

УДК 629.01:656.071.4

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ПРОЕКТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СТИВИДОРНЫХ КОМПАНИЙ УКРАИНЫ

В. А. Андриевская

Ассистент*

Контактный тел.: 050-316-41-71

E-mail: andri-vera@ukr.net

Л. А. Павловская

Кандидат экономических наук, доцент*

Контактный тел.: 067-907-30-95

E-mail: licy74@mail.css.od.ua

*Кафедра «Системный анализ и логистика»
Одесский национальный морской университет
ул. Мечникова, 34, г. Одесса, Украина, 65029

Проаналізовано ситуацію, що склалася в портовій галузі з ухваленням закону України «Про морські порти» і розглянуто можливі шляхи розвитку проектної діяльності стивідорних компаній в сучасних умовах

Ключові слова: стивідорна компанія, системний підхід, проектна діяльність

Проанализирована сложившаяся ситуация в портовой отрасли с принятием закона Украины «О морских портах» и рассмотрены возможные пути развития проектной деятельности стивидорных компаний в современных условиях

Ключевые слова: стивидорная компания, системный подход, проектная деятельность

1. Введение

Данная статья посвящена актуальному вопросу – развитию проектной деятельности стивидорных компаний в связи с принятием закона Украины «О морских портах».

В работе рассмотрены положительные и отрицательные стороны нового закона влияющего на проектную деятельность стивидорных компаний и порта в целом. Рассмотрены наиболее актуальные проблемы сдерживающие развитие стивидорных компаний. Предложены возможные пути проектно-ориентированного управления их дальнейшим развитием.

В связи с этим, интерес представляют практические рекомендации по применению проектно-ориентированного управления развитием стивидорных компаний для повышения эффективности портового бизнеса.

2. Постановка проблемы и ее связь с научными и практическими заданиями

С принятием 17.06.12 г. Закона Украины «О морских портах», с одной стороны, появились юридически обоснованные пути развития проектной деятельности стивидорных компаний (портовых операторов), закрепление их имущественных прав на тех или иных условиях. Сделаны первые шаги для эффективной реализации проектного потенциала портовой системы. С другой стороны, по-прежнему отсутствует системный подход к развитию всех участников портовой деятельности как неотъемлемого звена единой транспортной системы страны. Проектно ориентированное управление является прогрессивным направлением в стратегическом развитии сложных организационных

систем. Позволяет выявить и максимально эффективно реализовать проектный потенциал предприятия: обосновать его стратегию развития, воплощенную в наиболее приоритетных проектах.

3. Анализ последних исследований и публикаций

Проектно ориентированному развитию организаций посвящены научные разработки многих отечественных и зарубежных ученых. Среди них, особую ценность для развития компаний через проекты представляют исследования Бушуева С.Д. [2]. В основе исследований лежит технология проактивного управления развитием организаций различных отраслей. Вопросами развития морских торговых портов Украины в рамках современных организационных форм, а именно, морских кластеров занимались Козырь Б.Ю. [3], Гребеник Н.Г. [4], Крыжановский С.В. и др.

Проблемы, которые возникают при вступлении в силу Закона Украины «О морских портах», а также плюсы и минусы этого закона были широко освещены в профессиональной прессе различными специалистами: руководителями портов, юристами, учеными и преподавателями ВУЗов.

Однако, в выше упомянутых исследованиях не рассматривались в комплексе вопросы особенностей развития стивидорных компаний Украины через проекты в современных условиях.

4. Цель работы

Цель работы - проанализировать факторы, влияющие на проектную деятельность стивидорных ком-

паний в современных условиях. Наметьте возможные пути проектно-ориентированного управления их дальнейшим развитием.

Принятый закон Украины «О морских портах» [5] несёт в себе новые возможности в развитии порта, разграничивает административные и коммерческие функции, открывает более широкие перспективы для привлечения новых инвесторов и защищает интересы уже существующих.

Закон – это первые шаги в реформе портовой отрасли Украины.

Как и всё новое, он несёт в себе положительные, и отрицательные стороны. По мнению многих специалистов, основными положительными чертами принятого закона являются:

- разделение административной и коммерческой деятельности;
- государственно-частное партнёрство;
- определение портовых объектов подлежащих приватизации, эксплуатации на основе договоров совместной деятельности, концессии либо долгосрочной аренды;
- регулирование отношений, затрагивающих земельный и водный кодекс;
- установление порядка компенсаций инвесторам вложенных в портовые инфраструктурные объекты инвестиций;
- введение понятия морской терминал на базе единого имущественного комплекса.

