

Андрієнко М.М.

кандидат економічних наук, доцент

Дуксенко О.П.

старший викладач

Національний авіаційний університет, м. Київ

МІЖНАРОДНІ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

У сучасній економічній літературі існує низка підходів, що присвячена розробці міжнародних економічних стратегій розвитку підприємств і галузей. Проте, здебільшого, вони вирізняються дворівневим баченням проблеми. З одного боку, це ринкові механізми, що передбачають ситуацію, коли «риннок має поставити все на свої місця», з іншого – вплив держави, яка є ініціатором розробки та реалізації міжнародної стратегії, що безпосередньо визначає транспортну політику як галузі, так і держави в цілому.

Стратегія розвитку транспортної галузі як базової у складі економіки формується під кутом зору пріоритетів, які визначаються соціально-економічним значенням її у забезпеченні геостратегічного положення держави. В умовах, коли ще досі не викладені механізми реформування транспортного комплексу, які мають ґрунтуватися на технологічному прориві завдяки науково-технічному прогресу, ясну і чітку стратегію розвитку контейнерних перевезень визначити буде досить складно.

Економічний механізм розвитку міжнародних транспортних стратегій передбачає стрімке зростання транспорту на ринку послуг та обслуговування, принципово важливим є питання взаємодії ринкових механізмів і державного регулювання деяких монополій. Причому останнє вбачається найбільш важливим з метою виведення деяких транспортних послуг із збиткових. Не дивлячись на те, що об'єктивно галузь стикається з наявністю різноманітних форм власності, монопольне становище держави у визначенні пріоритетів розвитку залишається визначальним.

Держава завжди виконувала визначені економічні функції. Вона законодавчо уклала загальні „правила гри”, тобто систему нормативних актів, що регулюють діяльність суб'єктів ринку, у тому числі таких інститутів, як комерційні банки, біржі, акціонерні товариства тощо.

Як відомо, до 30-х років економісти вважали, що вихід з кризи можливий при оновленні основного капіталу та ліквідації нерентабельних підприємств. Відповідно до цього робився висновок про небажаність і навіть шкоду державного втручання до економічного життя. Відповідно до цього робився

висновок про небажаність і навіть шкоду державного втручання до економічного життя.

Проте, глибока криза та затяжна депресія 30-х років перекреслили зазначену теорію. Стало очевидним те, що механізм ринкового саморегулювання не впорається зі своїми функціями, не забезпечує автоматичного виходу із кризи. Теорія державного регулювання ринкової економіки була, запропонована Дж. М. Кейнсом, зводилася до того, що вихід із глибокої кризи, зростання обсягів виробництва і рівня зайнятості неможливі без активної участі держави, яка має не тільки стимулювати зниження облікової норми комерційних банків (відсотки), але і здійснювати масштабні державні закупівлі з метою збільшення сукупного платоспроможного попиту. Таким чином, можливо зробити наступний висновок про те, що ринковий механізм має бути доповнений механізмом прямого державного регулювання економіки. Зазначене пояснює доцільність наступного тандему: ринковий механізм та механізм державного регулювання за умов провідної ролі останнього має регулювати сучасну ринкову економіку, у тому числі транспортну галузь, зокрема, контейнерні перевезення.

Викладені вище теоретичні підходи спонукають зробити висновок про доцільність саме державного регулювання розвитку базової галузі економіки – транспорту.

Державне регулювання у транспортній галузі в умовах ринкових відносин має переслідувати довгострокові перспективні цілі. Останні мають бути обов'язково прозорими і досяжними, не дивлячись на обставини, коли політичні амбіції окремих керівників негативно впливають на їх практичне втілення.

Одним із основних векторів розвитку галузі є прискорення науково-технічного прогресу та певна структурна перебудова транспорту, підвищення темпів економічного зростання та створення найбільш сприятливих умов для ринкової конкуренції між окремими його видами.

Не менш важливим напрямком міжнародної стратегії розвитку транспорту виступає задача завойовування транспортним комплексом нових позицій на європейському і світовому ринках. Зазначене є необхідною передумовою позитивного позиціонування транспортної галузі в умовах інтеграції України до СОТ.

