

УДК 56.052:331.439.66(477)

# СТРАТЕГІЧНІ ПРІОРИТЕТИ СТІЙКОГО РОЗВИТКУ СУДНОПЛАВСТВА В УКРАЇНІ

**В. В. Барішнікова**

Кандидат економічних наук, доцент  
Кафедра «Менеджмент і маркетинг»  
Одеський національний морський університет  
вул. Мечникова, 34, м. Одеса, Україна, 65029  
Контактний тел.: (048) 701-05-38,  
050-667-25-92  
E-mail: vera.b@mail.ru

*Статтю присвячено визначенню стратегічних пріоритетів розвитку судноплавства в Україні за рахунок підвищення інвестиційної привабливості та сталого розвитку цього сектору морегосподарського комплексу, що в свою чергу сприятиме прискореному розвитку транспортної інфраструктури країни та її інтеграції у сучасні світові транспортно-логістичні системи доставки вантажів*

*Ключові слова: морегосподарський комплекс, судноплавство, конкурентоспроможність, фрахтовий ринок, стратегічні пріоритети розвитку*

*Статья посвящена определению стратегических приоритетов развития судоходства в Украине за счёт повышения инвестиционной привлекательности и устойчивого развития этого сектора морехозяйственного комплекса, что в свою очередь будет способствовать ускоренному развитию транспортной инфраструктуры страны и её интеграции в современные мировые транспортно-логистические системы доставки грузов*

*Ключевые слова: морехозяйственный комплекс, судоходство, конкурентоспособность, фрахтовый рынок, стратегические приоритеты развития*

## 1. Вступ

Формування міжнародної економіки в умовах глобалізації та інтернаціоналізації світового господарства обумовлює необхідність спрямованості національних економік на стійкість довгострокового розвитку та одержання конкурентних переваг в умовах швидкої зміни факторів як зовнішнього так і внутрішнього середовища. Ці тенденції визначають основні параметри розвитку національного виробництва та параметри інвестиційної привабливості національної економічної системи та її основних галузей.

На сучасному етапі становлення України як суверенної європейської країни особливого значення набуває фактор утвердження її як дієздатної морської держави, що зумовлено низкою тенденцій як глобального, так і внутрішнього характеру.

Необхідність визначення стратегічних пріоритетів стійкого розвитку судноплавства України спрямовано на прискорений розвиток транспортної інфраструктури країни, її інтеграції у сучасні світові транспортно-логістичні системи доставки вантажів.

## 2. Постановка проблеми у загальному вигляді

Проблеми розвитку судноплавства, останнім часом, набувають особливої актуальності в зв'язку з тим, що не зважаючи на кризові явища в розвитку економіки багатьох країн, в тому числі України, морські перевезення – це та сфера діяльності, яка в період кризи відзначається зростанням. Необхідність зниження вартості товарів та послуг в умовах кризи, зумовлює переміщення систем виробництва в країни з низькою вартістю ресурсів (Китай, країни Азії та ін.),

а це в свою чергу, сприяє розвитку транспорту, зокрема морського, як одного з найдешевших та екологічного привабливого [1].

Маючи вигідне географічне розташування, найбільшу серед Чорноморських країн довжину берегової смуги та морських кордонів, розвинену мережу портів, автомобільних та залізничних шляхів та значний потенціал для розвитку морської галузі в цілому, Україна останнім часом значно послабила свої позиції в Чорноморсько-Азовському регіоні та інших районах світового океану, що являє собою загальну тенденцію «усунення» країни від можливостей використання наявних ресурсів світового морського простору (питома вага українського вантажообігу становить лише 0,05% від загального обсягу світової морської торгівлі [2]).

## 3. Аналіз останніх досліджень і публікацій

Проблемами розвитку судноплавства розглянуто у працях багатьох вітчизняних та закордонних авторів. Серед останніх концептуальних праць слід відзначити монографії, підручники та статті наступних авторів: Котлубая О. М. [3], Примачова М. Т. [4], Вінникова В. В. [5], Макогона Ю. В. [6], Ільницького К. [7].

## 4. Виділення невирішених аспектів

Незважаючи на цілу низку заходів, що були започатковані державою для розвитку України як морської держави, а саме: Рішення РНБОУ від 16 травня 2008 р. «Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави», Закон України «Про морську політику України», Морська Доктрина України на період

до 2035 року, та інші документи, яким так і не вдалось покращити кризове становище морегосподарського комплексу країни. Основна причина цього – політична нестабільність в країні, відсутність спадковості між політичними командами та урядами, відсутність чіткої планомірної програми сталого розвитку морегосподарського комплексу країни, яка б враховувала транспортний потенціал країни та сприяла її ефективній інтеграції у світову систему вантажорозподілу.

