

У статті представлений підхід до оцінки ефективності розвитку морського терміналу на основі концепції ЗСП з урахуванням специфіки його функціонування як складового елемента транспортної галузі України

Ключові слова: МТ, розвиток, оцінка ефективності, ССП

В статье представлен подход к оценке эффективности развития морского терминала на основе концепции ССП с учетом специфики его функционирования как составного элемента транспортной отрасли Украины

Ключевые слова: МТ, развитие, оценка эффективности, ССП

This article represents an approach to efficiency estimation of the marine terminal development on the basis of the balanced scorecard taking into account specifics of its operation as part of the transport industry of Ukraine

Keywords: МТ, development, efficiency estimation, balanced scorecard

ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ТЕРМИНАЛА

А. И. Остривная

Аспирант

Кафедра «Системный анализ и логистика»
Одесский национальный морской университет
ул. Мечникова, 34, г. Одесса, 65029
Контактный тел.: 099-725-73-61
E-mail: ostrivnaya@mail.ru

1. Введение

На современном этапе развития для Украины весьма перспективно позиционирование в качестве транзитного государства, что и обуславливает приоритетность развития транспортной отрасли.

Одними из ведущих элементов транспортной отрасли Украины являются морские терминалы (МТ), в частности МТ, специализирующиеся на перевалке навалочных и насыпных грузов Ильичевского, Одесского и Южного морских торговых портов.

Рассматривая особенности функционирования МТ, представляет интерес отметить, что одной из ключевых характеристик развития морского терминала, как одной из форм функционирования, исходя из системного подхода, является вектор развития.

В свою очередь вектор развития, определяя направленность движения, характеризует такие свойства развития, как необратимость, направленность, закономерность, упорядоченность текущих изменений МТ [1].

Прогрессивная направленность вектора развития МТ, как открытой системы, активно взаимодействующей с предпринимательским окружением, тесно связана с восходящим движением, а регрессивная направленность представляет собой возврат к старым формам, деградацию, разрушение [2].

Для обеспечения прогрессивной направленности вектора развития МТ существует необходимость применения эффективного механизма целеполагания и реализации поставленной цели (целей), в качестве которого в рамках диссертационных исследований предлагается применить широко используемую в международной практике концепцию сбалансированной системы показателей (ССП).

ССП особенно после выхода основополагающей работы Д. Каштана и Р. Нортонна приобрела широкую популярность в деловом мире и применяется в таких крупных компаниях, как «Electrolux», «КаррА-

hl», «СCBS», «Halifax», «Херох» [3]. Предпосылками, обуславливающими объективную привлекательность ССП, является то, что ССП позволяет увязать и согласовать миссию, цели и критерии оценки эффективности развития морского терминала. Также представляется возможным применить ССП в качестве инструментария структуризации критериев оценки эффективности развития морского терминала.

Рационально обоснованное применение ССП обуславливает необходимость ее адаптации в процессе осуществления экономической оценки эффективности развития морского терминала, как составного элемента транспортной отрасли Украины.

2. Адаптация сбалансированной системы показателей при оценке эффективности развития морского терминала

Структурировано сбалансированную систему показателей представляется возможным представить в виде систематизированного профиля перспективного развития морского терминала (рис. 2), формирование которого в рамках проводимых исследований предлагается осуществить в виде ниже предложенного алгоритма.

Указанный алгоритм представляет собой пошаговую последовательность необходимых действий, а именно:

Этап № 1. Определение характерных особенностей и путей развития транспортной отрасли Украины и роли морского терминала в ней посредством построения модели SWOT-анализа. Данная аналитическая модель позволяет выделить сильные и слабые стороны внутренней среды и предпринимательского окружения объекта исследования такого, как морские терминалы, специализирующиеся на перевалке навалочных и насыпных грузов Ильичевского, Одесского, Южного морских торговых портов (рис. 1).

I. Определение характерных особенностей и путей развития транспортной отрасли Украины и роли МТ в ней:

1. Развитие в направлении интеграции в глобальную, как Евроазиатскую, так и международную транспортную систему – т.е. обеспечение соответствия состояния технико-технологического и информационного развития транспортной отрасли Украины общемировым требованиям и тенденциям развития, а именно:
 - обновление парка подвижного состава, состояния подъездных путей, автомагистралей, перегрузочной техники, внедрение инновационных технологий, реконструкция и модернизация.
2. Позиционирование Украины в качестве транзитного государства.
3. Создание специальных условия, тарифная политика, направленные на привлечение и освоение грузопотоков в экспортном, импортом, транзитном направлениях.

Акцентирование внимания на следующие условия (модель SWOT-анализа):