Досить гостро для транспортної галузі, в тому числі і для контейнерних перевезень, стоїть питання уніфікації перевізного процесу та значного підвищення якості надання послуг споживачам транспортного ринку. Таким чином, йдеться про актуальну проблему забезпечення конкурентоспроможності

транспортного комплексу в межах його позиціонування не лише на геостратегічному просторі України. Безумовно, бажану конкурентоспроможність можливо отримати лише за рахунок технологічного прориву галузі за рахунок науково-технічного прогресу.

Очікувані позитивні результати унеможлиблює сучасний вкрай низький якісний стан основних виробничих засобів галузі та її інфраструктури, що є наслідком невваженої економічної політики держави, галузі та їх керівних і управлінських структур.

Оптимальна господарська модель розвинутої держави ґрунтується на ринковій економіці соціально-орієнтованого характеру. Стабільність галузі та передбачуваність її функціонування, створення стимулів до зростання перевізного процесу, підвищення завантаження транспортних одиниць та інфраструктури, відновлення транспортних економічних зв'язків із сусідніми країнами мають створити комфортні умови для повернення транспортній галузі довіри власного й зарубіжного бізнесу.

Міжнародна стратегія розвитку транспорту визначається його статусом, як однієї із базових галузей економіки. Адже стабільне та ефективне функціонування транспорту є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, національної безпеки та цілісності держави.

Міжнародна соціально-економічна стратегія розвитку транспорту, безумовно, має орієнтуватися на сучасні досягнення європейських країн та таких країн як США, Китай та Японія. Стимулюючими обставинами розвитку контейнерних перевезень мають бути як місцеві, так і дальні прискорені контейнерні перевезення міжнародними і світовими транспортними коридорами; високоякісний сервіс у спеціалізованих коридорах зі швидкісним і високошвидкісним рухом потягів; транспортні послуги, що надаються сервісним центром, навколо якого концентруються підприємства міст та збільшує ймовірність термінової та своєчасної доставки сировини, палива, комплектуючих для промислових підприємств.

Таким чином, сьогодні доцільною вбачається міжнародна стратегія науково-технічного прориву контейнерних перевезень, яка має передумови комерціалізації з відповідними принципами самофінансування, самостійного прийняття рішень щодо ціноутворення, самостійного визначення рівня транспортних послуг, розробки та впровадження власних інвестиційних програм на комерційних засадах.

Безумовно, вирішення макроекономічних проблем стане можливим лише за умов впровадження інноваційних проектів та науково обґрунтованої інвестиційної політики держави. Як відомо, ринок є нейтральним щодо

довгострокових проектів, таких як реанімація в Україні діяльності міжнародних транспортних коридорів, уніфікація перевізного процесу при перетинанні кордонів зі зміною ширини колії, повна заміна інфраструктурної складової транспорту, діяльність галузі під кутом зору оптимізації логістичного процесу тощо. У цих питаннях саме держава має виступити гарантом збереження конкурентоспроможності галузі на основі селективного підходу, оцінки пріоритетності, ефективності або збитковості тієї чи іншої діяльності. Держава повинна забезпечити вигоди національному перевізнику, а не іноземному, які є та можуть з'явитися на ринку транспортних перевезень.

Державні структури і, перш за все, уряд повинні звернути увагу на галузеву науку та освіту. Доцільно державі дещо повернутися до практики розробки перспективних планів і прогнозів розвитку транспорту на якісно новому рівні. Зазначені плани мають за мету забезпечити критерії економічної безпеки галузі.

Проблеми, які існують при здійсненні контейнерних перевезень на маршрутах України та за її межами повинні регулюватися державною стратегією розвитку транспорту на основі системного підходу.

Сучасні умови розвитку суспільства характеризуються впливом на нього світових глобальних тенденцій і факторів, які пов'язані з інтеграційними та інформаційно-комунікаційними процесами. Такі процеси не оминули й транспортний комплекс, системи і структури якого сьогодні модернізуються й адаптуються до європейських стандартів.

