

## **БИЗНЕС-МОДЕЛИ ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ КРУПНЫХ МИРОВЫХ ПОРТОВ**

*А.Г. Демьянченко, к.э.н.*

Азовский морской институт ОНМА, г. Мариуполь

Дискуссии о реформировании портовой отрасли ведутся в среде украинских экспертов на протяжении длительного времени. Принятие Закона Украины «О морских портах» позволяет сделать первые уверенные шаги в направлении повышения эффективности работы портов за счет расширения правового поля для совместной деятельности государственных и частных компаний, перестроения системы управления и перераспределения полномочий административных органов. Серьезные преобразования ставят новые задачи перед специалистами отрасли, одной из которых является построение эффективной бизнес-модели существования «нового» порта. Для решения данной задачи целесообразно обратиться к опыту организации работы крупных мировых портов, которые апробировали многие механизмы из предполагаемых для внедрения в практику работы украинских предприятий.

Предлагается рассмотреть бизнес-модели пяти крупнейших мировых портов, выбранных по показателям эффективности – производительность, доходность, объем грузовых услуг, логистических и производственных, а именно Port Authority of Singapore, Port of Rotterdam, Port Authority of New York & New Jersey, Shanghai international port, The port of Los-Angeles.

В результате анализа можно сделать следующие выводы:

1. Крупнейшие порты мира находятся в муниципальной или государственной собственности, причем в Shanghai international port единственным оператором является государственная компания. Верхний уровень управления – наблюдательный совет, а оперативное руководство осуществляется исполнительными дирекциями и/или единолично генеральным директором/президентом.

2. Активно внедряются инновационные технологии: применение робототехники, повышение экологичности и энергоэффективности, формирование единой информационной сети порта, использование альтернативных источников энергии.

3. Задачи управления персоналом – клиентоориентированность, повышение качества работ и постоянное обучение.

4. Приведенные порты являются лидерами отрасли и по

уровню технологического развития. Такое положение ими было достигнуто за счет маркетинга услуг и взаимодействия с партнерами портовой администрации. В общем, каждый порт использовал такие методы:

- предоставление земли и инфраструктуры в долгосрочную аренду, создание зон свободной торговли, редевелопмент неэффективно используемых участков;

- финансовое стимулирование энергоэкономичности и экологической чистоты;

- формирование эффективной системы взаимодействия как между крупнейшими клиентами при посредничестве администрации порта, так и между менеджерами партнеров и руководством порта;

- формирование из сервисных компаний портовых объединений, что позволяет повысить качество их работы, экономить на технологической базе, улучшить коммуникации.

5. В области управления финансами и рисками подходы к менеджменту также почти идентичны и отвечают современным технологиям, а именно:

- наличие системы бюджетов, центров ответственности, финансового мониторинга и контроллинга;

- использование эффективной системы инвестиционного планирования и реализации проектов – соответствие инвестиционной стратегии долгосрочному плану развития порта;

- использование единой корпоративной системы планирования ресурсов предприятия.

#### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

1. Rotterdam Authority Annual report 2011 / World Port Center (WPC). – Rotterdam, Netherlands. – 2012. – 186 p.

2. MPA Annual report 2011 «Growing together» / Maritime and port authority of Singapore. – Singapor. – 2012. – 112 p.

3. Закон Украины «О морских портах». – Голос Украины.– №105 – 13.06.2012.

4. Financial policies for the harbor department of the city of Los Angeles. – Режим доступа: [http://www.portoflosangeles.org/idx\\_finance.asp](http://www.portoflosangeles.org/idx_finance.asp)

5. Corporate Information. – Port Authority of NY & NJ. – Режим доступа: <http://www.panynj.gov/corporate-information>.