

расчетная сумма чистого дохода любого судовладельца лимитируется, с одной стороны, долей освоения данного сектора фрахтового рынка на основе конкурентоспособности флота, а с другой, экономичностью эксплуатации транспортных средств. Поэтому в качестве одного из принципов развития морских транспортных предприятий в системе МТК следует считать необходимость учета внешних ограничений предельных затрат.

Управление эффективностью развития и функционирования флота и портов формируется и корректируется не только в пределах выработанной стратегии, но и под влиянием внешней среды. Раскрытие производственных и методологических аспектов управления адекватностью состояния национального транспортного комплекса позволяет совершенствовать систему принятия решений с учетом хозяйственных задач и стратегических целей Европейского сообщества.

Реализация интеграционных принципов развития национального транспортного комплекса ведет в конечном счете не только к повышению конкурентоспособности на основе роста интенсивности обработки грузовых и транспортных потоков, но и к росту удельных затрат по достижению адекватности состояния потенциала. Рыночно признанные параметры оптимизации транспортной системы должны быть компенсированы дополнительными экономическими результатами. В условиях неравномерности развития и с учетом основных положений теории экономического роста в качестве критерия развития национальных предприятий морского транспорта следует принимать темпы изменения основных показателей. При этом имеется в виду, что цикличность развития и высокая конкуренция на фрахтовом рынке предопределяют неравномерное или скачкообразное изменение показателей. Большинство результатов в течение отдельных этапов жизненного цикла не описываются экспоненциальными зависимостями.

Развитие морских транспортных предприятий в сложных условиях воздействия внешней среды, задачи достижения не только предпринимательской, но макроэкономической эффективности предопределяют особые задачи к научному обоснованию и выбору стратегии функциональной деятельности и развития. В то же время мировая научная мысль, а также исследования отечественных ученых содержат основы и методические подходы, на основании которых возможно совершенствование принципов принятия экономических и инвестиционных решений в системе развития национального морехозяйственного комплекса в системе МТК.

Механизм управления процессом

становления Украины как морской державы представляет собой совокупность форм и методов использования экономических принципов в системе эффективного развития национального морского транспортного потенциала. При прочих равных условиях этот процесс усложняется тем обстоятельством, что внешние торговые и транспортные операторы рассматривают Украину, как страну, проводящую пассивную морскую транспортную политику. Для реализации стратегии активного развития национального судоходного потенциала необходимо разрешение трех важнейших задач: обеспечение нормальных условий для реализации предпринимательской инициативы, нацеленной на формирование провозной способности на основе принципа предельной склонности к сбережению частных и коллективных инвесторов; построение теоретических и методических основ эффективных хозяйственных и инвестиционных решений в системе нормализованного наращивания морского транспортного потенциала с учетом европейской транспортной системы; всемерная, не противоречащая международному опыту и критериям эффективности, поддержка и защита национальных судовладельцев и торговых портов в периоды становления стратегии развития и кризисных этапов жизненного цикла.

УДК 656.614.3.073.235(477)

ФАКТОРИ РОЗВИТКУ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ЧОРНОМОРСЬКОМУ РЕГІОНІ

Галаєвська Д.В., аспірант (ОНМУ)

Перевезення вантажів у контейнерах навіть в умовах світової економічної кризи є найпоширенішим і прогресивним способом доставки вантажів. Контейнерні перевезення здійснюються у внутрішньому і міжнародному повідомленнях різними видами транспорту. Найбільш розповсюдженим, звичайно, є морський транспорт, що обумовило зростання конкурентної боротьби серед морських торговельних портів за контейнеропотоки, в якій українські порти не є достатньо привабливими.

Для вирішення цього питання необхідно визначити рівень привабливості українських портів для розвитку контейнерних перевезень і запропонувати заходи для його зростання.

На процес розвитку контейнерних перевезень впливає велика кількість факторів, які необхідно враховувати для розуміння основ функціонування цього ринку в цілому. Стан економічного середовища багато в чому обумовлює розвиток

контейнеризації країни, при цьому необхідно розглядати загальні фактори зовнішнього середовища, які найбільшою мірою впливають на його розвиток. Серед них виділяється стан економіки і ринкової кон'юнктури, наявність відповідної інфраструктури і державна політика.