Доцільно зазначити, що в Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 р., яка затверджена постановою КМУ від 16.09.2009 р. № 1555-р., відповідно до якої має удосконалюватися технології організації перевезень шляхом створення системи логістики та мережі логістичних структур; щодо вантажних перевезень, у структурі яких знаходяться контейнерні перевезення – збалансування інтересів залізниць та споживачів їх продукції шляхом установлення оптимального розміру транспортної складової в ціні продукції та рівня рентабельності перевезень. Крім того, у програмі вказується на прискорення темпів інтеграції залізничного транспорту до європейської та світової транспортної системи, налагодження тісного міжнародного економічного співробітництва, впровадження принципів європейської транспортної політики, ефективного використання географічного розташування України для збільшення обсягу транзитних перевезень. Ці пріоритетні завдання стосуються і ДП „УДЦТС „Ліски”, діяльність якого на сьогоднішній день відповідає міжнародним стандартам та які мають можливість здійснювати контейнерні перевезення транспортними коридорами Євросоюзу.

Доцільно сказати, що революційних проривів і дивовижних перетворень у транспортному комплексі не відзначається, бо ці кроки, на жаль, не мають системного характеру. Вони або не вписані в цілісну концепцію розвитку економіки України, або відсутня для цього дієздатна система державного управління, або не враховано скорочення протягом кризового періоду більш, ніж у три рази обсягів залізничних перевезень, нерівномірність завантажень та знос до критичної межі активної частини транспорту.

Втім, під впливом глобалізаційних процесів, що відбуваються в усіх сферах українського суспільства, управління перевізною сферою має більш оперативно зазнавати суттєвих змін, зорієнтованих на досягнення європейських та світових стандартів. Цьому мають оперативно сприяти державна політика у визначенні цілей, особливостей та основних принципів розвитку галузі, підвищення ефективності державного управління її розвитку з урахуванням цілісного та системного підходу.

Щоб прискорити економічні перетворення в галузі міжнародних контейнерних перевезень, сприяти їх подальшому розвитку, необхідно переосмислити науково-технічний зміст та сутність системних змін у стратегії управління та регулювання всім транспортним комплексом.

Враховуючи, що світова та вітчизняна наука нагромадила величезний обсяг знань із питань державного управління, в Україні історично склалися два принципово відмінні підходи до дії державних управлінських механізмів: стихійний, у якому яскраво виражені переважна дія і роль випадкових факторів впливу, та свідомий – як організаційний, регуляційний, науково обґрунтований вплив держави на розвиток будь-якої сфери життєдіяльності країни залежно від розгортання змін у часі та просторі.

Транспортний в Україні опинився на перетині кількох величезних реформаційних процесів. З одного боку, країна швидко просувається шляхом розбудови демократичної держави та соціально орієнтованої економіки, а з іншого – євроінтеграційні прагнення України стимулюють посилену увагу до вивчення європейського досвіду реформування державного регулювання транспорту, намагання брати активну участь у процесі європейської та світової інтеграції, що потребує відповідної зміни існуючих ціннісних орієнтирів та моделей управлінської діяльності.

Але ж і в самій Європі, не дивлячись на порівняно ідентичні вихідні умови європейських залізниць, розроблених принципів їх реформування, закріплених у директивних документах Євросоюзу, розвиток транспортної сфери в багатьох країнах відбувається теж по-різному.

Досвід світової практики, зокрема Франції, показав: випереджального, гарантованого й стійкого розвитку транспорту можна досягти тільки за умови підвищення управлінської компетентності, цілеспрямованого впливу держави на ефективне використання всіх факторів розвитку, найбільш повне врахування змін у навколишньому середовищі.

Це означає, що таке завдання можна вирішити тільки за допомогою підвищення управлінської здатності держави, рішучих кроків у напрямі системного реформування управління й регулювання розвитку транспортної сфери України, зокрема, розвитку її масштабних, пріоритетних об'єктів.

