

**Ю.И. Корень**

ГМА им. адм. С.О. Макарова

## **ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЕМ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА**

В статье представлен анализ зарубежного опыта функционирования и развития водного транспорта

Транспорт занимает одно из ведущих мест в мировом хозяйстве и обладает рядом существенных черт, присущих ему как сложному межотраслевому комплексу.

Основные фонды транспорта составляют около 20% национального богатства промышленно развитых стран, на транспорт приходится более 90% установленной мощности всех первичных двигателей, его доля в валовом национальном продукте составляет от 5 до 9% по разным странам. В настоящее время во многих странах в связи с ухудшающейся экологической обстановкой больше внимания уделяется развитию внутреннего водного транспорта. В Западной Европе возрастает роль речного транспорта в перевозках массовых грузов и контейнеров, в частности в технологиях, требующих промежуточного хранения товара.

Глобализация мировой экономики привела к усилению концентрации производства и капитала в транспортных отраслях, так, 53% мирового парка контейнеровозов принадлежало 10 судовладельческим предприятиям, 47% мирового контейнерного парка – 9 лизинговым компаниям.

Мировые тенденции в развитии транспорта свидетельствуют, что:

– закончен период протекции по отношению к видам транспорта и перевозчикам. Усилия большинства стран направлены на повышение конкурентоспособности национального транспорта, с отказом от системы квот, а также от тарифных и других ограничений. Их заменяет гармонизация транспортного законодательства;

– рынок транспортных услуг стал усложняться, все сегменты транспортного процесса и логистики стали интегрироваться. Это привело к развитию транспортной инфраструктуры нового типа – транспортно-складским и товаро-транспортным комплексам, которые образовали объединенную систему взаимодействия;

– транспортные центры стали управляющими элементами системы. Они получили возможность оптимизировать «сквозные» тарифы и обеспечили максимальную эластичность доходов. Это привело к переходу точки прибыльности из процессов физической перевозки в область транспортно-логистических услуг. Понятие транспортных коридоров трансформировалось. Из совокупности маршрутов они превратились в систему управляющих центров перевозок и транспортных узлов, которые постепенно приобрели функции управления тарифной политикой;

– качество транспортных услуг и конкурентоспособность достигли высокого уровня развития. В сегментах транспортного рынка, имеющих успех и спрос, конкуренция перешагнула стадию соревнования за качество транспортных услуг. Оно гарантировано. Борьба носит ценовой характер. На этом фоне усиливаются требования к экологичности транспорта.

Отсюда стремление поддерживать приемлемую долю транспортной составляющей в цене конечной продукции при соблюдении жестких норм по экологии и безопасности.

Стратегическое развитие международного водного транспорта неразрывно связано с основными тенденциями изменения мирового рынка транспортных услуг, состояние которого во многом обусловлено сложившейся и перспективной транспортной системой XX и XXI века. Для эффективного стратегического транспортного планирования важно сформулировать и систематизировать основные факторы, оказывающие влияние на потенциальные возможности позитивных изменений мирового

рынка услуг водного транспорта, который обеспечивает деятельность, как отдельных государств, так и международной транспортной деятельности в целом.

Ключевые факторы правомерно систематизировать в три укрупненные группы: макроэкономические, организационные и технологические, в каждой из которых целесообразно выделить основные.

Макроэкономические факторы связаны с изменением объема мировой торговли, интернационализация торговли, либерализация политической обстановки.

Организационные характеризуют дерегулирование грузообразования, приватизацию портовой инфраструктуры, кооперацию портовых услуг, развитие логистических процессов.

Технологические отражают изменение технологии перевозок, совершенствование коммуникаций транспортного процесса, контейнеризацию транспортного процесса, развитие интермодальных перевозок.

Выполненная систематизация сформулированных ключевых факторов развития международного рынка транспортных услуг позволит участникам современного транспортного процесса на межгосударственном, национальном и локальном уровнях управления правильно идентифицировать проявляющиеся тенденции, адекватно интерпретировать происходящие процессы и своевременно вырабатывать эффективную управленческую стратегию развития водного транспорта.

#### **Список литературы:**

- [1] Европейское Соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП/AGN) – ЕЭК ООН (UNECE), 1996/2000 г.
- [2] Развитие Дунайской системы как Коридора Пан-Европейской Сети. Рабочий документ Совместного Консультативного Комитета «ЕС – Румыния» (Бухарест, 23–24 мая 2002 г.). (перевод с англ.).
- [3] Комягин С.И. Особые экономические зоны – фундамент для развития высокотехнологичных отраслей (Интернет).
- [4] Duisport General ([www.duisport.de/en/logistik\\_transport](http://www.duisport.de/en/logistik_transport)).
- [5] Duty Free Zone in Gliwice ([www.woc.gliwice.pl](http://www.woc.gliwice.pl)).
- [6] Five Firms Approved for Inland Port Operations to Invest N10 b. ([www.nowpublic.com](http://www.nowpublic.com)).
- [7] Tax-Effective Global Manufacturing and Financing Structures – Western Europe.
- [8] White Paper: European Transport Policy for 2010: Time to Decide.
- [9] Water Transport and Terminal Operations (FM 55-15, Chapter 5).
- [10] Transportation Institute Industry Profile.
- [11] UK Trade & Investment: Free Zones ([www.uktradeinvest.gov.uk](http://www.uktradeinvest.gov.uk)).
- [12] The U.S. Marine Transportation System.

**Ю.И. Корень**

*ГМА им. адм. С.О. Макарова*

## **СУЩНОСТЬ, ПРИНЦИПЫ И ЗАДАЧИ УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЕМ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ**

В статье определены сущность и основные принципы управления водным транспортом, а также ставятся ключевые задачи его развития

Основные теоретические аспекты управления водным транспортом, а именно сущность, принципы и задачи, в настоящее время во многом определяются как развитием экономической науки, так и перспективными тенденциями морского и внутреннего водного транспорта в современных условиях.