

*Н. О. Валявська,
асистент кафедри транспортних технологій і логістики,
Київська державна академія водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-
Сагайдачного, м. Київ*

ЕКОНОМІЧНЕ ОБҐРУНТУВАННЯ ВПРОВАДЖЕННЯ СТРАТЕГІЇ ДИВЕРСИФІКАЦІЇ В РІЧКОВИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ

*Nataliia Valiavska,
assistant of transport technology and logistics,
Kyiv State Academy of Water Transport named after Hetman Petro Konashevich Sahaydachnyi,
Kyiv*

ECONOMIC JUSTIFICATION IMPLEMENTATION STRATEGY DIVERSIFICATION IN UKRAINE RIVER PORT

У статті запропоновано методичний підхід реалізації стратегії розвитку річкових портів України. Розглянуто роль портового провайдера в залученні контейнерних вантажопотоків до порту. Запропоновано програмний продукт, який надає можливість автоматизувати розрахунки щодо вартості контейнерних вантажоперевезень різними видами транспорту. Розглянуто можливі сценарії оптимізації транспортно-логістичної системи роботи річкових портів з урахуванням контейнерних потоків. Представлено розроблений алгоритм прийняття рішень при здійсненні процесу управління контейнерними потоками в річкових портах. Обґрунтовано економічну доцільність впровадження стратегії диверсифікації в річкових портах України.

In the article the methodical approach development strategy river ports of Ukraine. The role of port service provider to attract container cargo port. A software product that allows customers to automate all the calculation of the value of container cargo transportation by different modes of transport. The possible scenarios for optimizing transport and logistics system of river ports based container flows. Presented algorithm decisions on timely response to control container flows in river ports. Grounded implementation of economic diversification strategy in the river ports of Ukraine.

Ключові слова: *річкові порти, стратегія диверсифікації, провайдер, контейнерні вантажопотоки.*

Keywords: *river ports, strategy diversification provider, container freight flows.*

Постановка проблеми. Відсутність державного регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту України та застаріла ідеологія управління, негативно вплинули на його розвиток. Така ситуація спонукає до прийняття термінових заходів. На сьогоднішній день розроблено законопроект про «Внутрішній водний транспорт» [1], де чітко визначена його головна ціль – це переорієнтація вантажопотоків на екологічний та економічний річковий транспорт, що сприятиме розвитку на конкурентних засадах ринку послуг у сфері вантажоперевезень. У зв'язку з цим, більшість підприємств водного транспорту зіштовхуються з проблематикою розроблення управлінських стратегій планування в довгостроковій перспективі, які допоможуть пристосуватися до сучасних економічних змін.

Аналіз останніх публікацій. Загальні положення розвитку підприємств водного транспорту досліджували такі науковці, як С.М. Боняр, В.В. Вінніков, Д.В. Зеркалов, В.Г. Коба, О.М. Котлубай, Г.Ю. Кучерук, М.Т. Примачов, І.В. Савельєва, І.П. Садловська, О.М. Тимошук та ін.

Питанням формування стратегії розвитку підприємств присвячено багато різноманітних підходів та теоретично-методологічних основ авторитетними вітчизняними та закордонними науковцями: І. Ансофф, М. Альберт, В.А. Белошапка, М.Ю. Григорак, П. Дойль, І.А. Ігнат'єва, Г.В. Загорий, Б. Карлофф, М. Портер, М. Мескон, М.Г. Саєнко, Ф. Хедоурі та інші. У той же час, незважаючи на значні досягнення науковців, проблеми стратегічного планування розвитку підприємств водного транспорту, а саме річкових портів, залишаються невирішеними.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Створення стратегічних планів розвитку річкових портів України та шляхи їх реалізації на практиці пов'язані з низкою серйозних теоретичних і прикладних проблем, що вимагають подальшого вирішення.

Постановка завдання. Метою статті є економічне обґрунтування впровадження стратегії диверсифікації в річкових портах України.

Виклад основного матеріалу. Розглядаючи загальні теоретико-методичні принципи формування стратегії річкових портів України, на думку автора, найбільш доцільно обрати стратегію центральної диверсифікації. З метою її реалізації, автором розроблено методичний підхід з використанням в практичній діяльності (рис.1).

Даний підхід передбачає використання ряду принципів та методів з метою утримання своїх наявних конкурентних переваг та можливістю освоєння нових ринків, тобто безпосереднє залучення контейнерних ліній та проведення відповідних операцій з ними.

Реалізація стратегії включає в себе використання принципів маркетингово-логістичного міксу та заходів щодо підготовки портової інфраструктури для обробки контейнерів.