Тому більшість дослідників проблем розвитку транспорту розглядають здебільшого або суто обмежений спектр проблем управління ним (організаційний, економічний, технічний, виробничий тощо), які знаходяться в колі їх наукових інтересів, або фундаментальні питання загальнодержавного характеру: міжнародному туристичному співробітництву, торгівлі тощо.

Недооцінювання цього об'єктивного фактора породжує безсистемність у державному регулюванні розвитку транспортного сектору. Безсистемність у державному регулюванні полягає в тому, що зусилля міністерства в основному спрямовані на розв'язання дрібних, поточних проблем, а сил і засобів на стратегічний розвиток не залишається.

Практикою достеменно доведено: ті галузі економіки, які навчилися ефективно управляти всіма процесами, доцільно використовувати людський ресурс, досягають сьогодні величезних успіхів у її розвитку. Як зазначають учені, сліпе копіювання реформ інших країн, іншої системи розвитку транспорту, яким би прогресивним він не був, не забезпечить досягнення позитивних результатів через значну розбіжність між соціально-економічною ситуацією, історико-культурними традиціями й менталітетом людей у нашій державі та країнах Європи.

Процес вибору міжнародної стратегії розвитку контейнерних перевезень є дуже важливим, оскільки головним питанням при цьому є: яка стратегія краща і чому? Вибір кожної із стратегій відкриває різні можливості, потребує різних витрат та пов'язаний з різним ризиком.

У сучасних умовах суб'єкти господарювання отримали реальні права на розробку власних стратегій, причому на тривалу перспективу.

Така необхідність з'явилася і на транспорті для розробки стратегії розвитку контейнерних перевезень. Пов'язано це з тим, що дані перевезення мають певні особливості, тому при формуванні стратегічних орієнтирів їх розвитку слід враховувати не тільки фактори внутрішнього і зовнішнього

середовища, але й передбачати можливість швидкої їх адаптації до ринкової ситуації, що швидко змінюється.

Вибір сценарію стратегії розвитку обмежується зовнішніми і внутрішніми умовами і залежить від ресурсів виробничої контейнерної системи та ризику, на які готові йти власники та керівництво. Виділяють два етапи розробки сценарію стратегії розвитку: процес вибору стратегії та процес оцінки стратегії (див. рис. 1). При цьому виникає потреба у визначенні стратегічних цілей для подальшого використання у процесі прийняття рішень за певними варіантами економіко-математичних моделей.

Варіант 1. Економіко-математична модель оптимізації доставки контейнеропридатних вантажів за схемою «від дверей до дверей» (за схемою «точно в строк»). Отримання максимального (оптимального) прибутку та перевезення максимального обсягу контейнеропридатних вантажів в залежності від технологічного процесу та виробничої потужності центру: в процесі транспортування беруть участь: на початковому та кінцевому етапах – автомобільний (водний) транспорт, основний шлях проходження – магістральний залізничний транспорт. Необхідно врахувати показники якості та сервісу, які є оптимальними. Центр є оператором перевезень, який відповідає за виконання перевезення від станції відправлення до станції призначення

