

new services or improvement the existing ones, realization the selected processes, checking the new service's compliance with the requirements and estimation the level of consumers' satisfaction have been developed.

Keywords: new motor transport services' development, consumers' requirements, motor transport enterprises' propositions, facilities' estimation.

*Рецензент д.е.н., проф. ХНАДУ Шинкаренко В.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 656.61: 005.21

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ В СИСТЕМЕ КОСТЕРНОГО СУДОХОДСТВА

Бажан А.Н., аспирант (ОНМА)

Розглядається систематизація основних вимог конкурентоздатного позиціонування національних підприємств в системі перспективного розвитку прибережного судноплавства в Євросоюзі, що зумовлює необхідність реакції суміжних транспортних підсистем на досягнення адекватності техніко-економічного і організаційного рівня водного транспорту України.

Ключові слова: *позиціонування, костерне судноплавство, система управління морським транспортом.*

Анализ состояния проблемы. Как показывает история мегаэкономического развития, цикличность [1] устойчиво сохраняет свое место в хозяйственных процессах, несмотря на изменение условий международного разделения труда. В зависимости от фазы циклов изменяется роль предприятий морского транспорта в целом и место отдельных маршрутов и предприятий. Поэтому следует различать группы стратегий, отражающих задачи устойчивого роста, и стратегии антикризисного поведения [2].

С учетом стратегии эффективного менеджмента [3] и выделения несколько типов реакций предпринимательских структур [4] следует рассматривать совокупность факторов развития локальных зон специализированного судоходства. Ограниченность инвестиционных потоков при этом обуславливается не только наличием риска эффективной деятельности, но и значительной степени тем, что в течение первых двадцати лет хозяйственного развития, как суверенного государства, Украина не сформировала правовой режим эффективного развития морской транспортной индустрии страны по критериям четкости, стабильности и непротиворечивости.

Сложная совокупность результатов функциональной деятельности костерных судоходных компаний предопределяет особенности проявления принципов управления в системе и организации деятельности всех

составляющих регионального специализированного флота. При построении механизма управления необходимо учитывать географическую дислокацию потребителей интермодальных технологий. С этим связана и структура управления отдельными этапами деятельности (маркетинг, взаимодействие с другими средствами транспорта, судоходство, контроль качества береговой инфраструктуры). Отдельно рассматривается метод и характер взаимодействий судоходных компаний и операторов с институциональными подразделениями страны. Однако решению этих задач уделено недостаточно внимания даже в Транспортной стратегии Украины на период до 2020 года.

Постановка проблемы исследования. 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,

орієнтованом на інтермодальні технології. Автором статті розділяється оригінальний підхід к формуванию определеної діяльності и ее управленческого обеспечения: «Под структурой компании мы понимаем форму собственности разных юридических лиц, которые совокупно образуют группу» [5, с. 174].

К сожалению, вместо четкого обоснования транспортных проектов, соответствующих важнейшим транзитным и национальным грузопотокам, и оценки реальной инвестиционной обеспеченности, Украина кроме четырех международных транспортных коридоров (МТК), которые были обозначены ранее, начала работы по созданию новых. Среди них достаточно упомянуть реализацию морской части Евроазиатского МТК (TRACECA), реализацию украинской части трубопроводной системы Одесса – Гданьск. Кроме того, попытка реализовать наземную часть коридора Европа – Азия через Казахстан через пограничные переходы в Донецкой и Луганской области.

Анализ последних исследований по теме статьи показал, что разработке этой проблемы уделено много внимания. Достаточно вспомнить работы Котлубая А.М., Жихаревой В.В., Винникова В.В., Николаевой Л.Л. Тем не менее, для условий, отражающих особенности развития национальных морских транспортных предприятий с учетом специфики экономического положения страны научные разработки не имеют законченных рекомендаций.

Постановка задачи и цели исследования. Реализация программы развития прибрежного судоходства в Евросоюзе предопределяет необходимость реакции смежных транспортных подсистем на достижение адекватности технико-экономического и организационного уровня водного транспорта Украины с учетом последующей интеграции в европейское экономическое пространство. Поэтому основной *целью статьи* является систематизация основных требований конкурентоспособного позиционирования национальных предприятий в системе перспективного развития этого вида транспортно-экономических связей.

Основной материал. 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.

Соглашаясь с положением, что «Стратегию можно рассматривать как возведение преград для конкурентных сил или как определение позиции в отрасли, где влияние этих сил наименьшее» [6, с.

59] следует учесть преимущества операторской деятельности специализированного флота, ориентированного на возможности Черноморского побережья. То есть следует 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 центров, заинтересованных организаций в устойчивости позиционирования данной подсистемы. На рис. 1 представлена систематизация задач и результатов развития прибрежного судоходства.

Из данных рисунка 1 видна роль концепции основательных решений в системе поэтапного развития национальных составляющих сегментов мирового рынка специализированного судоходства. При этом необходимо учитывать наличие риска использования морской среды, с одной стороны, и формирование синергии, с другой. В данном случае синергия основывается на мультипликативном 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.

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. Громоздкость современной модели фактического администрирования в транспортном комплексе страны обеспечивает лишь принцип самозащиты при минимальном функциональном и финансовом результатах.