Загальним у всіх вищенаведених підходах є те, що, розглядаючи процес контейнеризації, основна увага зосереджується на вивченні певних окремих факторів, упускаючи з виду необхідність комплексного підходу при розробці стратегії розвитку контейнерних перевезень. Тому при оцінці привабливості порту та перспектив розвитку контейнеризації країни необхідно враховувати і ці фактори.

Узагальнюючи всі фактори розвитку контейнерних перевезень, оцінивши їх за характером впливу пропонується їх класифікувати у наступні групи: ресурсні, організаційно – економічні та вартісні.

Для їх оцінки з метою визначення рівня привабливості порту для розвитку контейнерних перевезень слід розрахувати групові показники, розрахунок кожного з яких по окремих елементах слід здійснити за допомогою підсумовування рангових значень факторів, що входять у його склад.

На основі кількісної оцінки групових показників шляхом підсумовування добутоків рангових значень кожного групового показника на його значимість, що, як і рангові значення факторів, доцільно визначити експертним методом, можна розрахувати інтегральний показник оцінки привабливості морського порту для розвитку контейнерних перевезень.

При умові використання 10-ти бальної оцінки та врахуванні наведених впливів факторів, була розроблена шкала оцінки привабливості, використання якої дозволить виявити найбільш привабливі порти для розвитку контейнерних перевезень.

Оцінка наведених факторів дозволить виявити «слабкі» місця у матеріально-технічному, економічному та організаційному стані порту і розробити пропозиції щодо підвищення рівня привабливості морського торговельного порту.

УДК 656.2.001.73:658.7

РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИКИ В КОНТЕКСТЕ РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Дейнека А.Г., д.э.н., профессор,
Лантий Е.С., соискатель (УкрГАЗТ)*

Развитие логистики оказало существенное влияние на транспортную политику и

структурные изменения в характере деятельности предприятий железнодорожного транспорта, которая на данном этапе превратилась в своего рода узкое место в экономике промышленно развитых стран.

Ее относительно низкая эффективность обусловлена тем, что органы государственного регулирования чрезмерно жестко регламентируют тарифы, расстояния транспортировки, номенклатуру перевозимых грузов, направления капиталовложений и некоторые другие параметры деятельности транспортных компаний, а также проводят политику ограничения числа фирм в комплексе. В итоге конкурентная борьба имеет тенденцию к снижению, а действующие компании пользуются монопольным положением, что дает им возможность сдерживать объем и ассортимент услуг и компенсировать высокие издержки высокими тарифами. Дерегулирование транспорта должно снять все вышеуказанные ограничения и взять курс на переориентирование его с количественных на качественные показатели. Благодаря снижению уровня государственного регулирования транспорта фирмы данной отрасли получают свободу предложений в предоставлении услуг, высвобождающих часть оборотных средств у клиентуры посредством определенной синхронизации в работе транспорта и производственных подразделений фирм. В связи с этим появляются требования к качеству поставок товаров, претерпевает изменение степень важности критериев при выборе видов транспорта, внедряются прогрессивные формы поставки грузов, учащаются поставки продукции мелкими партиями. Все это приводит к изменению связей в логистической цепи, сдвигам в структуре перевозок и по сути дела к новому взгляду на транспорт и пересмотру транспортной политики. Переход от жесткого государственного контроля к дерегулированию транспортом необходимо производить совместно с реформированием железнодорожного транспорта. Принятые законы разрешат создавать на всех видах транспорта новые логистические компании и свободно устанавливать тарифы.

Логистика управления перевозочного процесса приведет к формированию оптимальной системы управления, усовершенствованию взаимодействия разных видов транспорта и разграничения прав и ответственности между государственными органами управления и субъектами хозяйственной деятельности, стимулирования высокого качества и эффективности перевозочного процесса.