

УДК 656.61: 005.21

### ОСОБЕННОСТИ ЛОКАЛЬНОГО СЕГМЕНТА КОСТЕРНОГО СУДОХОДСТВА

*Бажан А. Н., аспирант (ОНМА)*

Развитие международных экономических отношений, с одной стороны, предопределяет задачи формирования дополнительного транспортного потенциала, а, с другой, зависит от эффективности функционирования базовых и появления альтернативных маршрутов. Последнее и обуславливает не только приращение транспортного потенциала на основе инвестиционных проектов, но создает условия оптимизации управления и организации работы транспортных предприятий.

Этот подход жестко обусловлен выбором организационной структуры предприятия, основанного на специализированном судоходстве, ориентированном на интермодальные технологии. В костерном бизнесе компанией учредителем может быть не только резидент Украины, далее может следовать украинский холдинг, могут выступать представители различных стран.

Важным шагом развития костерного судоходства на основе собственных капитальных ресурсов является оценка последствий реализации программы или отказа как с позиции экономических интересов, так и внешних эффектов. Необходимо поддерживать доступную по стоимости конкурентоспособность и не допускать сужения сегмента операторской деятельности по приоритетам специализации.

Следует учесть преимущества операторской деятельности специализированного флота, ориентированного на возможности Черноморского побережья и предусмотреть создание конкурентного нового региона операторской деятельности, обладающего отличными от традиционных регионов качественными параметрами.

Инновационные идеи в этом плане могут привлекать и венчурный капитал. Главное заключается в достижении взаимосвязи потребительского эффекта грузовладельческих структур, результатов судовладельческой компании и связующих концентров, заинтересованных организаций в устойчивости позиционирования данной подсистемы.

Необходимо определит концепцию основательных решений в системе поэтапного развития национальных составляющих сегментов мирового рынка специализированного судоходства. При этом следует учесть наличие риска использования морской среды, с одной стороны, и формирование синергии, с другой. В данном случае синергия основывается на мультипликационном влиянии развития интермодальных технологий и объектов берегового обслуживания грузопотоков на

занятость в смежных производствах.

В основе развития прибрежного судоходства лежат две важнейшие задачи. Для потребителей это эффективное использование оборотного капитала, то есть денежных средств, участвующих в процессе производства и реализации продукции. Этот же фактор предопределяет и партионность отдельных отправок на судах прибрежного судоходства. Для судоходных компаний конечной и долгосрочной задачей остается не только возврат капитальных ресурсов в соответствии с логикой окупаемости и амортизации, но создание новой более конкурентной стоимости фирмы.

Поэтому система управления морским транспортом должна быть построена по логике управления функциональной деятельностью ведущих предприятий морской индустрии – нацеленность на конечный результат при рациональном уровне затрат и простоте системы принятия решений.

УДК 656.615.071.3

### МЕХАНІЗМ ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ПОРТУ

*Белоус К.В., к.е.н., доцент (ОНМУ)*

Під механізмом формування стратегії розвитку порту розуміється система методів, способів і прийомів формування стратегії розвитку порту. Механізм формування стратегії (МФС) розвитку порту визначається, перш за все, характером дій управлінського персоналу. До найбільш поширених серед таких дій відносяться:

– дії зі створення та формування механізму як єдиного цілого, сукупності взаємопов'язаних, взаємодіючих і доповнюючих один одного елементів, об'єднання яких обумовлено цілями створення механізму;

– дії з формування, створення та раціоналізації елементів механізму як підсистеми менеджменту організації;

– дії щодо забезпечення внутрішньої впорядкованості та узгодженості елементів механізму;

– дії із приведення організації функціонування механізму та його структурних елементів у відповідність з цілями розвитку порту.

Таким чином, дії управлінського персоналу, що реалізуються під час функціонування МФС, можна уявити як формуючі, впорядковуючі та регулюючі дії, що спрямовані на досягнення головної мети механізму - формування адаптивної стратегії розвитку порту. Ці дії визначають організаційно-методичні підходи, методи і прийоми, які відіграють роль основних інструментів механізму.

