

**ФАКТОРЫ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ
ПОРТОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

**FACTORS OF COMPETITIVENESS OF THE ENTERPRISES AND
PORT ACTIVITY**

Хотеева Н.В., Воркунова О.В.

Natali Khoteeva, Olga Vorkunova

У статті розглянуто взаємозв'язок факторів і рівня конкурентоспроможності підприємств портової діяльності. Основними напрямками підвищення конкурентоспроможності підприємств портової діяльності повинна стати використання внутрішніх факторів, а саме реалізація заходів щодо підвищення ефективності використання всіх видів ресурсів: інвестиційних, матеріальних, фінансових, трудових, природних і управлінських.

Введение. Эффективное развитие предприятий транспортной системы относится к приоритетным задачам государственной политики в целях создания предпосылок повышения уровня экономического развития страны, как путем использования преимуществ ее геополитического положения, так и улучшения качества транспортных услуг, снижения издержек транспортировки товаров и грузов за счет комплексной информатизации предприятий транспорта и пересмотра транспортных технологий.

Развитие национальных экономик невозможно без интеграции транспортного комплекса в мировую транспортную систему, создания мультимодальных перевозочных систем и систем товарораспределения, основанных на принципах логистики с использованием современных информационных технологий. Этим усиливается значимость повышения координации в развитии предприятий транспортной инфраструктуры, формировании на территории страны конкурентоспособных международных транспортных коридоров.

Рынок портовых услуг, являясь элементом единой транспортной системы, участвует в международной конкуренции. Для успешной конкуренции порт по своей оснащенности и организационно-экономическим критериям должен соответствовать уровню международных стандартов.

Проблема оценки факторов конкурентоспособности транспортных предприятий решается с разных позиций. Основой для исследования в данной области становится отличие транспортной деятельности от других видов деятельности.

Большой вклад в определение и исследование сущности категорий «конкурентоспособность», «факторы конкурентоспособности» был внесен отечественными и зарубежными исследователями, среди которых Бакаев В.Г., Буркинский Б.В., Бурмистров М.М., Колодин А.Л., Махуренко Г.С., Меркт Е.В.,

Пантин Т.А., Постан М.Я., Примачев Н.Т., Степанов В.М., Шинкаренко В.Г., Чекаловец В.И., Хофман Дж, Муссо Э. и другие.

А вопросами создания мультимодальных перевозочных систем, развития транспортной инфраструктуры, и также систем товарораспределения, основанных на принципах логистики, посвящены труды Альбекова А.У., Кизима А.А., Федько В.П. и др. Вместе с тем вопросам исследования внутренних факторов конкурентоспособности необходимо уделить больше внимания.

Постановка задачи. Цель данной статьи состоит в исследовании и выделении основных факторов, определяющих уровень конкурентоспособности предприятий портовой деятельности.

Результаты. Понятие «конкурентоспособность предприятия» применяется для определения его способности противостоять конкурентам.

Под конкурентоспособностью в экономической науке понимается способность конкурировать с аналогичными объектами на конкретном рынке, используя существующие преимущества.

В последние годы реализация экономических планов все больше сталкивается с проблемами развития транспортной сети. Принятые меры оказались недостаточными для притока инвестиций в эти сектора. Отчасти это является результатом отсутствия институциональных условий, способных обеспечить прозрачность принятия решений о направлении инвестирования, контроля за эффективным расходованием средств, отсутствия развитой системы частно-государственного партнерства. Все недостатки развития транспортной системы Украины в полной мере присущи производственной деятельности морских портов [15].

Интенсивное развитие инфраструктуры наземного транспорта вынудило порты отказаться от пассивной стратегии развития. Они неожиданно оказались в условиях конкурентной среды, когда основной задачей порта стало выживание в условиях роста агрессивности внешней среды.

С развитием инфраструктуры наземного транспорта, увеличением грузоподъемности судов, совершенствованием технологии перевозок, появлением новых форм организации доставки товаров конечному потребителю сформировалась реальная конкурентная среда, которая способствовала трансформации традиционных портов в порты второго и третьего поколения. Остальные порты, сохранившие традиционную, пассивную стратегию развития, сегодня потеряли свою самостоятельность, а некоторые из них вообще вынуждены были прекратить свою деятельность [14].

