

Розглянута концептуальна модель розвитку судноплавних компаній. Обґрунтовано необхідність мультипроектного управління розвитком судноплавних компаній в рамках даної моделі

Ключові слова: мультипроектне управління, концептуальна модель

Рассмотрена концептуальная модель развития судоходных компаний. Обоснована необходимость мультипроектного управления развитием судоходных компаний в рамках данной модели

Ключевые слова: мультипроектное управление, концептуальная модель

The conceptual model of development of shipping companies is considered. The necessity of multiproject management of development of shipping companies within the bounds of this model is justified

Keywords: multiproject management, conceptual model

О НЕОБХОДИМОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ МУЛЬТИПРОЕКТНОГО УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЕМ СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ

Л. А. Павловская
 Кандидат технических наук, доцент*
 Контактный тел.: 067-907-30-95
 E-mail: licy74@mail.css.od.ua

Ю. Е. Прихно
 Аспирант*
 Контактный тел.: 097-285-68-23
 E-mail: karro@bk.ru

*Кафедра «Системный анализ и логистика»
 Одесский национальный морской университет
 ул. Мечникова, 34, г.Одесса, Украина

Процесс развития в общем случае заключается в том, что организация или человек вырастают из определенных проблем, а в ходе их решения “высвобождается энергия”, позволяющая им решать проблемы следующего уровня. Развитие организации – это ее способность справляться с более сложными и масштабными проблемами. При этом, функция руководства состоит в стратегическом управлении организацией так, чтобы сделать ее способной перейти к следующей стадии жизненного цикла, которая предъявит уже новые требования к ее дальнейшему функционированию и развитию.

Формирование стратегии требует обоснования целей и задач, определения ресурсов, применения знаний и опыта принятия стратегических управленческих решений. Необходимо заранее определить возможности судоходной компании, ее положение на рынке, выявить основные факторы во внутренней и внешней среде, влияющие на ее поведение. После этого нужно выбрать варианты стратегические направления развития, которые в наибольшей степени соответствуют целям деятельности компании, и в конечном итоге определить конкретную стратегию ее развития.

Большое количество классификаций стратегий, выполненных учеными, свидетельствует о возможности выбора судоходной компанией различных направлений своего развития. Выбор зависит от ряда факторов, среди которых технология производства транспортной продукции, ее особенности, кадровая

политика судоходной компании, состояние рынка транспортных услуг и положение на нем компании, стратегии конкурентов и потребности клиентов, экономическая и политическая обстановка в стране, научно-технический прогресс и другие. Учесть все эти факторы невозможно, однако стремиться к этому нужно.

На наш взгляд, интересной является модель развития судоходной компании Питер Лоранжа и Бала Чакраварти, представленная как выбор из четырех потенциальных категорий, а мировой фрахтовый рынок, как типичный, состоящий из неизменных рынков тоннажей (рис. 1).

	Локальные рынки	Обязательно для расширения
Новые рынки, товары	Усиление	Трансформация
	Защита и расширение «Лучшее понимание рынка»: - принятие решения в правильный момент, - определение критической точки для принятия решения. «Предоставление услуги наилучшим способом»: - расширение спектра услуг, - усиление существующих областей специализации, - сведение колебания цен к минимуму.	Построение
Укрепление позиций	Особенная компетенция судоходной компании	

Рис. 1. Концептуальная модель стратегии развития судоходной компании

Общий вид данной модели предполагает выбор из четырех потенциальных категорий:

1. Категория «Защита и расширение» – категория для ведения бизнеса судоходной компании в привыч-

ном порядке, то есть «как обычно», в основном ориентируясь на специфику предоставляемой транспортной услуги (перевозимого груза и/или пассажиров). В данной категории судоходная компания стремится расширить сбыт оказываемой услуги на уже существующих рынках за счет установления конкурентоспособных цен или использования различных методов ее продвижения.

2. Категория «Усиление» – категория, которая служит для выхода на новые сегменты мирового фрахтового рынка. Она построена на повторении успешной стратегии, которая развивается в категории «Защитить и расширить», и используется при модификации старой или создании новой продукции высокого качества (например, использование судов другой специализации, комбинированных судов, судов многоцелевого назначения).