К отрицательным аспектам или рискам нового закона можно отнести:

- не объективная оценка основных фондов, которая может привести в дальнейшем к нежеланию вложения

средств инвестором в модернизацию приватизируемых объектов;

- жёсткая централизация органов стратегического управления портовой отраслью в лице администрации морских портов;
- высокая вероятность олигополизации отрасли в результате приватизации;
- не определены рычаги воздействия на инвестора со стороны государства за сохранность госимущества и обеспечение эффективности его использования;
- не учтено участие местных органов исполнительной власти и профсоюзов в решении вопросов развития социальной сферы;
- не определена ответственность за развитие акватории и других объектов, не подлежащих приватизации, в случае отсутствия государственного финансирования.

Подводя итог, можно сказать, что Закон - это первый шаг на пути взаимодействия инвесторов и государства, он создает юридические предпосылки для реализации проектов развития как отдельных стивидорных компаний, так и портов в целом. Тем не менее, в законе отсутствует системность в вопросах развития порта, не отражаются современные организационные формы, например, морской кластер, который предполагает взаимодействие важнейших составляющих: научно-профессиональной, инвестиционной, региональной.

На сегодняшний день в морских торговых портах Украины большую часть перегрузочных работ осуществляют частные стивидорные компании. По официальным данным их число достигает пятидесяти трёх (рис. 1).

Интересной, на наш взгляд, является информация о занимаемой территории нашими портами и эффек-

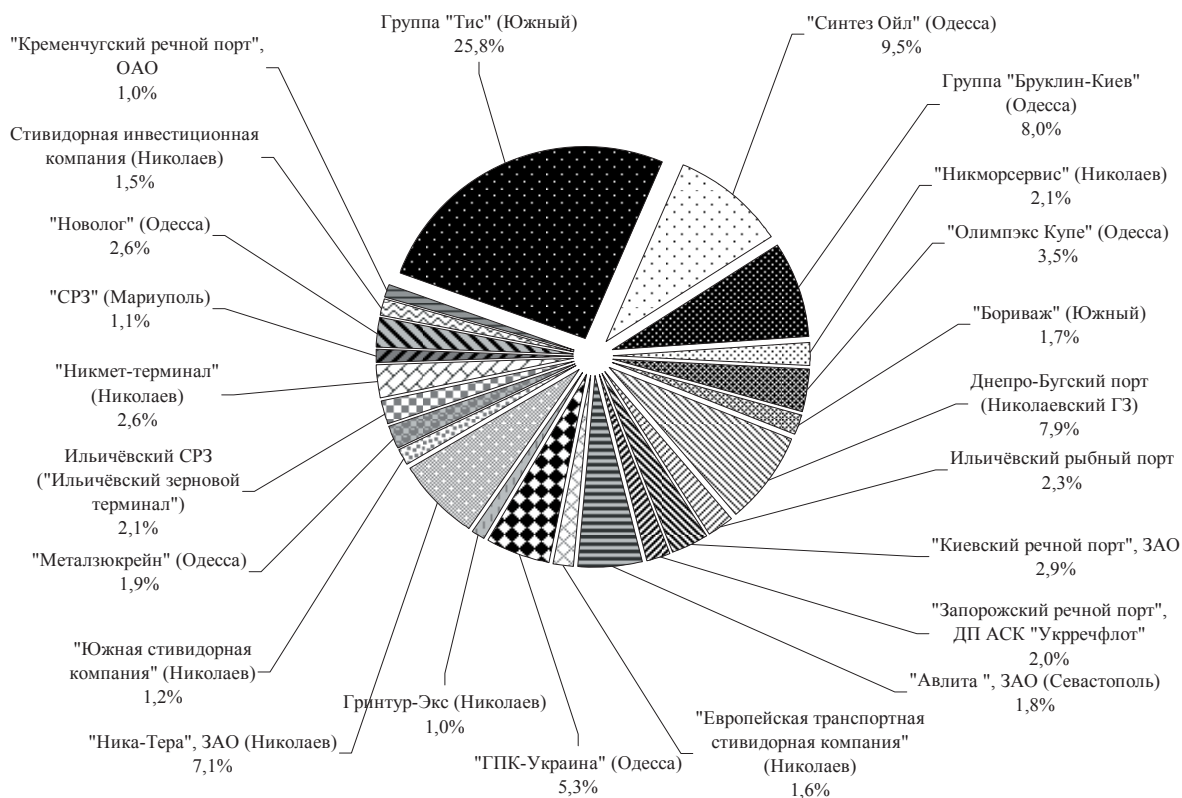


Рис. 1. Структура грузооборота наиболее крупных негосударственных стивидорных компаний Украины за 2011 г., %

тивности ее использования по сравнению с ближайшими соседями в России (табл. 1).

