

Посилання на статтю

Чимшир В.И. Современные подходы к повышению конкурентоспособности морского порта в рамках развития морехозяйственного комплекса Придунайского региона / В.И. Чимшир, А.В. Чимшир // Управління проектами та розвиток виробництва: Зб.наук.пр. – Луганськ: вид-во СЛУ ім. В.Дала, 2014 - №1(49). - С. 94-99. – Режим доступу - <http://pmdp.org.ua>

УДК 338.1:627.2

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, ист. 15.

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

В.І. Чимшир, Г.В. Чимшир

СУЧАСНІ ПІДХОДИ ДО ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ МОРСЬКОГО ПОРТУ В РАМКАХ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ ПРИДУНАЙСЬКОГО РЕГІОНУ

В якості основи програми розвитку морських портів запропоновані п'ять груп проектів : проекти розвитку портової інфраструктури; проекти спрямовані на підвищення якості портових послуг; проекти спрямовані на підвищення безпеки вантажів; проекти спрямовані на збільшення об'єму портових потужностей; проекти спрямовані на рішення соціальних завдань і розвиток прилеглих до порту територій. Рис. 1, дж. 15.

V.I. Chimshir, A.V. Chimshir

MODERN APPROACHES IN SEAPORTS COMPETITIVENESS IMPROVEMENT WITHIN THE FRAMEWORK OF DEVELOPMENT OF MARITIME INDUSTRIES IN THE DANUBE REGION

As basis of the marine ports development program five groups of projects are offered: projects of the port infrastructure development; projects oriented to increase port services quality; projects oriented to increase safety of loads; projects oriented to increase volume of the port power; projects oriented to solve social tasks and to develop the port adherent territories.

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 пароходство 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 пароходствами 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, недалководидности 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 одноколейная 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. – Бизнесинформ. – 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.