Управление конкурентоспособностью предполагает изыскание базиса, на котором следует формировать механизм управления предприятием портовой деятельности.

Оценка уровня конкурентоспособности предприятий портовой деятельности представляет собой сложную задачу, для решения которой используются все показатели характеризующие деятельность предприятия, не исключая международные стандарты по оценке конкурентоспособности.

Для определения взаимосвязи между факторами конкурентоспособности и итоговыми ее показателями в сегменте рынка можно воспользоваться следующим

алгоритмом: определение внутренних и внешних параметров, которые отражают результативность деятельности, установление конкурентных характеристик, выделение конкурентных преимуществ, уровня конкурентоспособности с обоснованием преимуществ.

Схему оценки взаимосвязи факторов и уровня конкурентоспособности можно представить в виде рис. 1.

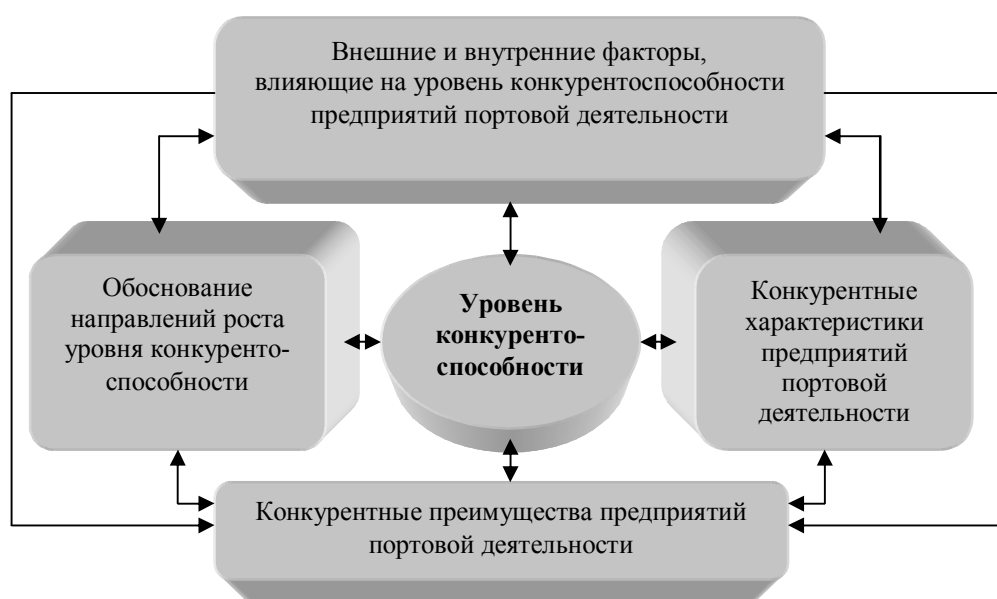


Рис. 1. Взаимосвязь факторов и уровня конкурентоспособности предприятий портовой деятельности

Внешние факторы, т.е. влияние на предприятие внешней среды и, прежде всего, государства, которое оказывает наиболее значительное влияние на деятельность предприятия, регулируя практически все аспекты его деятельности в разных формах, сложно поддаются влиянию.

Внутренние факторы связаны с хозяйственной деятельностью предприятия, его персонала, они обусловлены теми процессами, которые возникают в ходе производства и реализации продукции и могут оказать свое влияние на результаты бизнеса, т.е. качество планирования и принятия решения, соблюдение технологии, организация труда и работа с персоналом, финансовая политика предприятия, дисциплина и многие другие [15].

К внешним факторам, влияющим на результаты деятельности предприятий портовой деятельности, относятся:

- состояние предпринимательской среды в области морского транспорта;
- наличие местных сырьевых и энергетических ресурсов;
- развитие транспортных и других коммуникаций;
- наполняемость рынка;
- экономическое состояние портов-конкурентов;

- наличие свободных трудовых ресурсов, уровень их профессиональной подготовленности;
- уровень социальной и политической напряженности;
- ориентировка населения на производительный труд;
- уровень жизни населения и его платежеспособность;