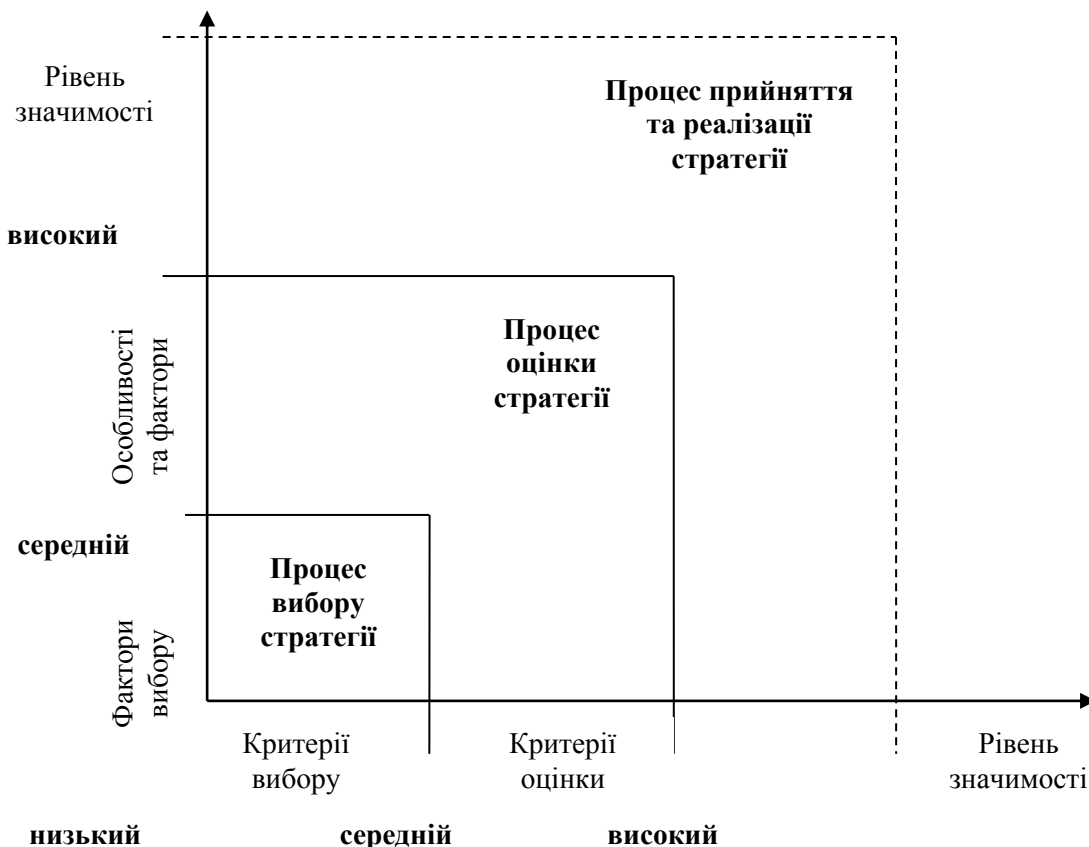


Рис. 1. Основні етапи розробки сценарію стратегії

Варіант 2. Економіко-математична модель оптимізації обсягів роботи з перевезення контейнеропридатних вантажів за схемою «точно в строк». Отримання максимального (оптимального) прибутку та перевезення максимального обсягу контейнеропридатних вантажів в залежності від технологічного процесу та виробничої потужності центру з використанням магістрального залізничного транспорту, якщо клієнти на станції відправлення і прибуття мають під'їзні колії. Необхідно врахувати показники якості та сервісу, які є оптимальними. Центр є оператором перевезень, який відповідає за виконання перевезення від станції відправлення до станції призначення

Варіант 3. Економіко-математична модель оптимізації обсягових (кількісних) показників роботи центру по завантаженню та вивантаженню контейнеропридатних вантажів з забезпеченням оптимального рівня якості сервісних послуг та отримання максимально можливого прибутку. Розглядається тільки робота самого транспортного центру, де надають додаткові сервісні операції: митниця, страхування, збереження, охорона тощо. Центр є оператором перевезень, який відповідає за виконання перевезення від станції відправлення до станції призначення.

Процес вибору стратегії потребує багатоцільового розуміння поведінки. Такий підхід – це існування системи упорядкованих цілей. При цьому виникає потреба у класифікації цілей стратегічного управління для подальшого використання у процесі прийняття рішень, а також необхідність декомпозиції загальної стратегії на ряд окремих взаємопов'язаних стратегій.

На процес вибору стратегії впливають фактори від яких залежить визначення та вибір відповідної стратегії. До них відносять цілі, стан ринку, положення на ньому, стратегії конкурентів, технологія перевезень, потенціал, послуги та їх відмінності, конкурентні переваги, частка ринку, привабливість ринку, стадії життєвого циклу послуг, витрати, собівартість та ін.

Врахувати усі ці фактори при виборі стратегії неможливо. Тому підходи до визначення стратегічних альтернатив будуть відрізнятися перш за все, тим, які фактори враховуються та вважаються головними.

Аналіз факторів дозволить скоротити кількість можливих стратегій до мінімуму та оцінити можливості забезпечення обраних стратегій необхідним обсягом трудових, фінансових, інтелектуальних та інших ресурсів.