Для того щоб МФС розвитку порту нормально

функціонував, необхідна відповідна організація цього процесу. Необхідно виділяти три функціональні блоки: аналітичний блок, блок вибору пріоритетної стратегії і блок адаптації пріоритетної стратегії.

Основне завдання аналітичного блоку - здійснювати стеження за розвитком порту з метою оцінки ситуації та виявлення на цій основі проблемної ситуації, яка виникає в тих випадках, коли відбуваються радикальні зміни у зовнішньому середовищі та / або в самій системі порту, з'являються нові можливості підвищення ефективності діяльності порту, діюча стратегія не забезпечує досягнення встановлених (заданих) цілей розвитку порту.

Пріоритетна стратегія - це та стратегія, якій серед всіх альтернативних стратегій віддається перевага з точки зору певних критеріїв щодо потенціалу порту і умов зовнішнього середовища.

Обрана пріоритетна стратегія є вихідним матеріалом для роботи блоку діагностики умов реалізації пріоритетної стратегії.

Таким чином, в умовах ринкової економіки перед кожним портом стоїть завдання виживання в конкурентній боротьбі. Головним інструментом у цій боротьбі є наявність адаптивної стратегії розвитку, яка враховує індивідуальні особливості порту. Щоб сформувати і реалізувати таку стратегію порту необхідно розробляти свій механізм формування стратегії розвитку. Стратегія повинна мати випереджувальний характер щодо перспективи. Управляти перспективою неможливо, однак прогнозувати зміни у зовнішньому середовищі можна і необхідно для того, щоб своєчасно реагувати на ці зміни і отримувати з цього конкурентні переваги. Це завдання дозволяє вирішувати адаптація обраних стратегій.

УДК 658.7:656.2

### МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ФОРМИРОВАНИЮ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ УКРАИНЫ

*Бутько Т.В., д.т.н., профессор,  
Ломотько Д.В., д.т.н., профессор (УкрГАЗТ),  
Котляй В.Ф., заступник Генерального Директора  
(Укрзалізниця)*

Железнодорожный транспорт является основой транспортной системы Украины, поэтому он считается одной из важных областей экономики. Исходя из геополитического расположения Украины как транзитного государства, железнодорожная отрасль имеет большой, еще далеко не исчерпанный потенциал повышения эффективности экономики всей

страны. Поэтому одним из основных направлений развития транспортной системы является формирование макрологистической системы и, в частности, ее главного и региональных логистических центров, инициатором и основателем которой что должна стать Укрзалізниця. Это позволит отрасли занять ведущую и доминирующую роль в управлении грузопотоками в масштабах всего транспортного комплекса страны.

Логистическая система на основе информационных ресурсов железнодорожного транспорта должна охватывать все сферы производства и потребления, так как способствует сокращению производственных запасов сырья, материалов, комплектующих изделий, полуфабрикатов. Реализация в логистической системе принципа синергетики способствует самоорганизации каждой из стадий производственного процесса. С учетом интересов всех участников процесса перемещения материальных потоков и владельцев груза необходимо комплексно решить задачу внедрения логистических технологий в перевозочный процесс на базе системы логистических центров Укрзалізниця. Как показывает анализ в современных условиях система должна иметь трехуровневую структуру. Предусмотрено формирование логистического центра УЗ, региональных логистических центров (РЛЦ) и местных логистических центров (МЛЦ).

Одним из важных факторов улучшения работы железных дорог в рамках системы логистических центров и всего транспортного комплекса Украины является системное обслуживание парка грузовых вагонов. Выполнение требований снижения затрат на реализацию жизненного цикла подвижного состава и повышения надежности грузовых вагонов может быть обеспечено только путем создания системы обслуживания на основе логистических принципов. Такое обслуживание снижает расходы на текущее содержание, а также обеспечивает возможность формирования рекомендаций, учитываемых при заказе или приобретении нового подвижного состава. Одним из ключевых условий для этого является систематический анализ показателей работы компаний-перевозчиков с использованием средств логистической информационно-управляющей системы.

Разработанный методологический подход к созданию технологии и организационной структуры логистического центра железных дорог Украины позволит усовершенствовать управление транспортными грузопотоками при взаимодействии железнодорожного транспорта с другими видами транспорта, морскими и речными портами, большими промышленными комплексами, транспортными системами других