---

## 5. Мета статті

---

Виявлення наявних проблем кризового становища вітчизняного судноплавства та визначення пріоритетних напрямків його подальшого стратегічного розвитку.

---

## 6. Результати дослідження

---

Наявність сучасного конкурентоспроможного флоту не лише забезпечує потреби окремих країн у перевезеннях та їх фрахтову незалежність, а є важливою складовою економічного розвитку країни та чинником прискореної інтеграції країни у світову економічну систему. За 20 років незалежності Україна практично втратила увесь наявний флот. За даними UNCTAD, на 1 січня 1993 р. сукупний дедвейт торговельного флоту України складав 6,177 млн. тонн. Частка українського флоту у світовому торговельному флоті складала 0,9%, за рейтингом найбільших морських країн світу Україна займала 25 місце. На 1 січня 2001 року дедвейт торговельного флоту складав 1,44 млн. тонн, а на 1 січня 2011 р. – 0,79 млн. тонн, при цьому країна вже опинилась на 70 місці [1, 7].

Основні причини такого становища полягають у наступному:

- неефективність діючих державних механізмів управління флотом та національними судноплавними компаніями;
- значний фізичний та моральний знос флоту, відсутність діючих стимулів для його оновлення (неможливість впровадження системи прискореної амортизації для оновлення флоту);
- практика виведення конкурентоспроможного флоту в офшор та під операторство приватних компаній;
- національна вантажна база практично захоплена іноземними судноплавними компаніями.

Слід відзначити, що за наявних умов, відродження національного судноплавства виключно за рахунок розвитку державних судноплавних компаній нереально. Однак, незважаючи на втрату флоту державними судноплавними компаніями, в Україні отримали розвиток приватні судноплавні компанії та операторська діяльність. Так, під прапором інших країн у 2010 році було зареєстровано 197 суден місткістю 1000 р. т., що належать українським судновласникам, більшість з яких зареєстровано під прапором Камбоджі і Мальти [7].

При виборі стратегії позиціонування національного торгового флоту необхідно не тільки оцінювати стан глобального фрахтового середовища, але так само проаналізувати та врахувати дії основних сил, що активно впливають на процес змін конкурентного стану в пріоритетних для морських держав секторах.

Як відомо, судноплавство є досить капіталоемним та високоризиковим сектором бізнесу, що обумовлено нестійкістю та невизначеністю фрахтового ринку, швидкими темпами морального зносу суден, періодичною зміною вантажопотоків, що в свою чергу вимагає відповідних змін усієї інфраструктури.

Для досягнення оптимальної стійкості в конкурентному середовищі, судноплавній компанії необхідно володіти високим техніко-економічним рівнем, при цьому варто розвивати ті напрямки, що у порівнянні з конкурентами забезпечують переваги в технології доставки вантажів, зменшенні експлуатаційних витрат, скороченні часу повного обслуговування вантажопотоків, контролю сектора оперування.

Незалежний вихід у будь-якому секторі сучасного фрахтового ринку пов'язано з низкою проблем, обумовлених відсутністю навичок і інформаційного забезпечення. В зв'язку з чим об'єктивним принципом стратегічних підходів у судноплавстві є вибір сфер і реалізації співробітництва на базі сформованих процесів інтеграції.

У торговому судноплавстві широко розвито різні форми співробітництва, вибір яких залежить від ситуації в даному секторі. Тому стійкість судноплавної компанії варто засновувати на одній з альтернатив: спільні підприємства, асоціації судновласників, пулові угоди, холдинги, технології злиття і поглинання. Звідси при позиціонуванні судноплавної компанії, необхідно формувати основні варіанти співробітництва.

Найважливішим в умовах обмеженості флоту стає принцип тотальних витрат (усієї сукупності витрат керування потоками) [8] за критерієм мінімуму загальних логістических витрат. Саме він є основою оптимізації витрат на основі рефлагування, офшоризації та операторської діяльності, що і дозволяє вписатися окремим судноплавним компаніям в діючі логістичні системи.

Важливим є принцип глобальної оптимізації, що забезпечує узгодження локальних цілей функціонування ланок системи [4]. Це призводить до того, що субстандартні судноплавні компанії при невідповідності зовнішнім умовам ідуть з конкурентного сектора фрахтового ринку в зв'язку з неможливістю виконання принципів TQM – загального керування якістю.

Початковим етапом реалізації обраної стратегії судноплавної компанії є формулювання мети в термінах техніко-експлуатаційних і економічних вимог. Тобто конкурентоздатність флоту і його структура повинні забезпечувати стійкість формування чистих грошових потоків.