Процес вибору стратегії може здійснюватися також на основі встановлених критеріїв вибору, виконання яких є обов'язковим. Тут можливо виділити такі критерії, як: період окупності витрат, збереження зовнішньоекономічної направленості та інше.

У першому випадку, якщо обов'язковим критеріям відповідають усі альтернативні стратегії, вводяться інші більш конкретні критерії.

Процес оцінки стратегії здійснюється шляхом порівняльного аналізу виробничо-економічної діяльності встановлених цілей. Процес оцінки здійснюється після процесу вибору стратегії у якості механізму зворотного зв'язку для корегування стратегії. При процесі оцінки стратегії вирішуються наступні питання:

Оцінку стратегій треба проводити у залежності від отриманих результатів, які можуть виражатися через показники ефективності і показники діяльності організації.

При оцінці стратегії, необхідно звертати увагу на ряд особливостей:

- контейнерні перевезення слід розглядати як відкриту систему і відповідно виділяти показники зовнішньої та внутрішньої ефективності. Зовнішня ефективність стратегії відображає рівень відповідності потребам середовища (тобто чи ефективна поведінка галузі на ринку) та зазвичай виражається через показник досягнення цілей. Внутрішня ефективність стратегії відображає результати змін, які виникли через процеси перетворення ресурсів у продукт (тобто чи ефективні процеси, які реалізуються всередині галузі, які також визначають витрати) та виражаються через показники економічності. Можуть бути ситуації, коли внутрішня ефективність висока (процеси покращання якості транспортних послуг є досконалими), а зовнішня - менша (попит на продукт невеликий);

- використання загальносистемних окремих показників при управлінні стратегією: показники досягнення результатів та показники стану системи; економічні показники ефективності доповнюються показниками організації, які характеризують поведінку на даному ринку; використання ситуаційного підходу щодо відбору показників згідно відповідних критеріїв.

У якості показників, які характеризуватимуть стратегію розвитку контейнерних перевезень можуть бути: результативність – ступінь досяжності поставлених цілей; економічність – ступінь використання ресурсів; прибутковість – співвідношення між доходами та витратами; продуктивність – яка виражається через рентабельність; зміна частки ринку та інше.

Всі передбачені показники впливають на ефективність використання контейнерів (рис. 2).

