем использования информационных технологий [Текст] / С.Е. Иванова, О.Н. Панамарева // Известия высших учебных заведений. Северо-Кавказский регион. Проблемы водного транспорта. Спецвыпуск. Ч. II. Технические науки. – Ростов н/Д, 2006.
11. Семёнов, К.М. Методика систематизации процессов в дискретно-событийной имитационной модели морского порта [Текст] / К.М. Семёнов // Вестник АГТУ. Морская техника и технология, 2013. – № 2. – С. 184-192.
12. Степанов, О.Н. Стратегическое управление развитием морского порта / О.Н. Степанов. – Одесса: Астропринт, 2005. – 324 с.
13. Барышникова, В.В. Современный порт в логистической цепочке доставки грузов [Текст] / В.В. Барышникова // Экономика и управление предприятиями машиностроительной отрасли: проблемы теории и практики, 2009. – № 4(8). – С.15-26.
14. Сергеев, А.С. Организационно-экономические основы формирования и развития морских портовых агломераций [Текст] / А.С. Сергеев // Экономика и управление. Вестник ТГЭУ, 2012. – №2. – С. 63-68.
15. Панамарева, О.Н. Аспекты математического моделирования процесса оперативной обработки информации в АИС морского торгового порта – ключевого звена экономики [Текст]/ О.Н. Панамарева, Г.Е. Панамарев // Общество: политика, экономика, право, 2011. – № 3. – С. 96-103.

Рецензент статті  
д.т.н., проф. Шахов А.В.

Стаття надійшла до редакції  
20.02.2014 р.

**УДК 005:338**

**Е.Н. Коренєв, О.С. Бандилко**

## **КОРПОРАТИВНА СТАЛІСТЬ: ВІД ФУНКЦІОНАЛЬНОЇ ДО СТРАТЕГІЧНОЇ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ**

Розглянуто сутність концепції сталого розвитку як передумови розвитку концепції корпоративної сталості. Проведено ретроспективний аналіз еволюції підходів до розуміння корпоративної сталості в сукупності з етапами розвитку стандарту звітності зі сталого розвитку GRI, що дало підставу для визначення певних етапів розвитку концепції за критерієм глибини імплементації принципів сталого розвитку в діяльність підприємства. Визначено основні тенденції сучасного розвитку концепції корпоративної сталості та звітності зі сталого розвитку. Рис. 1, табл. 1, дж. 15.

Ключові слова: сталий розвиток, корпоративна сталість, соціалізація підприємства, ретроспективний аналіз, стратегічний менеджмент.

**JEL M1**

### **ВСТУП**

**Постановка проблеми.** Розвиток сучасної економіки промисловості характеризується підвищенням уваги управлінців до соціальних та екологічних