Слід врахувати, що на конкурентному фрахтовому ринку важливим моментом є аспект очікуваної прибутковості і формування ринкової рівноваги. Саме рівновага в системі ринкової пропозиції та попиту на обраному сегменті фрахтового ринку, визначає рівновагу ціни, якості і конкурентної стійкості.

Фактично виявити стійку прогностичність фрахтового ринку нескладно. У цьому відношенні він подібний фондовому ринку з непрогнозованою зміною курсів акцій [9, с.409]. В зв'язку з цим, важливо визначити імовірність змін. Балтійський індекс показує рівнозначність як падіння, так і зростання фрахтових ставок незалежно від їхньої бази. Цей фактор варто розглядати не як недолік фрахтового ринку, а скоріше як наслідок достатньої ефективності його функціонування на підставі визначених внутрішніх індикаторів.

При цьому варто врахувати, що при визначеному пошквалі фрахтового ринку судноплавні компанії з достатньою провізною спроможністю поспішають її ефективно реалізувати, що призводить у наступному до появи фактора дисбалансу і падіння ставок. З цього моменту починається відхід провізної спроможності зі збиткових секторів і з'являється причина наступного росту фрахтових ставок. Ця обставина визначає необхідність концентрації уваги будь-якої судноплавної компанії на мінливості даного сектору фрахтового ринку. Тому при виборі стратегії розвитку необхідно враховувати тривалість програми поповнення флоту з урахуванням меж вільної зміни фрахтових ставок.

Така ситуація призводить до того, що рішення судновласників часто обмежуються формуванням загальносистемного чи макроекономічного ефекту. Тому при розробці програми розвитку судноплавства необхідно перевірити обґрунтованість показників за рівнем зовнішнього лімітування результатів і витрат.

Пріоритетними напрямками державної політики в галузі судноплавства повинно стати [3]:

- забезпечення конкурентного доступу до національної вантажної бази всіх учасників зовнішньоекономічної діяльності;
- перевезення експортних вантажів флотом зафрахтованим українською стороною;
- інституалізація національної фрахтової системи;
- підтримка національного операторства в системі мультимодальних перевезень;
- реалізація національного режиму в судноплаванні, за рахунок створення національного реєстру;
- забезпечити розвиток судноплавства по внутрішніх водних шляхах за рахунок створення сприятливих

умов для функціонування морського торгового флоту під національним прапором.

Одним з можливим шляхів відродження судноплавства в країні може стати стимулювання приватної ініціативи та розробка відповідного інвестиційного механізму (податкових пільг, прискореної амортизації для швидкого оновлення виробничих фондів, пільгових реєстрів суден, тощо).

## 7. Висновки

Глобальний підхід при формуванні виробничого потенціалу судноплавних компаній обумовлює необхідність враховувати сукупність витрат макроекономічного і підприємницького рівнів, при цьому їх варто дорівнювати до величини економічного ефекту альтернативного використання сукупності ресурсів. Спрямованість на економічну стійкість судноплавної компанії вимагає максимального відображення в стратегії розвитку принципів економічного росту на даному етапі, оцінки ролі інтеграційних процесів і формуванні відповідної інвестиційної програми.

Крім того, слід враховувати раціональність параметрів позиціонування компанії в обраному ренже морської торгівлі, звернувши увагу на оптимальну інтеграцію, де головне - збереження транспортної безпеки й оптимізація грошових потоків у сфері національної економіки.

Кінцевими результатами функціонування інтегрованої транспортної системи варто розглядати обсяги і час доставки товарів на принципах транспортної логістики.

## Література

1. Review of Maritime Transport 2011, Report by the UNCTAD secretariat. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://archive.unctad.org/templates/webflyer.asp>.
2. Котлубай, О.М. Стратегія розвитку України як морської держави // Стан і перспективи розвитку України як морської держави: Зб. матеріалів круглого столу (Одеса, 23 листопада 2010 р.) [Текст] / Регіональний філіал Національного інституту стратегічних досліджень // за заг. ред. О.О. Воловича – О.: Фенікс, 2011. – 124 с.
3. Конкурентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України: монографія [Текст] / За заг. ред. Котлубая О. М.- Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2011. - 427 с.
4. Примачёв, Н. Т. Методы измерения эффективности морского транспортного комплекса: монография [Текст] / Н.Т. Примачёв. - Одесса: ИПРИЭЭИ, 2009. – 260 с.
5. Винников, В.В. Проблемы комплексного развития морского транспорта: монография [Текст] / В.В. Винников. – Одесса: Фенікс, 2005 – 229 с.
6. Макогон, Ю.В. Украина – держава морская: монография [Текст] / Ю.В. Макогон, А.Ф. Лысый, Г.Г. Гаркуша, А.В. Грузан; под ред. Ю.В.Макогона. – Донецк: Изд-во «Ноулидж» (донецкое отделение), 2010. – 391 с.
7. К. Ильницкий. Два десятилетия водного транспорта Украины - Порты Украины, 2011, №6, [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/2169>
8. Сломан Дж. Экономикс. [Текст] / Дж. Сломан. - 5-е изд-е: пер. с англ., под ред. Лукина С.В. – СПб.: Питер, 2005. – 832 с.
9. Боди З. К., Алекс Маркус Алан. Принципы инвестиций. [Текст] / З. К. Боди, М. А. Алекс. - 4-е издание: пер. с англ. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2002. – 984 с.