Из табл. 1 видно, что по общей площади производственной территории, занимаемой украинскими портами, мы незначительно превосходим южные порты России, однако используют они свою территорию гораздо эффективнее. Очевидно, что для успешной конкурентной борьбы стивидорным компаниям Украины необходимо развиваться более стремительными темпами.

Таблица 1

Сравнительная характеристика эффективности использования производственной территории МТП Украины и Черноморско-азовских портов России (по данным программ развития портов за 2009 г.)

Показатели	Ед. изм.	Порты Украины	Порты юга РФ
Общая площадь занимаемой территории	га	1393,3	1175,2
Общий грузооборот	млн. т	113,7	172,7
Грузооборот на 1 га территории	тыс. т/га	81,6	146

Сложившаяся исторически или географически специализация тех или иных портов накладывает свой отпечаток в их дальнейшем развитии и реализации соответствующих проектов. Обозначим наиболее общие проблемы, сдерживающие развитие морских торговых портов Украины:

- нестабильность и изменчивость номенклатуры грузопотоков;

- конкуренция между украинскими портами за одни и те же грузы;
- ограниченные территории портов;
- морально и технически устаревшая материально-техническая база;
- недостаточное развитие инфраструктуры, в том числе низкая пропускная способность подъездных путей, плохая железнодорожная развязка, устаревший подвижной состав, нехватка вагонов.

С нашей точки зрения, выявленные проблемы могут и должны решаться с помощью проектной деятельности, которая позволяет: максимально сориентировать предприятие на его цели и стратегии; реализовывать только выгодные для предприятия проекты; выходить на новые рынки с новыми услугами; реализовать проектный потенциал предприятия; повысить его конкурентоспособность.

Развитие каждого порта и терминала является отдельным проектом или портфелем проектов так как характеристики земельных участков, водных объектов, состава движимого и недвижимого имущества уникальны, а ресурсы и время всегда ограничены. Практически все стивидорные компании принимают активное участие в проектной деятельности портов.

Примеры реализации наиболее крупных и известных проектов в портовой деятельности согласно принятой классификации представлены в табл. 2.

В настоящее время существует достаточно большое количество классификаций типов проектов. Для удобства анализа проектов в портовой отрасли будем использовать классификацию, предложенную

Таблица 2

Классификация инвестиционных проектов в портовой отрасли

Тип проекта	Примеры	Исполнители проекта	Порт
Технический	Расширение площади хранения контейнеров	ДП«ГПК - Украина»	Одесский МТП
	Покупка контейнерных перегружателей, кранов	ДП«ГПК - Украина»	Одесский МТП
	Реконструкция причалов №1-2	(«Контейнерный терминал Ильичёвск»)	Ильичёвский МТП
	Строительство волнолома	ДП«ГПК - Украина»	Одесский МТП
	Закупка контейнерного перегружателя на причалы №3-4	«Контейнерный терминал Ильичёвск»	Ильичёвский МТП
Организационный	Черноморский контейнерный саммит 2012	Компания «ТИС», «Контейнерный терминал Ильичевск»	Одесский МТП Ильичёвский МТП
	III международная конференция BLACK SEA CRUISE 2012	Одесский МТП	Одесский МТП
Экономический	Приватизация Севастопольского морского завода	Компания «Авлита»	Севастопольский МТП
Социальный	Страховая медицина	Страховая медицинская компания «Инто-Сана»	Одесский МТП
Смешанные	Строительство контейнерного терминала на Карантинном молу	СК «ГПК - Украина»	Одесский МТП
	Строительство комплекса по перевалке угля	Компания «Портинвест»	Южный МТП
	Увеличение мощности зернового и контейнерного терминала	Компания «ТИС»	Южный МТП
	Строительство элеватора на территории СРЗ	СК «Бруклин-Киев»	Одесский МТП
	Строительство завода по переработке подсолнечного масла	Компания «Дельта-Вильмар»	Южный МТП

Н.М. Абдикеевым [1]. Согласно которой проекты по сферам деятельности разделяют:

- *Технический* (строительство здания или сооружения, внедрение новой производственной линии, разработка программного обеспечения и т.д.).

