

ЛИТЕРАТУРА

1. Коваленко И.Н., Коваленко Н.П. Наука и искусство власти менеджера / И.Н.Коваленко, Н.П.Коваленко. – Одесса : Фенікс, 2011. – 511 с.
2. Спенсер-мл. Л.М., Спенсер С.М. Компетенции на работе / Лайл М.Спенсер-мл., Сайн М.Спенсер ; пер. с англ. – М. : НИРО, 2005. – 384 с.
3. Belbin M. Team roles at work / R.M.Belbin. – Oxford : Butterworth-Heinemann, 1997. – 131 p.
4. Адизес И. Как преодолеть кризисы менеджмента / Ицхак Адизес ; пер. с англ. – Санкт-Петербург : Стокгольмская школа экономики, 2006. – 285 с.
5. Newbold P. Statistics for business & economics / Paul Newbold. – Upper Saddle River, New Jersey : Prentice-Hall, 1995. – 880 p.

*Н. А. Лебедева,
кандидат технических наук, доцент кафедры менеджмента,
Международный гуманитарный университет*

ПРОБЛЕМЫ И ОСОБЕННОСТИ ЭТАПНОГО ПЕРСПЕКТИВНОГО РАЗВИТИЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНОЙ (МНОГОВИДОВОЙ) ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ УКРАИНЫ С УЧЕТОМ ИЗМЕНЕНИЯ СТРУКТУРЫ И МОЩНОСТИ ЕЕ ЭЛЕМЕНТОВ

Как известно, Украина занимает выгодное географическое и геополитическое положение, теоретически предопределяющее ее место в реализации больших объемов транзитных перевозок между странами АТР и Европы. Реализация транзитных возможностей Украины возможна на основе тесного взаимодействия с транспортными системами сопредельных государств. При этом наиболее развитым является сотрудничество в области транспорта Европейского экономического сообщества (ЕЭС). Транспорт вносит жизненно важный вклад в общий рынок ЕЭС. Без эффективной дорожной сети два из общепринятых принципов сотрудничества европейских государств – свободное движение товаров и беспрепятственная перевозка людей – не могли бы быть осуществлены. При подготовке к единому рынку ЕЭС приняло серию законов, либерализующих основные виды транспорта – автомобильный, железнодорожный, воздушный, морской и речной. К настоящему времени законодательство ЕЭС создало надежные условия для открытого рынка транспортных услуг, но для выхода на этот рынок транспортные коммуникации Украины должны привести свое техническое состояние и технологию работы к европейскому уровню.

Для решения этой проблемы в Украине в разное время принимались различные решения и стратегии развития транспортного комплекса:

1. Концепция развития транспортно-дорожного комплекса Украины на среднесрочный период и до 2020 года.
2. Программа развития национальной сети международных транспортных коридоров на 2006–2010 годы.
3. Транспортная стратегия Украины до 2020 года.

Министерство инфраструктуры Украины определило главные цели, принципы и приоритеты развития транспортной системы Украины на период до 2020 года, но, к сожалению, в силу ряда обстоятельств, не все позиции этих

программ выполнены. Особое место в развитии мощности транспортной сети и достижения ее экономической привлекательности для перевозчиков транзита представляют мультимодальные транспортные узлы, основными элементами которых являются морские торговые порты (МТП). Учитывая это в Украине разработана «Стратегия развития морских портов Украины до 2038». Документ определяет основные направления развития отрасли на ближайшие двадцать пять лет. Основными целями и направлениями развития морских портов, согласно Стратегии являются:

- обеспечение комплексного развития и повышения конкурентоспособности портовой отрасли;
- обеспечение надлежащего содержания, эффективного управления и использования стратегических объектов портовой инфраструктуры;
- привлечение на долгосрочный период частных инвестиций для развития объектов портовой инфраструктуры;
- создание условий для осуществления хозяйственной деятельности в морском порту, равного доступа к услугам, предоставляемым в морском порту;
- обеспечение безопасности мореплавания, жизни и здоровья людей и хозяйственной деятельности, осуществляемой в морском порту, безопасной эксплуатации объектов портовой инфраструктуры;
- обеспечение экологической безопасности в соответствии с международными стандартами.

Как отмечают эксперты, стратегия впервые вводит развитие отрасли согласно мировым стандартам планирования – на краткосрочную (до пяти лет), среднесрочную (до десяти лет) и долгосрочную (до двадцати пяти лет) перспективу.

Таким образом, стратегия нацеливает на планирование и разработку инвестиционных проектов по основным стратегическим транспортным проблемам, для реализации которых, по мнению автора, необходимо дальнейшее углубленное исследование комплексных вопросов, связанных с взаимодействием в узлах различных видов транспорта и созданием резервов пропускной способности, учитывающих неопределенность информации и риски.