## Abstract

*The article is dedicated to the strategic priorities of the development of navigation in Ukraine by improving the investment attractiveness and sustainable development of the marine economic sector of the complex. And this will contribute to accelerating the development of transport infrastructure and its integration into the modern world of transport and logistics system of cargo delivery.*

*In recent times the problems of development of navigation are of particular importance due to the fact that even in times of crisis this sphere of activity was on the increase. The need to reduce the cost of goods and services in times of crisis determines the movement of production systems to the countries with low-cost resources (China, Asia, etc.). And this, in turn, has an influence on the development of transport, particularly the maritime transport, as one of the cheapest and environmentally friendly ones.*

*Ukraine has an advantageous geographical location, the longest coastline and sea borders among the Black Sea countries, developed network of ports, roads and railways. All these factors are the basis of great potential for development of the maritime industry. However, in recent years, the country has significantly weakened its position in the Black Sea and Sea of Azov region and the other regions of the world ocean. It is because of the general trend of "elimination" of the country from the possibilities of using the present resources of the world maritime space*

**Keywords:** *marine economic complex, navigation, competitiveness, freight market, strategic priorities of development*

*У статті розглядаються перспективи застосування механізму UML діаграм на базі карт маршрутів інструментарію 1С: ПрофКейс для моделювання та оптимізації бізнес-процесів ІТ-підприємства*

*Ключові слова: моделювання бізнес-процесів, ІТ-підприємство, UML*

*В статье рассматриваются перспективы применения механизма UML диаграм на базе реализации карт маршрутов инструментария 1С: ПрофКейс для моделирования и оптимизации бизнес-процессов ИТ-предприятия*

*Ключевые слова: моделирование бизнес-процессов, ИТ-предприятие, UML*

УДК 65.018

# ОПТИМИЗАЦИЯ БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ ИТ-ПРЕДПРИЯТИЯ НА БАЗЕ ИНСТРУМЕНТАРИЯ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

**М. П. Чайковская**

Кандидат экономических наук, доцент  
Кафедра менеджмента и математического моделирования  
рыночных процессов  
Одесский национальный университет им. И.И. Мечникова  
ул. Дворянская, 2, г. Одесса, Украина, 65000  
Контактный тел.: 067-750-243-87  
E-mail: chmp@ukr.net

## 1. Введение

В современных турбулентных условиях функционирования отечественных предприятий посткризисного периода, повышения требований динамизма и обоснованности принимаемых управленческих решений, существенного сокращения времени выполнения внутренних бизнес-процессов критичной проблемой менеджмента становится оптимизация бизнес-процессов, согласование их с бизнес-стратегией предприятия, что обуславливает необходимость использования инструментов, позволяющих гибко адаптироваться к происходящим изменениям для реализации бизнес-стратегии. Мировой финансовый кризис, первичное насыщение ИТ-рынка и ужесточение конкуренции на нем, повышение требований потребителей ИТ-услуг к качеству, соблюдению рамок бюджетов и сроков ИТ-проектов выводят на первый план вопросы эффективного моделирования и оптимизации внутренних бизнес-процессов ИТ-предпри-

ятия с целью обеспечения качества оказываемых ИТ-услуг, повышения эффективности процесса информатизации предприятий и оптимизации ИТ-бюджетов, осуществления прогнозирования и минимизации рисков ИТ-проектов, разработки эффективной конкурентной бизнес-стратегии.

## 2. Анализ литературных данных и постановка проблемы

Процессы моделирования и реинжиниринга непосредственно связаны с информатизацией предприятия, могут служить как отправной точкой (проведение реинжиниринга без внедрения информационных систем не даст возможности воспользоваться всеми его преимуществами), так и следствием внедрения информационной системы (несовершенство бизнес-процессов резко снижает эффект внедрения ИС - автоматизация хаоса дает автоматизированный хаос).