

Література

1. Болдырева Т.В., Ковтун Т.А., Петрова Е.С. Системное представление программы реструктуризации транспортного предприятия//Восточно-европейский журнал передовых технологий, 2011 – № 1\6(49). – с. 29-31.
2. Гетьман О.О., Шаповал В.М. Економіка підприємства: Навч. посіб. – 2-ге видання. – К.: Центр учбової літератури, 2010. – 488 с.
3. Коробков М.Я. Фінансово економічний аналіз діяльності підприємств: Навч. посіб. – К.: Т-во «Знання», КОО, 2000 – 378 с.

В статті розглянуто стратегічне планування – одну із ключових функцій управління, яка уявляє процес вибору цілей і шляхів їх досягнення через вирішення відповідних задач, що відображають перспективний план розвитку організаційної структури

Ключові слова: контейнерний вантажопотік, стратегічне планування

В статье рассмотрено стратегическое планирование – одну из ключевых функций управления, представляющую процесс выбора целей и путей их достижения через решение соответствующих задач, отображающих перспективный план развития организационной структуры

Ключевые слова: контейнерный грузопоток, стратегическое планирование

Strategic planning as one of key functions of the management, representing purposes choice process and ways of their achievement through the decision of the corresponding problems displaying a long-term plan of development of organizational structure is considered in the article

Keywords: container freight flow, strategic planning

УДК 65.012.12:656.61

АНАЛИЗ ФОРМИРОВАНИЯ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ПРОЕКТНО- ОРИЕНТИРОВАННОЙ СТРУКТУРЫ

Е. А. Целовальникова

Соискатель*

Контактный тел.: 067-482-54-21

E-mail: Milena012@mail.ru

А. И. Рыбак

Профессор*

*Кафедра менеджмента

Международный гуманитарный университет

Фонтанская дор., 33, г. Одесса, Украина

Введение

Одним из самых динамичных сегментов грузоперевозок во всем мире являются контейнерные перевозки. От общего объема морских перевозок доля докризисного периода контейнерных перевозок составляла около 60%. И если рост общемировых контейнерных перевозок составлял – 10%, то переработка контейнеров в портах Черноморья в последние 7 лет росла фантастическими темпами, составляя 35–40%. С 2002 г. темпы роста контейнерных грузопотоков через основные контейнерные порты Украины – Одессу и Ильичевск – начали увеличиваться на 35–60% ежегодно. В 2007 г. объем переработки контейнеров через украинские порты уже превысил 1 млн TEU, а в 2008 г. составил 1,24 млн TEU (2).

Целью статьи является проведение проектного анализа формирования стратегического планиро-

вания, как одной из ключевых функций управления, представляющей собой процесс выбора целей и путей их достижения через решение задач, отображающих перспективный план развития проектно-ориентированной структуры.

Изложение основного материала проблемы исследования

Учитывая то, что мировой экономический кризис не обошел стороной никого, Мировая индустрия испытала невиданное падение. Текущая ситуация отразилась и на рынке морских перевозок грузов.

В 2008 г. был зафиксирован рекордный уровень поставок контейнерного тоннажа. Мировой флот пополнился 1,5 млн TEU. Этот год был отмечен также окончанием мощного бума заказов на постройку контейнерных судов, продолжавшегося примерно с 2003

г. до середины 2008 г. За полный 2009 год мировому контейнерному флоту по плану должно было быть поставлено примерно 1,6 млн TEU. Но фактический объем поставок оказался на 45% меньше, причем 33% заказов на планировавшийся объем поставок было отсрочено, а 12%, контрактного объема и вовсе пришлось выбросить из портфолио мировых судов-верфей.

В 2010 г. отсрочки и отмены заказов оставались ключевым фактором влияния на рынок контейнерного тоннажа, причем отсрочка исполнения заказов стала еще большей проблемой по сравнению с 2009 годом.

В прошлом году были поставлены 39% контейнерных мощностей, которые должны были оказаться в распоряжении судоходных компаний мира. Примерно 10% заказов на контейнерный тоннаж со сроком исполнения в 2010 году были отменены. Кроме того, заказы еще на 5% контейнерных мощностей со сроком поставки в 2010 году были отменены уже в начале 2009 года (1).