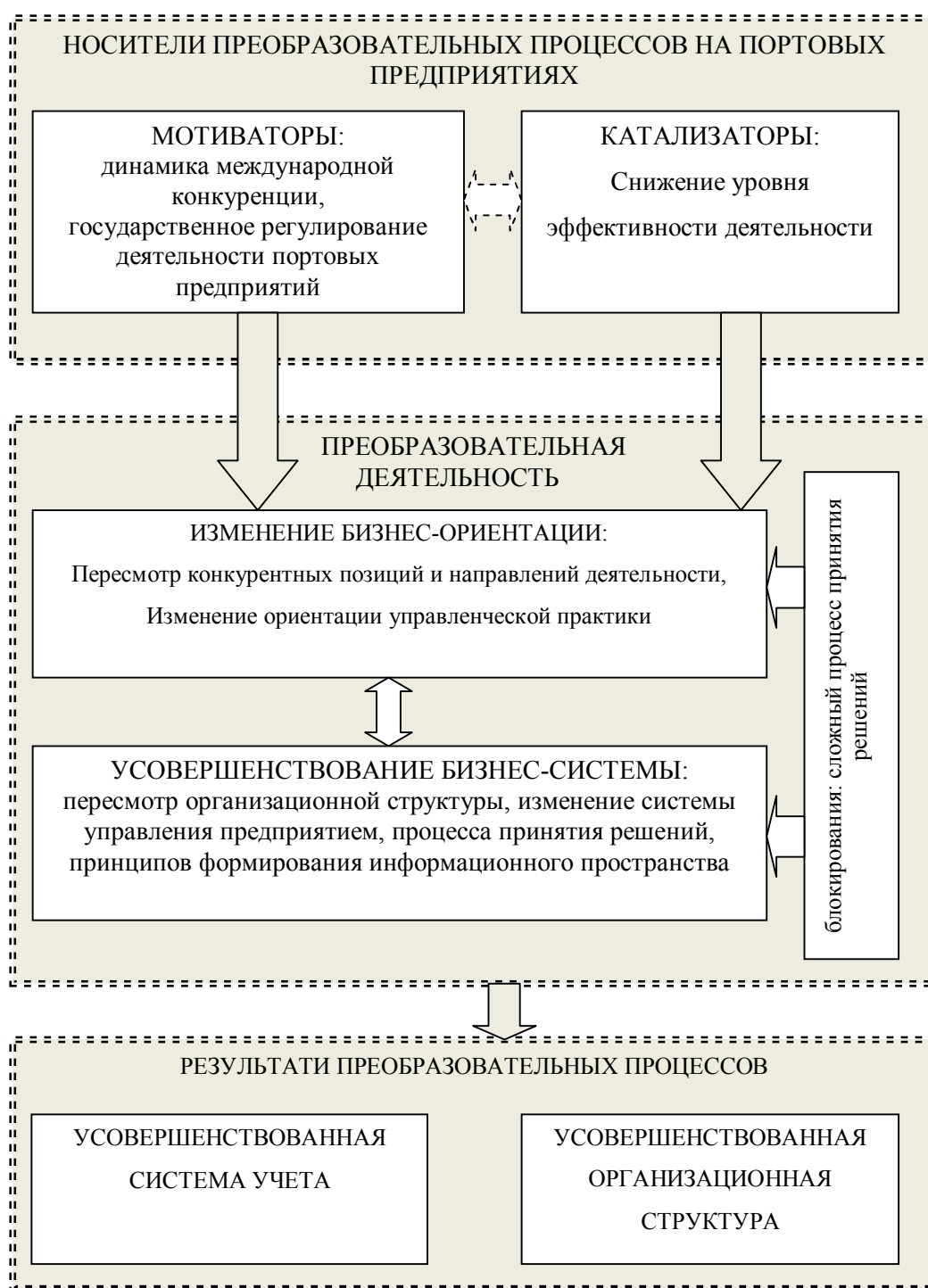


Рис. 2 Процесс влияния внешних факторов на бизнес-систему портового предприятия

- криминализация общества (коррупционность чиновников море - хозяйственного бизнеса, экономическая преступность).

Порт действует в среде, обусловленной национальной экономикой, следовательно, прямо и косвенно зависит от общих проблем этой экономики.

Внешние факторы определяют как статику, так и динамику конкурентной среды предприятий портовой деятельности. Барьеры рынка и концентрация на рынке конкурентов – это факторы, которые определяют статику конкурентной среды. Динамику конкурентной среды определяет конкуренция.