Залучення контейнерних вантажопотоків до портів, в рамках може забезпечувати портовий провайдер, до функцій якого відноситиметься: співпраця з потенційними клієнтами; контроль відтоку/притоку контейнерів та проходження їх через порт; мультисервісне обслуговування контейнерних потоків; організація вивозу контейнерів авто і залізничним транспортом з порту.

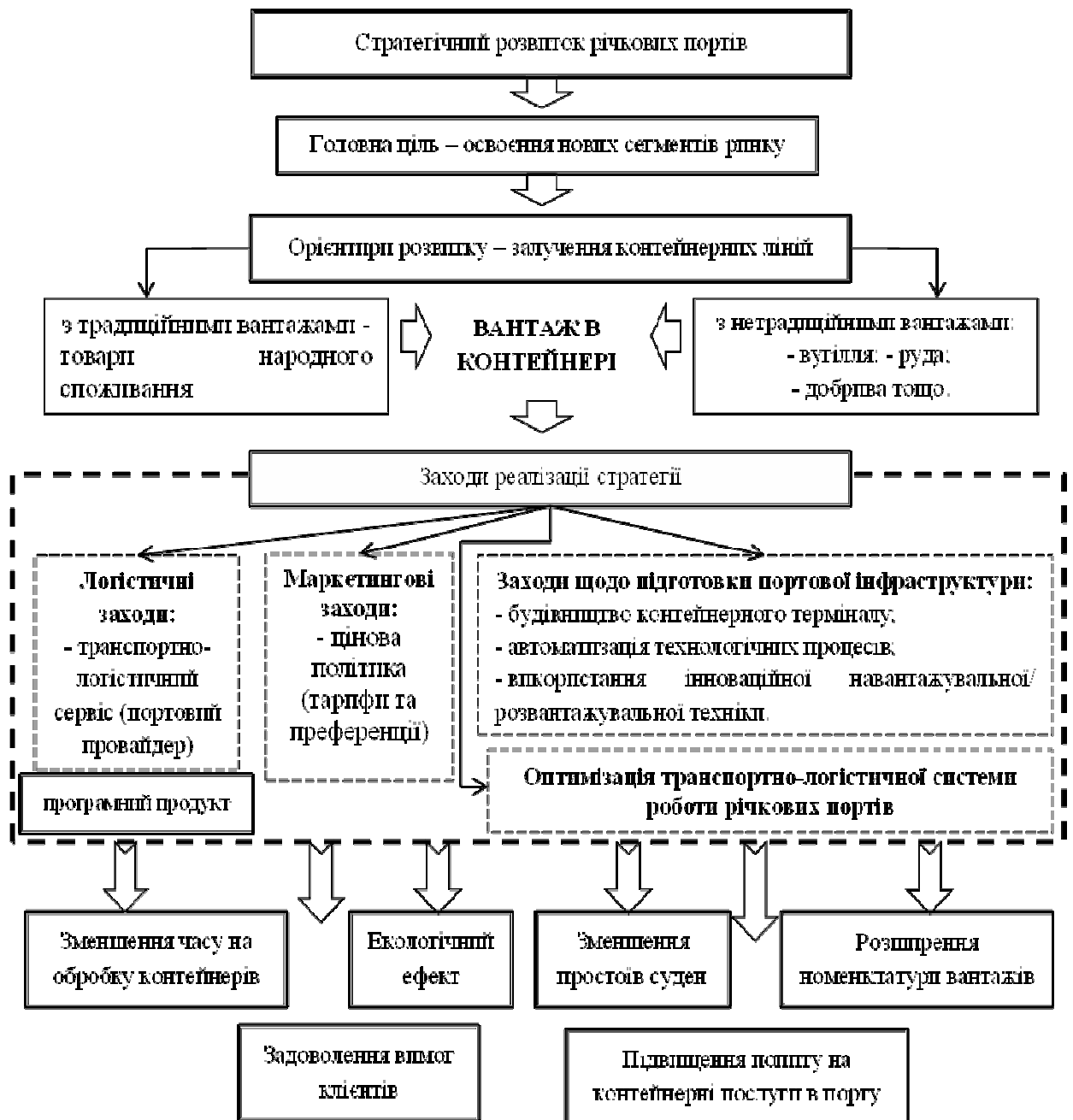


Рис. 1. Методичний підхід реалізації стратегії розвитку річкових портів України

Для прийняття рішення щодо залучення контейнерних вантажопотоків до річкових портів провайдеру необхідно проводити обробку великого обсягу вхідних даних. Розроблений автором програмний продукт надасть можливість портовому провайдеру автоматизувати розрахунки щодо вартості контейнерних вантажоперевезень різними видами транспорту. Крім того, клієнт отримає економічно-обґрунтовані результати з наглядним підтвердженням ефективності використання водного транспорту в ланцюзі поставок, а також інформацію стосовно оптимальної кількості завантаження контейнерів на судно.