Методы оценки эффективности экономических решений в системе прибрежного судоходства должны учитывать всю совокупность результатов. Особенно важно раскрытие взаимосвязи прямых целевых стратегий с системой сопутствующих результатов. То есть каждый

маршрут работы специализированного флота должен учитывать альтернативы предложения услуг береговыми объектами во время стоянки. С другой стороны, местные экспедиторские и

агентские компании должны формировать систему сервисных отношений, предоставляя услуги, существенно отличающиеся от традиционных для альтернативных маршрутов.



Рисунок 1 - Выработка комплекса решений в системе конкурентного позиционирования костерных судоходных компаний

В этом аспекте транзитный потенциал следует основывать на отражении базовых позиций развития современной транспортной инфраструктуры страны, обладающей соответствующей разветвленностью, способной реализовать необходимую диверсификацию. В концепции такого развития должны быть представлены инновационные технологии, обеспечивающие возможность интенсивной обработки транспортных и грузовых потоков.

Фактически на этих исходных принципах работает паромный комплекс Ильичевск – Поты по структуре TRACECA. Реально Грузия без соответствующего торгового флота и инновационных решений на наземных маршрутах

оказалась и вне последовавших стратегий формирования морских «осей» и технологии motorway.

Отдельной проблемой становится управление пропорциональностью операторской деятельности и реализации инвестиционных проектов на этапе устойчивого функционирования судоходной компании. Критерием принятия таких решений следует рассматривать уровень эффективности капитальных активов и темпы экономического роста по вариантам распределения свободной (нераспределенной) прибыли. В аспекте ее дальнейшего использования важны прогнозы развития прибрежного и внутреннего судоходства.

Оценка и прогнозирование этих параметров облегчает принятие решений о реализации программ соответствия технического состояния флота компании в текущем этапе жизненного цикла предприятия.

Вывод. Выбор целевых показателей эффективности [7] развития и использования экономического потенциала прибрежного мореплавания транспортного комплекса должен основываться на стратегических нормативах костерного судоходства в регионе операторской деятельности. В качестве стратегических нормативов функционирования отдельных звеньев специализированного флота и портов (бизнеса) следует использовать: минимальный уровень рентабельности капитальных активов; средний темпов роста результатов операторской деятельности; максимальный период жизненного цикла технологии прибрежного и внутреннего водного судоходства; минимальный уровень финансовых рисков.

При этом в условиях создания инновационных преимуществ судовладельческими структурами Евросоюза в пределах институционального регулирования и администрирования остается верным принцип: «Борьба между фирмами за возможность обслуживания клиентов – вот суть современной экономики, подчиняющейся требованиям рынка» [8, с. 145]. Тем не менее, в костерном, как и в других видах торгового мореплавания проявляются специфические особенности отрасли.

Одной из них является сложность ухода судоходной компании из сегмента конкурентного позиционирования, обусловленного высокой стоимостью флота (реализованными инвестициями или авансированным капиталом). Поэтому в

кризисных фазах экономического цикла ужесточается конкуренция в основных сегментах глобального рынка морской торговли.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Сакс Дж. Економіка перехідного періоду (Уроки для України) / Дж. Сакс, О. Пивоварський; пер. з англ. – К.: Основи, 1996. – 545 с.
2. Пайк Р. Корпоративные финансы и инвестирование / Р. Пайк, Б. Нил; пер. с англ. Е. Ковачева и др. – [4-е изд.]. – СПб.: Питер, 2006. – 784 с. –
3. Джоббер Д. Принципы и практика маркетинга / Д. Джоббер; пер. с англ. под ред. В. М. Неумоина. – [2-е изд.]. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2000. – 688 с.
4. Примачев Н. Т. Принципы интеграции в торговом судоходстве: монография / Н. Т. Примачев, А. Н. Примачев. – Одесса: Фенікс; М.: Транслит, 2006. – 360 с.
5. Финансы и бюджетирование для нефинансовых менеджеров / Пер. с англ. – Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2005. – 680 с.
6. Портер М. Конкуренция / М. Портер; пер. с англ. О. Л. Пелявского и др. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2005. – 605 с.
7. Внедрение сбалансированной системы показателей / [пер. с нем. В. Толкача, С. Данишевич, М. Гавриша]. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2006. – 478 с. – (Серия «Модели менеджмента ведущих корпораций»)
8. Хулей Г. Маркетинговая стратегия и конкурентное позиционирование / Г. Хулей, Д. Сондерс, Н. Перси; пер. с англ. – Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2005. – 800 с.

Аннотация. Рассматривается систематизация факторов конкурентоспособного позиционирования национальных предприятий в системе перспективного развития прибрежного судоходства в Евросоюзе, что предопределяет необходимость реакции смежных транспортных подсистем на достижение адекватности технико-экономического и организационного уровня водного транспорта Украины.

Ключевые слова: позиционирование, костерное судоходство, система управления морским транспортом.

Summary. Systematization of the basic requirements of the competitive positioning of national enterprises is examined in the system of perspective development of off-shore navigation in European Union, that predetermines the necessity of reaction of contiguous transport subsystems on the achievement of adequacy organizational level of water-carriage of Ukraine.

Key words: positioning, costern navigation, a control system of sea transport.

*Рецензент д.э.н., профессор ОНМА Примачев Н.Т.
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЖТ Якименко Н.В.*