- *Организационный* (реформирование существующего или создание нового предприятия, внедрение новой системы управления, проведение международной конференции и т.д.).

- *Экономический* (приватизация предприятия, внедрение системы финансового планирования и бюджетирования, введение новой системы налогообложения и т.д.).

- *Социальный* (реформирование системы социального обеспечения, социальная защита необеспеченных слоев населения, преодоление последствий природных и социальных потрясений).

- *Смешанный* (проекты, реализуемые сразу в нескольких областях деятельности, - к примеру, проект реформирования предприятия, включающий внедрение системы финансового планирования и бюджетирования, разработку и внедрение специального программного обеспечения и т.д.).

Наиболее часто встречаются проекты смешанного типа, в которых наряду с обновлением основных фондов присутствует так же применение совре-

менных технологий и реформирование структуры управления [6]. Только с помощью реализации проектов в портовой деятельности мы сможем приблизиться к пятому поколению генерации портов, согласно которой современный порт должен являться мультимодальным центром на базе логистических платформ.

4. Вывод

Развитие морских портов является залогом экономического роста страны и даёт возможность занять лидирующие позиции на международном рынке портовых услуг.

Для эффективного проектно-ориентированного управления стивидорными компаниями необходимо учитывать: результаты их хозяйственной деятельности; географическое расположение, территорию, занимаемую портом и возможность её расширения; исторически сложившуюся специализацию; состояние материально-технической базы; транспортную развязку; региональную предпринимательскую и инновационную активность; логистику и много других факторов.

Только при системном анализе перечисленных факторов возможна успешная реализация проектов в каждой отдельно взятой стивидорной компании Украины.

Литература

1. Абдикеев, Н.М. Информационный менеджмент [Текст] / Н.М. Абдикеев. - М: ИНФРА-М, 2010 г. - 400 с.
2. Бушуев, С.Д. Інноваційні механізми управління програмами розвитку морських торговельних кластерів [Текст] / С.Д. Бушуєв, Б.Ю. Козирь // Управління розвитком складних систем. – 2011. – К.141, № 7 С. 5-8.
3. Козырь, Б.Ю. Стратегическое планирование в проектах развития морских торговых портов [Текст] / Б.Ю. Козырь, Н.В. Фатеев // Восточно-европейский журнал передовых технологий. – 2010. – X.43, №1/3. – С. 4-6.
4. Крыжановский, С.В. Методологические основы оценки перспективности создания морского кластера и практическая их реализация в Украине [Текст] / С.В. Крыжановский, Н.Г. Гребенник // Розвиток методів управління господарювання на транспорті. – 2008. – №28. – С. 14-27.
5. Закон України Про морські порти України: за станом від 17.05.2012 [електронний ресурс] / Верховна Рада України. Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17/conv> / - 10.09.12 г. Загл. с экрана.
6. Rodríguez-Álvarez, A. Firm and time varying technical and allocative efficiency: An application to port cargo handling firms [Текст] / A. Rodríguez-Álvarez, B. Tovarb, L. Trujillo // International Journal of Production Economics. – 2007. – Т. 109. – С. 149–161.

Abstract

The article studies the mechanism of project-oriented management of development of stevedoring companies. The aim of the work is to analyze the factors influencing the project activity of stevedoring companies under present-day conditions, and to identify the ways of the project-oriented management of their further development.

In course of the work we used the methods of theoretical and empirical research. The methodological base of the article was the systematic approach and the theory of project management. The analytical method was used in the selection of scientific information on the topic of the article. The methods of statistical analysis were used to make conclusions about the results of stevedoring activities. The article concerns also the possibilities of the development of the project activity of stevedoring companies in connection with the adoption of the law of Ukraine "On the seaports." The basic positive and negative sides of the law were determined. The basic constraints in the development of port activity were figured out. The recommendations on the decision of identified problems were given. We believe that the identified problems could be solved by means of the project activity, which permits: to direct the company towards its objectives; to enter new markets with new services; to implement operational capacity of a company; to improve competitiveness. We have determined the factors, which should be considered while developing the projects in port industry in terms of the system vision. The results may be used by scholars and practitioners involved in the development of stevedoring companies. The analysis has permitted to identify the ways of successful implementation of various projects of a separate stevedoring company.

Keywords: *stevedoring company, systematic approach, project activity*