3. Категория «Построение» – это категория, в которой внедряются новые технологии в уже успешную стратегию, построенную на условиях категории «Защитить и расширить». Например, судоходная компания может внести технологические изменения в погрузо-разгрузочные работы узкоспециализированных судов при создании новых транспортно-технологических систем (пакетных, контейнерных, паромных, ролкерных, лихтерных, барже - буксирных).

4. Категория «Трансформация» - это категория для освоения и новых технологий, и нового сегмента на фрахтовом рынке одновременно. Данная категория является наиболее рискованной, так как нет уверенности в том, что эта продукция будет пользоваться спросом у потребителей и рынки готовы ее принять, поэтому авторы рассматриваемой модели утверждают, что эта стратегия чаще всего ведет к неудаче. Однако, на наш взгляд, этот вопрос является спорным с точки зрения методологии управления проектами.

В качестве примера на практике данной модели можно рассмотреть судоходную компанию «Файрмонт Шиппинг» (Гонг Конг), фокусирующую ранее свое внимание исключительно на перевозках балкерами хандисайз и хандимакс. Данная компания имеет сравнительно небольшой кредит на суда, и как следствие высокую ликвидность. Каждое судно финансируется индивидуально. Некоторые суда находятся в долгосрочных фрахтовых контрактах. Чтобы быть независимой от китайского законодательства компания разместила свои активы в пяти странах мира. Компания изначально намеренно сфокусировала свое внимание на рынках узкоспециализированных грузов, тем самым, занимая позицию в категории «Защита и расширение», работая по принципу самой конкурентоспособной цены.

Как и большинство других судоходных компаний, данная компания оперирует на атомистическом рынке, где покупатели и продавцы представлены в достаточном количестве, чтобы создать спрос и предложение, а, следовательно, идет обостренная конкурентная борьба. В этих условиях использование категории «Защита и расширение» дает возможность принимать лучшие решения (о виде чартера, продажах или покупкам сэконд хенд судов и т. д.) в правильный момент, и как следствие позволяет выйти на новый уровень ведения бизнеса. Недостатком категории «Защита и расширение» является то, что учитывается только один един-

ственный специфический рынок и единственный вид товара (услуги).

Как показывает опыт компании «Файрмонт Шиппинг», во фрахтовании важно принять правильное решение в верный момент: когда заходить на рынок, на какой рынок необходимо зайти, в какой чартер сдавать судно, взять ли оперирование судами на себя и т.д. Большинство из судов данной компании работают по договорам срочного чартера или тайм-чартера. Понимая сложность и рискованность работы на одном рынке, компания начинает осваивать новые сегменты мирового фрахтового рынка - рынок танкерных судов, таким образом, переходя к категории «Усиление» через категорию «Построение».

Усиление бизнеса, построение бизнеса и трансформация бизнеса – это нишевые, узкоспециализированные стратегии. Основная работа судоходных компаний, на данный момент, располагается в категории «Защита и расширение», а это значит, что главным является – специфика перевозимого груза. Однако с точки зрения системного подхода к развитию судоходных компаний следует уделять внимание всем категориям рассматриваемой модели.

Практика западного менеджмента свидетельствует, что вероятность успеха отдельных стратегий роста неодинакова вследствие уменьшения синергетического эффекта: для старой услуги на старом рынке («Защита и расширение») он составляет 50%, для новой услуги на старом рынке («Построение») - 33%, для старой услуги на новом рынке («Усиление») - 20%, для новой услуги на новом рынке («Трансформация») - 5%.

Главная сложность категории «Трансформация» связана с распылением сил на параллельное развитие различных направлений бизнеса компании. Здесь на передний план выступает мультипроектное управление, методы которого предоставляют возможность применения параллельного управления проектами развития для достижения успеха в освоении и новых технологий, и нового сегмента на фрахтовом рынке одновременно.