Глобальное уменьшение объемов торгового оборота повлекло за собой падение объемов грузоперевозок. Это стало прямой проверкой на прочность для организаций-лидеров морских перевозок.

На первый план вышли новые задачи: каким образом не потерять часть рынка и не утратить свою нишу. Известно, что для удержания на плаву имеются различные приемы, и каждая организация в своей стратегии развития пытается использовать их по максимуму. И, несмотря на кризисный год, суда общими усилиями заполнялись не менее чем 700–800 TEU на выгрузку еженедельно.

На работе линии положительно сказалось несколько факторов. Так, в первой половине 2009 г. в Черное море сократилась провозная способность сервисов других перевозчиков, в том числе, имевших прямой сервис. Так, руководители Maersk и CMA CGM приняли решение объединить свои самостоятельные сервисы.

Совместный сервис FAL 5 с Maersk Line по маршруту Азия-Европа и транстихоокеанскому маршруту был введен в действие. На маршруте FAL 5 задей-

ствовано 10 судов, вместимостью 13.000 TEU (по 5 от каждой судоходной компании), и он проходит через порты: Нинбо (Китай) – Шанхай (Китай) – Янтьян (Китай) – Танджунг Пелепас (Малайзия) – Порт Келанг (Малайзия) – Гавр (Франция) – Гамбург (Германия) – Роттердам (Нидерланды) – Зибрюгге (Бельгия) – Порт Келанг – Сингапур – Нинбо.

Знание целей, которые организация ставит перед собой в своем развитии, помогает уточнить наиболее разумные пути, учитывающие реальные возможности технических условий и экономических показателей их практической реализации. Принимая обоснованные и систематизированные плановые решения, топ-менеджмент снижает риски принятия неправильных решений из-за отсутствия релевантной информации о возможностях организации или о внешней ситуации.

Таким образом, стратегическое планирование помогает создать единство общей цели внутри организационной структуры и взаимодействию между ее структурными подразделениями как по вертикали, так и по горизонтали функционирования и управления.

Ушедший 2010 г. можно назвать вполне удачным для контейнерной отрасли Украины. Достаточно высокими темпами происходит восстановление контейнерного рынка от последствий мирового кризиса. Контейнерооборот украинских портов в 2010 г. составил 661176 TEU, что на 27,9% больше, чем в 2009 г. Выросла доля контейнерных грузов в общем грузообороте портов с 4,9% в 2009 г. до 6,3% в 2010-м. Но объемы переработки контейнеров еще далеки от докризисного уровня, когда в 2008 г. было переработано рекордное количество контейнеров–1,254 млн TEU, то есть в два раза больше, чем сейчас.

В настоящее время аналитики прогнозируют, что за 2011 г. мировой флот пополнится 1,04 млн TEU контейнерного тоннажа, а в 2012 г. весьма значительная часть заказов будет отменена, а исполнение многочисленных контрактов отсрочено.

Так, в 2011 году, как ожидается, будет отсрочено исполнение приблизительно 35-40% заказов, а в 2012 году – до 30%.