Внутренние факторы наравне с внешними, определяют конкурентные преимущества и конкурентный потенциал порта, что в конечном итоге определяет его грузооборот и эффективность деятельности.

Внешние факторы, как правило, неподдающиеся влиянию со стороны предприятия, стимулируют внутренние изменения [11].

Как результат воздействия внешних факторов, происходят изменения во внутренней среде предприятия. Внутренние факторы, оказывающие влияние на конкурентные позиции предприятий портовой деятельности непосредственно связаны с организационной структурой, системой управления предприятием, процессом принятия решений, принципами формирования информационного пространства.

При оценки их влияния на деятельность предприятия, необходимо исследовать вопросы соотношения, замещения и взаимодействия основных производственных факторов, обосновать и планировать информационно-управленческие расходы.

Уровень и динамика затрат на систему управления существенным образом влияет на уровень и динамику основных показателей хозяйственно-экономической деятельности предприятия. Как следствие изменения управленческой системы меняется система сбора учетной информации, на базе измененной организационной структуры. Что позволяет принимать научно-обоснованные управленческие решения в целях повышения качества транспортных услуг, улучшения обслуживания клиентов, снижения операционных издержек, повышения производительности активов.

Повышение уровня конкурентоспособности во многом определяется дополнительным производственным ресурсом - релевантной управленческой информацией (постоянно обновляемые теоретические знания и различного рода сведения, средства обработки, хранения, отображения данных).

Процесс вовлечения транспорта в рыночную экономику и тем более в общеевропейскую транспортную систему требует создания новых

организационных форм осуществления перевозочного процесса с обязательным внедрением новых информационных технологий.

Однако, в процессе разработки, внедрения и эксплуатации новых технических средств возникает ряд проблем, которые замедляют темпы реализации информационных технологий и для решения которых требуются значительные затраты инвестиционных и организационных ресурсов.

Оптимальная (с точки зрения эффективного управления) работа транспортных предприятий возможна при условии скоординированной деятельности всех участников транспортного процесса и совершенствовании внутрифирменных механизмов принятия управленческих решений.

В современных условиях оптимизация схем движения грузов и снижение издержек транспортных предприятий осложняется комплексом проблем, таких как: отсутствием единой базы данных, низким уровнем используемых транспортным предприятием информационно-управленческих технологий и, как следствие, недостаточной информированностью участников транспортного процесса.

К сожалению, не все отечественные транспортные предприятия удовлетворены результатами внедрения информационно-управленческих систем при оценке по критериям ценообразования, ценовой эффективности, реального финансового воздействия и достижения поставленных целей.

В научной литературе изложены основополагающие принципы, определяющие управленческую информацию как один из неотъемлемых факторов производства, однако методический инструментарий для их практического применения не вполне учитывает влияние управленческих ресурсов на капитальные и трудовые затраты предприятий, в результате чего, он не обеспечивает научно-обоснованного решения актуальных задач практического менеджмента.

На транспорте к подобным задачам относятся:

- обеспечение оперативного планирования с использованием текущей информации об обстановке на грузовом терминале, транспортном узле, участке путей сообщений;
- сокращение времени оформления грузовых, сопроводительных, коммерческих и других документов;
- увеличение эффективности работы перегрузочной техники, размещения груза на складских площадях;
- сокращение простоев подвижного состава.

В связи с этим разработка новых инструментов учета, анализа и планирования управленческих ресурсов на транспортном предприятии становится актуальной [13].

Достижение поставленной цели определило необходимость решения следующих задач:

- разработки предложения по совершенствованию учета и анализа структуры затрат на управленческую деятельность транспортного предприятия;
- определение механизмов планирования и обоснования стоимости корпоративной информационной системы управления на основе научно-обоснованных подходов;

- исследования вопросов соотношения, замещения и взаимодействия ресурсов предприятия, включая информационно-управленческие, в рамках производственного процесса предприятия.

Изменение эффективности системы поддержки управленческих решений позволит гибче подстраиваться под влияние внешних факторов и поддерживать конкурентные позиции предприятия.

Выводы. Роль предприятий портовой деятельности повышается настолько, что от уровня их конкурентоспособности может зависеть конкурентоспособность всей транспортной цепочки.