При этом следует учесть многовариантность, многоэкстремальность и многокритериальность решаемых транспортных задач на многовидовой (мультимодальной) сети путей сообщения и помнить, что большая размерность приводит к необходимости использовать принцип декомпозиции с последующим агрегированием эффективных решений на элементах системы в единое целое по всей мультимодальной транспортной сети страны и/или региона. В тоже время следует стремиться так сформулировать цель исследования на каждом этапе решения задачи, чтобы исполнителям было понятно за счет чего может быть получено наилучшее решение. В свою очередь, на привлекательность работы МТС и/или ее основных элементов влияет развитие объекта исследования страны или региона, например Одесская область, опирающееся на реализацию комплексных мер, обеспечивающих благоприятные условия для ускоренного развития его экономики и социальной сферы, а это становится возможным на основе:

- создания нормативной правовой базы, определяющей особые условия ценовой, тарифной, таможенной, налоговой (в том числе путем увеличения региональной части отдельных налогов) и финансово-бюджетной политики, которая обеспечивает экономический рост, конкурентоспособность товаров и услуг в соответствии с экономической специализацией;

- снижения барьеров для экономической и социальной интеграции территории (например, Одесской области) с остальными регионами Украины;

- обеспечения сохранности грузов;

- увеличения скорости доставки и переработки грузов за счет внедрения новых технологий и повышения производительности труда.

Анализ информации, полученной на основе мониторинга технического состояния оборудования в портах исследуемого региона показал, что оно имеет износ до 60–80%. Смена этого оборудования требует больших инвестиций, которые необходимо рассматривать в рамках инвестиционных проектов развития мультимодальной транспортной сети и/или ее элементов.

При создании комплексных инвестиционных проектов развития МТС или ее элементов необходимо учитывать общемировые тенденции в разработке и внедрении современных технологий, которые, в первую очередь, должны затронуть вопросы освоения сегментов рынка транспортных услуг связанных с контейнеризацией перевозок.

Изменение мирового контейнерного грузооборота отражает общую динамику объемов мировой торговли. При этом доля украинских портов, как основных элементов МТС и МТУ, в мировом морском контейнерном грузообороте, пока крайне незначительна. Сопоставление производительности работы различных элементов морского торгового порта, демонстрирует существенный проигрыш украинских морских торговых портов в организации и технологии их работы. Определенный интерес представляет сопоставление объема транспортных сборов в портах Украины, КНР и Южной Кореи для контейнеровозов малой грузоподъемностью от 750 до 1250 TEU.

Таблица 1

Транспортные сборы в морских торговых портах

Морские торговые порты	Пуссан 1250 TEU	Гонконг 754 TEU	ИМТП 1250 TEU	ИМТП 754 TEU
Сборы в тыс. дол. США	9.2	6.4	21.4	12.9

Как видно из табл. 1, транспортный сбор в морских торговых портах Украины более чем в два раза превышает аналогичные затраты в портах КНР и Кореи. Таким образом, для обеспечения привлекательности МТС и МТУ Украины представляется целесообразным уделять особое внимание повышению качества оказываемых услуг в морских портах и наращиванию портовых мощностей, в том числе специализированных, ориентируясь на современные мировые достижения и разработки, а также добиваться снижения тарифов и сборов.

Как показали предварительные исследования автора, в Украине сложился дефицит портовых мощностей, ориентированных на перевалку транзитных и импортных грузов (контейнеры и накатные грузы). Портовое хозяйство нужда-

ется в модернизации и развитии для обеспечения растущих потребностей внешнеторгового оборота Украины и обеспечения международного транзита с использованием современного подвижного состава и контейнеровозов. Учитывая изложенное, для создания экономической привлекательности МТУ как элементов МТС Украины необходимо:

- провести в режиме реального времени мониторинг технического состояния всей инфраструктуры транспортных узлов и звеньев всех видов транспорта, входящих в состав МТС региона;
- разработать методологию, позволяющую решать задачи этапного наращивания мощности МТС с учетом изменения структуры и мощности всех ее элементов в условиях сопряженных с неопределенностью информации и рисками.

Методология этой сложной многовариантной многокритериальной задачи должна предусматривать декомпозицию МТС на составные элементы с учетом иерархии. При этом, для каждого элемента сети, в увязке с другими необходимо:

- выявлять «узкие места» в работе системы на основе мониторинга, анализа и синтеза его результатов;
- искать пути экономически эффективного наращивания мощности;
- разрабатывать методику формирования этапного наращивания мощности для эффективного использования инвестиций;
- обращать внимание на те элементы системы, и объемы перевозок на них, которые дополнительно возникают для решения крупных народнохозяйственных, региональных или общегосударственных проблем.

Для реализации исследования по рассматриваемой проблеме необходимо:

- разработать систему мониторинга МТУ Украины и методику анализа и синтеза ее результатов для выявления «узких мест» в работе МТУ и/или его элементов;
- разработать методику построения оптимальной стратегии развития МТС и/или ее элементов с учетом технологии их работы;
- сформировать эффективные области альтернатив с учетом изменения облика и мощности взаимодействующих элементов МТС и МТУ в условиях неопределенности информации и рисков, рассмотрев при этом обеспечение специализации морских портов;
- рассмотреть инвестиционные проекты, предусматривающие создание портов, включающих удаленные железнодорожные узлы и транспортно-логистические комплексы, позволяющие осуществлять более эффективную переработку и распределение генеральных грузов.

Комплексное этапное развитие МТС в ближайшей и отдаленной перспективе до 25–38 лет необходимо реализовывать с учетом создания сбалансированной мощности основных взаимодействующих в узлах элементов, обеспечивающих прием и перевалку грузов основной номенклатуры: сортировочных и припортовых железнодорожных станций, терминалов, автодорожных коммуникаций и других транспортных сооружений и устройств. Реализация инвестиционных проектов, входящих в область эффективных альтернатив должна создавать условия для развития перспективной экономической специализации субъектов на территории Украины. Решению поставленных вопросов и задач будут посвящены дальнейшие исследования автора.