Для прикладу автоматичного розрахунку вартості контейнерних вантажоперевезень, різними видами транспорту, автором розглянуто маршрут «Румунія (порт Констанца) – Україна (Запорізький річковий порт)», оскільки саме порт Констанца є головним консолідатором контейнерних вантажопотоків Європи.

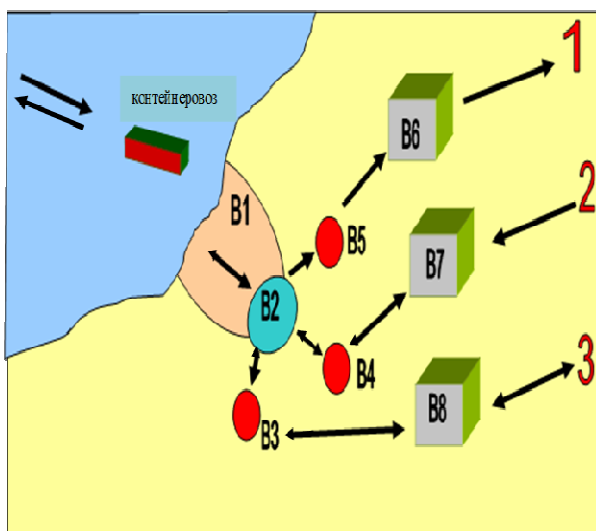
Програма розроблена таким чином, що дозволяє вносити корективи щодо актуальних тарифних ставок на ринку. Вона включає в себе блоки, в яких розраховуються тарифи доставки вантажу в контейнерах різними видами транспорту: 1 блок – введення вихідних даних; 2 блок – шлях річка-море; 3 блок – портові збори та тарифи в порту; 4 блок – витрати на доставку контейнерів до кінцевого замовника послуг; 5 блок – результат.

Використання автоматизованої програми для запропонованого маршруту, показало, що мінімальне завантаження судна, яке має контейнеромісткість 150 одиниць, повинно становити не менше 54 контейнерів, щоб загальна вартість доставки була безбитковою в порівнянні з авто і з залізничним транспортом. А при

здійсненні перевезення умовних 144 контейнерів максимальна конкурентна ставка, яку може запропонувати портовий провайдер клієнту за доставку 1 контейнера водним транспортом становить 1492 \$. В порівнянні з автотранспортом, здійснення вантажоперевезень по аналогічному маршруту становитиме 1500 \$. Тобто, з метою переорієнтації контейнерних вантажопотоків на річковий транспорт провайдер може запропонувати клієнту на 7 \$ вигіднішу ставку. Від цього залежатиме прибуток порту, який можливо отримати за перевалку одного контейнера (269 \$). Таким же чином проводиться розрахунок, в порівнянні з залізничним транспортом, конкурентної ставки, яка становитиме 2073 \$, при цьому для одного контейнера ставка за доставку вантажу становить 2100 \$, різниця в 27 \$, а прибуток порту - 373\$ за контейнер. Тобто, за наведеним прикладом, провайдеру з метою отримання максимального прибутку для порту найбільш доцільно буде здійснювати переорієнтацію вантажопотоків з залізничного виду транспорту.

Варто також відзначити, що головною ціллю провайдера є залучення клієнта до порту, шляхом прогнозування економічної вигоди використання водного транспорту в організації доставки контейнерів. Задачі портового провайдера полягають в проведенні оптимізації розрахунків тарифних ставок на перевезення різними видами транспорту з можливістю варіювання ціною для заключення контракту та в залученні максимальної кількості контейнерних вантажопотоків для отримання прибутку порту.

Оптимізацію прийняття рішення в управлінні контейнерними потоками в річкових портах запропоновано вирішувати шляхом використання динамічних транспортних задач, які враховують, безпосередньо, економічні критерії мінімуму транспортних витрат, витрат на зберігання та витрат на можливі зміни в процесі доставки вантажів. Враховуються також організація підведення маршрутів при відомому режимі завантаження портів, щоб забезпечити потреби клієнтів, при цьому, прагнучи скоротити простої суден в очікуванні вивантаження/завантаження та загальні витрати на транспортування (рис. 2).



- 1 варіант – доставка до кінцевого споживача;
- 2 варіант - доставка контейнерів в порт з завантаженням на судно;
- 3 варіант – обробка 1 та 2 варіанту.
- B1 - причальні складські площі;
- B2 – сортувальна зона вантажної складської площі;
- B3, B4, B5 - відправлення з сортувальної зони вантажної складської площі при різних варіантах доставки;
- B6, B8 - вантажні площі портових районів;
- B7 – контейнерний термінал.