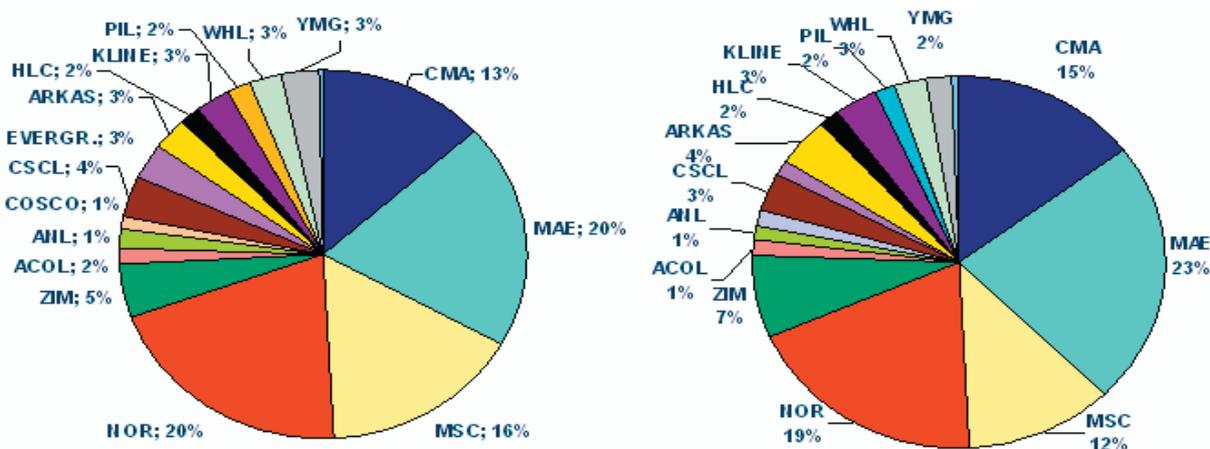


Рис. 1. Рейтинг судоходных контейнерных линий, лидирующих по перевозкам контейнеров в портах Украины в 2010 г. (Импортные и экспортные потоки)

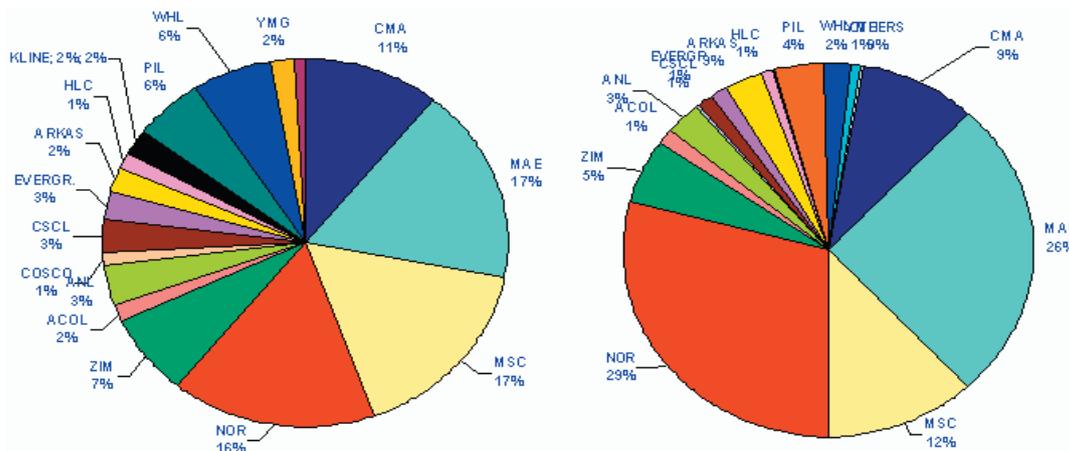


Рис. 2. Рейтинг судоходных контейнерных линий, лидирующих по перевозкам контейнеров в портах Украины в 2011 г. за апрель месяц (Импортные и экспортные потоки)

Выводы и предложения

Таким образом, морской транспорт общепризнан ведущей по своей значимости и продуктивности составляющей частью мировой транспортной системы и, поэтому, проектный анализ формирования его стратегического планирования и развития является ключевой задачей его эффективного функционирования. Стратегическое планирование как универсальный инструмент развития обеспечивает методологическую основу, как для теоретического обоснования принятия управленческих решений, так и их практической ре-

ализации. Поэтому, любое предприятие или организация всегда ориентированы только на выработку своих собственных стратегических планов, как безальтернативный инструмент развития.

Стратегическое планирование – это выработка стратегии развития предприятия с помощью формализованной процедуры, – расписанной по этапам, методикам, обоснованной по оценкам и расчетам, по технике и практике исполнения, реализации миссии, направленной на построение модели будущего состояния предприятия, а также программы перехода к этой модели.

Литература

1. Журнал для профессионалов транспортного бизнеса и потребителей транспортных услуг «Порты Украины», апрель 2011. – № 3 (106).
2. Журнал для профессионалов транспортного бизнеса и потребителей транспортных услуг «Порты Украины», февраль 2009. – №1 (83).
3. Чернышев М. А. Стратегический менеджмент. Основы стратегического менеджмента: Изд-во Торговый дом «ФЕНИКС», 2009 г. – с. 506
4. Лапкина І.О., Павловська Л.А., Болдирева Т.В., Шутенко Т.М. Проектний аналіз: теоретичні основи оцінки проектів на морському транспорті: Навч. пос. / За заг. ред. І.О. Лапкиної. – Одеса: Фенікс, 2008. – 416 с.