Основными направлениями повышения конкурентоспособности предприятий портовой деятельности должна стать использование внутренних факторов, а именно реализация мероприятий по повышению эффективности использования всех видов ресурсов: инвестиционных, материальных, финансовых, трудовых, природных и управленческих. Таким образом, основными внутренними источниками можно считать:

- привлечение дополнительных инвестиционных ресурсов и повышение эффективности их использования;

- улучшение структуры трудовых ресурсов и более эффективное их использование;

- повышение экологической безопасности использования природных ресурсов, улучшение структуры природоохранных и технологических мероприятий по экологии и рекреации акваторий и прилегающих к ним земель;

- повышение роли и эффективности использования управленческих ресурсов.

В настоящее время обоснование внедрения новых управляющих технологий производится методами экспертного и инвестиционного анализа, моделированием производственных потерь, маркетинговыми исследованиями, но вместе с этим данные методы не учитывают уникальных свойств управленческой информации.

Все вышеуказанные направления повышения конкурентоспособности предприятий портовой деятельности должны быть сориентированы на достижение единой цели – коренного изменения всего портового бизнеса Украины и вхождения в международный рынок портовых услуг на равноправных условиях. Несомненно, особую роль в данном процессе должны сыграть не только и не столько новые производственные технологии, сколько технологии информационные и управленческие.

Украина должна принимать во внимание тот факт, что она владеет наиболее важной составной — инфраструктурой обслуживания транспортных потоков. При надлежащем использовании, благодаря именно этому, Украина может утвердить свое влияние на деятельность региона и транспортных коридоров вообще. Попытки же отстраниться от активной экономической политики в этом регионе могут привести к тому, что место Украины займет другое соседнее государство или же транснациональные корпорации.

Литература

1. Абалонин С. М. Конкурентоспособность транспортных услуг: [учебн. пособ.] / С. М. Абалонин. - М. : ИКЦ «Академкнига», 2004. – 172 с.

2. Азоев Г.Л. Конкуренция: Анализ, стратегия и практика. – М.: Центр экономики и маркетинга, 1996. – 208 с.
3. Винников В.В. Экономика предприятия морского транспорта (экономика морских перевозок): Учебник / В.В. Винников . – 3-е изд., перераб. И доп. – О.: Феникс, 2011. – 944 с.
4. Воркунова О.В. Основные элементы конкурентной среды судоходной компании // Развитие методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. - Одесса: ОНМУ, 2008. - № 28. - с. 154 – 165.
5. Воркунова О.В. Система управления финансовыми результатами предприятий морского транспорта / Ю.В. Хайминова, О.В. Воркунова, Н.В. Хотеева // Судоходство. - 2008. - № 1 - 2 (137). - С. 14 - 16.
6. Воркунова О.В. Факторы обеспечения конкурентоспособности предприятий морского транспорта / О.В. Воркунова, Н.В. Хотеева // Наука і вища освіта: XV міжнар. наук. конф., 17 - 18 травня 2007 р.: тези доп. – Запоріжжя, 2007. – С. 111.
7. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні: монографія. / О.М. Котлубай. – Одеса : ІПРЕД НАН України, 2004. – 453 с.
8. Котлубай А.М. Торговое судоходство Украины: проблемы и перспективы развития: монография. – О.: ИПРЭИ НАН Украины, 2008. – 384 с.
9. Котлубай А.М. Мировая морская политика и перспективы ее развития // Развитие методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. - Одесса: ОНМУ, 2003. - № 16. - С. 205 - 214.
10. Мисник Р. В. Методический инструментарий экономического обоснования системы управления транспортным предприятием: На примере ОАО «Новороссийский морской торговый порт» / Р. В. Мисник // [электронный ресурс]. Режим доступа: <http://dissercat.com>
11. Портер М. Конкуренция: [учебн. пособие] / М. Портер. – М. : Вильямс, 2001. – 495 с.
12. Экономика предприятия: Учебник для вузов под редакцией Ф.К. Беа, Э. Дитхла, М. Швайтцера. – М.: Инфра – М, 2001. - 928 с.
13. Шинкаренко В.Г., Бондаренко А.С. Управление конкурентоспособностью предприятия. – Харьков: ХНАДУ, 2003. – 186 с.
14. Чекаловец В.И., Колодин А.Л., Столяров Г.П., Меркт Е.В., Гребенник Н.Г., Олефир И.М., Пустовит Е.Г., Яровая Н.В. Совершенствование управления морскими торговыми портами: Учебн. пособие. – Одесса: ОНМУ, 2002. – 142 с.
15. Яровая Н.В., Омельчук Е.С. Организация экономической безопасности предприятий портовой деятельности // Развитие методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. - Одесса: ОНМУ, 2010. - № 31. - с. 92 – 114.