Рис. 2. Можливі сценарії обробки контейнерів в річкових портах

Поставлені завдання зведені до статичних методів розмноження в часі. Для кожної контейнерної лінії допускається рух одного і того ж судна з різним часом ходу. Якщо динамічна транспортна задача з постійними затримками не має результуючого рішення, завдання з керованими затримками дозволяють визначити вузькі місця, за якими відбувається найбільше зменшення затримки, що призводить до загальних зривів поставок. Саме таким чином, визначаються зв'язки транспортних підприємств, постачальників і клієнтів в загальному транспортно-логістичному ланцюзі постачання. Необхідно відмітити, що вхідний вантажопотік є випадковою величиною та не може бути точно прогнозованою наперед.

Багатопродуктова динамічна транспортна задача з затримками, дозволяє оптимізувати перевезення контейнерів за встановленим маршрутом або вирішувати інші різноманітні задачі. Статична багатопродуктова транспортна задача в ланцюзі зводиться до матричної форми, для якої автором розроблено відповідний алгоритми вирішення (рис. 3).

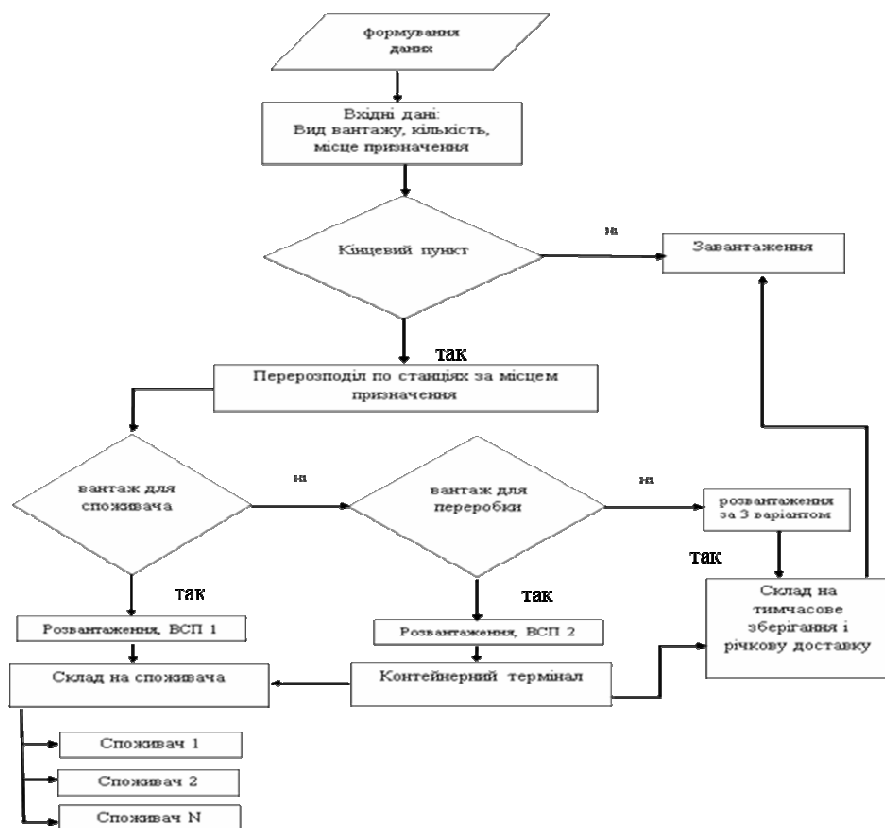


Рис. 3. Алгоритм прийняття рішень при управлінні контейнерними потоками в річкових портах

Тобто, при вирішенні можливих сценаріїв використання транспортно-логістичних систем річкових портів, існує можливість координування заходження суден різних контейнерних ліній з метою уникнення перевантаженості їх інфраструктури, що призведе до зменшення простоїв суден та знизить загальні витрати на транспортування.

Висновок. На ефективну реалізацію стратегії розвитку річкових портів в Україні, істотний вплив має організація взаємодії транспортних потоків. Необхідність обліку об'єктивно існуючої нерівномірності руху контейнерних вантажопотоків в портах, вимагає використання поєднання методів теорії черги і теорії управління запасами для дослідження ефективності зазначеної взаємодії.

Література.

1. Проект ЗУ «Про внутрішній водний транспорт» [Електронний ресурс] // Міністерство інфраструктури України. – 2015. – Режим доступу до ресурсу: http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_50/51199.html.

References.

1. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy (2015), Proekt «Pro vnutrishnii vodnyi transport», [Online], available at: http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_50/51199.html

Стаття надійшла до редакції 10.01.2016 р.