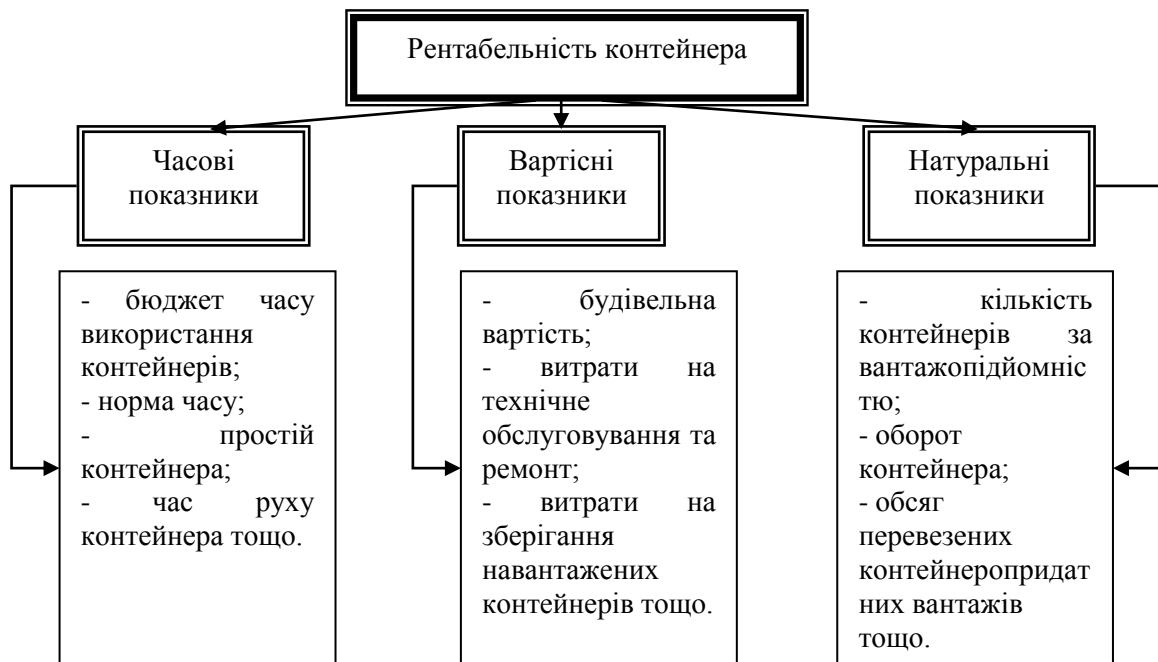


Рис. 2. Показники ефективного використання контейнерів

Рішення, пов'язані з стратегією розвитку контейнерних перевезень, потребують пошуку інвестиційних джерел, обґрунтування вираженого фінансового механізму залучення коштів. З цією метою необхідно дослідити можливості використання лізингу, кредиту чи спільних інструментів фінансування.

Об'єктивно стає необхідність диверсифікації інвестиційних джерел, поєднання форм фінансування зазначених процесів, доцільність використання переваг державно-приватного партнерства за рахунок різноманітності його варіантів, врахування національного законодавства та галузевої специфіки, що проявляється в укладанні концесійних угод.

Використання теоретичних моделей при розробці стратегії розвитку контейнерних перевезень не можливо, адже вони мають загальний характер, у той час, коли дані перевезення відрізняються умовами роботи, перевізними технологіями, організацію діяльності (що базується на функціонально-територіальному принципі). Також, слід зазначити, що зараз транспортна галузь стала на шлях структурної перебудови. Всі ці обставини необхідно врахувати при здійсненні окремих етапів стратегічного планування, в тому числі і контейнерних перевезень.

Міжнародні стратегії розвитку контейнерних перевезень необхідно розглядати як сукупність елементів та способів їхньої організаційної, інформаційної та правової підтримки, з урахуванням особливостей організаційної структури та ступеня централізації управління за допомогою

яких здійснюється прийняття та реалізація стратегічних рішень, які забезпечують сталий розвиток даної галузі.

Таким чином, до головних напрямків реалізації потенціалу контейнерних перевезень, що сприятимуть зростанню ефективності та якості послуг, належать модернізація системи державного управління транспортом; формування конкурентного ринку транспортних послуг; впровадження нових контейнерних маршрутів; гармонізація транспортного законодавства із відповідними законодавствами ЄС; розвиток міжнародних транспортних коридорів та залучення України до розбудови нового міжконтинентального проекту „Євразія”, що з'єднує країни Європи з азійськими державами та реалізувати залізничні проекти з розбудови центральної осі Транс'європейської транспортної мережі.

Список використаних джерел:

1. Богомолова Н.І. Розвиток контейнерних перевезень в Україні // Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту Міністерства транспорту України: Серія “Економіка і управління”. – Вип. № 5.- К.: КУЕТТ, 2004. – С. 108 – 115.
2. Ноздрева Р.Б., Крылова Г.Д., Соколова М.И., Гречков В.Ю. Маркетинг. – М.: Экономистъ, 2003. – 568 с.
3. Павоне Дж. Оценка качества транспортных услуг // Железные дороги мира. – 1998. - № 1. – С. 23 – 30.
4. Пасічник В.І. Теоретичні основи економіки експлуатаційної діяльності залізниць: Монографія. – К.: Наук. світ, 2003. – 222 с.
5. Сич Є. М. Економічні аспекти контейнерно-контрейлерного обслуговування клієнтури залізничного транспорту [монографія]/ Сич Є .М., Богомолова Н. І., Андрієнко М. М., Кислий В. М. – К.: “Видавництво “Логос”, 2007. – 392 с.
6. Экономические показатели бизнеса. / Е.К. Смирницкий. М.: Экзамен, 2002. – 512 с.