<p>Внутренние сильные стороны – конкурентные преимущества:</p> <p>1. Продолжаются некоторые работы по строительству, реконструкции и модернизации портовых перегрузочных комплексов: - ИМТП: в планах довести мощности перевалки железорудного концентрата и руд до 3,5 млн. т/год, после до 4,5 млн. т/год путем строительства терминала в тылу причалов №№11, 12 с двухсторонним пирсом на стыке причалов №№10 и 11; - ЮМТП: проведение дноуглубительных работ – глубины до 19м – для обработки крупнотоннажных судов.</p>	<p>Внутренние слабые стороны – конкурентные недостатки:</p> <p>1. Необоснованное повышение аккордных ставок за перевалку грузов, которое может привести к потере грузопотоков. 2. Несогласованность развития портовых комплексов и ж/до объектов. 3. Состояние инфраструктуры МТ, перегрузочной техники, применяемой технологии указывает на устарелость, отсталость, несоответствие общемировым требованиям безопасности, стандартам качества, требуемому уровню защиты окружающей среды и предотвращению ее загрязнения, тенденциям развития самой отрасли и глобальной транспортной системы.</p>
<p>Внешние сильные стороны - конкурентные возможности:</p> <p>1. ЕВРО 2012г. - должно способствовать укреплению состояния, реконструкции, модернизации транспортной отрасли Украины. 2. Общевойской тенденцией является изменение направленности движения грузопотоков, поиск экономически целесообразных грузопотоков, транспортных маршрутов, повышение деловой активности в противовес инертности, стабильности существующих деловых связей и торговых соглашений – новые возможности. 3. Удобное географическое месторасположение Украины и ее портов, позволяющих позиционировать Украину в качестве транзитного государства.</p>	<p>Внешние слабые стороны - конкурентные угрозы:</p> <p>1. Необходимость плавного выхода из кризиса, смягчение и предупреждение негативного влияния (данная внешнеэкономическая ситуация привела к приостановке реализации программ, проектов модернизации состояния транспортной отрасли Украины). 2. Изменение направленности движения грузопотоков, поиск экономически целесообразных грузопотоков, транспортных маршрутов, повышение деловой активности – необходимость удерживать клиентуру. 3. Повышение ж/д тарифов на перевозку грузов по территории Украины, России, близлежащих стран. 4. Понижение спроса на некоторые навалочные и насыпные грузы. 5. Украинский сахар в Россию не будет завозиться 3 года.</p>

Рис. 1. Этап № 1 процесса разработки профиля развития для морских терминалов ИМТП, ОМТП, ЮМТП

Этап № 2. Разработка и подтверждение миссии МТ, под которой будет подразумеваться представление о своем будущем, т.е. дальнейшем развитии.

Этап № 3. Обозначение ключевых аспектов деятельности МТ, к которым относятся финансовая деятельность и взаимоотношения с акционе-

рами, отношения с потребителями, внутренняя организация производственно-технологического управления, а также обучение и развитие, которые непосредственно опосредованы модификацией применяемой в процессе функционирования МТ технологии.



Рис. 2. Профиль развития на примере морских терминалов ИМТП, ОМТП, ЮМТП

Этап № 4. На данном этапе необходимо выделить более конкретные цели, что обуславливает весомый вклад в успешную реализацию миссии компании в будущем.

Этап № 5. Выявление ключевых факторов успеха.

На этом этапе выделяются наиболее существенные с точки зрения миссии факторы достижения поставленных целей.

Этап № 6. Формирование сбалансированной системы взаимосвязанных показателей – критериев оценки эффективности развития морских терминалов на примере терминалов Ильичевского, Одесского, Южного морских торговых портов (ИМТП, ОМТП, ЮМТП).

Выводы

В данной статье в качестве подхода, систематизирующего критерии оценки эффективности развития морских терминалов, предлагается такой подход, как сбалансированная система показателей, которая в достаточной мере обоснованно позволяет увязать и согласовать миссию, цели и критерии оценки эффективности развития морского терминала, что и обуславливает ее объективную привлекательность.

Сбалансированную систему показателей представляется возможным представить в виде систематизированного профиля перспективного развития морского терминала (рис. 2), формирование которого осуществляется согласно предложенному алгоритму.

Литература

1. Куличенко В.В., Черныш А.М. Философия: Учебник для высших учебных заведений. – Тернополь: Підручники і посібники, 2008. – 576с.
2. Сурмин Ю.П. Теория систем и системный анализ: Учеб. пособие. – К.: МАУП, 2003. – 368 с.
3. Ольше Нильс-Горан, Рой Жан, Веттер Магнус. Оценка эффективности деятельности компании. Практическое руководство по использованию сбалансированной системы показателей: Пер. с англ. - М.: Издательский дом «Вильямс», 2004. - 304 с.

Вивчено проблеми організації управління наукоємними виробничими системами, адаптованими до перетворення структури управління

Ключові слова: структура управління, програмування, задача про ранець

Исследованы проблемы управления наукоёмкими производственными системами, адаптированные к преобразованию структуры управления

Ключевые слова: структура управления, программирование, задача о ранце

The control problems of the science-intensive industrial systems adapted to control structure transformation are investigated

Keywords: control structure, programming, knapsack problem

УДК 005.936.3:005.551:005.311.7

A DICHOTOMY PROGRAMMING FOR MANAGING STRUCTURES OPTIMISATION

L. S. Chernova
Undergraduate

Department of Project Management
National University of Shipbuilding named after admiral
Makarov
Heroes of Stalingrad Ave, 9, Nikolaev, Ukraine, 54025
Phones: (0512) 49-42-54, 067-515-37-77
E-mail chsk@zorya.com.ua

Transformation of this country's economy affect also the managing system. Market relations demand to revise old concepts of management. At present it is necessary to apply new methods of analysis and a new management system for the enterprises.

Intensive development of management systems was aimed at management perfection. A new design object, an enterprise managing system, is a complicated social-economic system.

It requires existing methods and techniques, algorithms and procedures adaptation to the new conditions and

complicated relations within the system and with the other systems.

The problem of optimum management structures development is especially topical now, after 2008th financial crisis whose consequence is felt up till now. This direction has a great potential for expenditures minimizing connected with production and realization, and risks of interest losing minimization in connection with incorrect managing decisions.

The paper aim. The paper aim is a knapsack problem adaptation to the managing structure optimization for science-intensive enterprises.