Одним из немногих, но крайне успешных примеров использования мультипроектного управления развитием в категории «Трансформация» является норвежская судоходная компания «I.M. Skaugen SE». Ее дочернее предприятие «Petro Trans» занимается фрахтованием барж на главных водных путях нескольких стран Азии. Эта компания так же занимается перевозками сжиженного природного газа (LNG) и других химикатов обычным способом, используя небольшие специализированные суда компании «Nordpool». В то же время одним из наибольших своих достижений компания считает разработку и постройку двух уникальных новейших специализированных судов, которые могут перевозить LNG и нефтехимические продукты одновременно. Большая часть грузопотоков осваивается в регионе Восточная Азия.

Дальнейшие коммерческие контракты «I.M. Skaugen SE» переведены в Китай как инвестиции в отрасль переработки топлива, судостроения и постройки яхт. В результате объединения новых технологий и новых рынков компания смогла построить сильнейший бизнес на главных внутренних путях Китая и одновременно с этим успешно развиваться и в других отраслях.

Благодаря применению методов мультипроектного управления, компания «I.M. Skaugen SE» успешно развивается в разных отраслях параллельно: работает на рынке перевозки нефтехимической продукции, организует фрахт на малогабаритных LNG-судах, готовит персонал для работы с нефтехимической продукцией, занимается судостроением, продажей оборудования для судов и др.

Безусловно, успех развития любой компании зависит от эффективности принятия стратегических решений, немало важную роль при этом играет использование системного подхода. Как показывает мировой опыт, применение мультипроектного управления развитием судоходных компаний позволяет успешно реализовывать даже самую сложную категорию в рассматриваемой модели – категорию «Трансформация».

Литература

1. Lorange P. Shipping Strategy: Innovating for Success. New York, 2009. – 294 p.
2. Бушуев С.Д. Модели и методы стратегического развития быстрорастущих организаций / С.Д. Бушуев, Н.С. Бушуева, А.М. Захаров // Управління проектами та розвиток виробництва: зб. наук. пр. – Луганськ: вид-во СНУ ім. В. Даля, 2006. - №1, С.5-14.
3. I.M Skaugen SE - Annual Report. 2010. - Norway, 2010. - 139 p.
4. Павловская Л.А., Прихно Ю.Е. Современные тенденции в проектной деятельности судоходных компаний. // Восточно-европейский журнал передовых технологий. – Харьков, 2011. - №1/7 (49), С. 19-21.

Дана характеристика етапів проектування захисних конструкцій для перевезення небезпечних вантажів. Розглянуто застосування системного підходу як механізму керування властивостями захисних конструкцій

Ключові слова: механізми керування, проектування, композиційні матеріали, системний підхід

Дана характеристика етапов проектування захисних конструкцій для перевезення небезпечних вантажів. Розглянуто застосування системного підходу як механізму управління властивостями захисних конструкцій

Ключевые слова: механизмы управления, проектирование, композиционные материалы, системный подход

The characteristic of stages of design of protective constructions for hazardous cargo transportation is given. The application of system approach as a protective constructions properties control mechanism is considered

Keywords: control mechanisms, design, composites, system approach

УДК 005.31:620.168

МЕХАНИЗМЫ УПРАВЛЕНИЯ СВОЙСТВАМИ ЗАЩИТНЫХ КОНСТРУКЦИЙ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Т. А. Фарionova

Кандидат технических наук, доцент, декан технологического факультета

Кафедра программного обеспечения автоматизированных систем*

Контактный тел.: (0512)-42-44-70, 067-235-67-00

E-mail: farionov@mksat.net

Ю. А. Казимиренко

Кандидат технических наук, доцент

Кафедра материаловедения и технологии металлов*

Контактный тел.: (0512)- 39-73-57, 067-980-51-97

E-mail: uakazi@mksat.net

*Национальный университет кораблестроения

имени адмирала Макарова

пр. Героев Сталинграда, 9, г. Николаев, Украина, 54009

Введение

В последнее время отмечается устойчивая тенденция увеличения объемов перевозок опасных грузов водным и наземным видами транспорта. При

этом часть проблем связанных с безопасностью перевозок решается за счет проектирования защитных конструкций технических и транспортных средств (ТТС), обладающих высокой прочностью, технологичностью, способных работать в условиях мощных