Abstracts

The problem of assessment of the transportation companies' competitiveness factors is solved from different perspectives. The basis for research in this area is

distinction of transport performance from other activities. The purpose of this article is to investigate and identify the major factors determining the competitiveness level of port activity.

Management of competitiveness presupposes finding a basis whereon the mechanism for port enterprise management should be constructed. Assessment of the competitiveness level of port enterprises is a complicated problem, for which solution it is necessary to apply all the indicators characterizing the enterprise's activity, including international standards for assessing competitiveness.

To determine the relationship between the competitiveness factors and the outcome of its performance in the market segment one can use the following algorithm: determination of internal and external parameters reflecting the performance results, establishment of competitive characteristics, selection of competitive advantages, and competitiveness level with the advantages' substantiation.

It is difficult to affect the external factors, i.e. falling of the enterprise under the influence of environment and, above all, state, which has the most significant impact on enterprise's business, regulating almost all aspects of its activities in various forms.

Port operates in the environment conditioned by the national economy, therefore, it depends directly and indirectly on the general problems of this economy. External factors define both statics and dynamics of port enterprises' competitive environment. Market barriers and concentration of competitors in the market are the factors that define the statics of competitive environment. The dynamics of the competitive environment is determined by the competition.

Internal factors along with external ones determine the competitive advantages and competitive potential of the port, that ultimately determines its cargo turn-over and performance efficiency. External factors, which are usually unresponsive to influence of the enterprise, promote internal changes.

As a result of external factors' influence there are changes in the internal environment of the enterprise. Internal factors that affect the competitive positions of port enterprises directly relate to the organizational structure, enterprise management system, decision-making process, and principles of informational space formation. When assessing their impact on the enterprise's activities it is necessary to study issues on relationship, substitution and interaction of basic production factors, justify and plan information and administrative expenses.

Unfortunately not all domestic transport companies are satisfied with the results of the implementation of information management systems when assessing criteria for pricing, cost effectiveness, real financial impact and achievement of their goals.

The scientific literature states the fundamental principles defining the management information as one of the essential factors of production, but the methodological tools for their practical application don't take into account the impact of management resources on capital and labor costs of enterprises completely, and as a result it does not provide an scientifically proven solution of crucial tasks of practical management.

In transport sphere such tasks include:

- provision of operational planning with using of current information about the situation in cargo terminal, transportation junction and the site of the transportation lines of communication;

- decrease in time for registration of shipping, supporting, commercial and other documents;

- increase in the performance of cargo handling equipment, placing the goods in storage areas;

- reduction of downtime of carrying equipment.

In this regard development of new tools for accounting, analysis and planning of management resources in transport company become topical.

The role of port enterprises increase so much that competitiveness of the entire transport chain may depend on their competitiveness level.

The main directions of improving the competitiveness of port enterprises should be use of internal factors, namely the implementation of measures to improve the efficiency of all resources: investment, material, financial, labor, environmental and management. Thus, the main internal sources can be considered:

- attracting additional investment resources and increase in efficiency of their use;

- improvement of the labor force structure and their more effective use;

- improving the environmental safety of natural resources, improving the structure of environmental and technological measures on ecology and recreation of water areas and adjoining lands;

- enhancing the role and effectiveness of management resources use.

At present substantiation of the introduction of new management technologies is carried out by the methods of expert and investment analysis, modeling of production losses, market researches, but at the same time these methods do not take into account the unique characteristics of management information.

All abovementioned directions for increase in competitiveness of port enterprises shall be oriented towards achieving a common goal - a radical change of the whole Ukrainian port business and entering the international market of port services on equal conditions. Undoubtedly not only new production technologies but the information and management technologies shall play special role in this process.

Ukraine should take into account the fact that it owns the most important component – infrastructure of traffic flows servicing. Subject to proper use and due to this Ukraine can consolidate its influence on the activities of the region and transportation corridors in general. Attempts to keep away from an active economic policy in this area can lead to the fact that another neighboring state or multinational corporations will step into Ukraine shows.