

УДК 656.615.003

СОВРЕМЕННЫЙ ПОРТ В ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ЦЕПОЧКЕ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ

ИРТЫЩЕВА И. А.,
д-р экон. наук, проф. Национального
университета кораблестроения
им. адмирала Макарова,
МИНАКОВА С. М.,
канд. экон. наук, доц. Одесского
национального морского
университета

В статье рассмотрены процессы эволюционного развития мировой портовой системы, в которой сегодня можно выделить 4 поколения портов. В условиях глобализации и интеграции мировой экономики значительно изменились функции и задачи современного порта, из обычных центров перегрузки порты превратились в крупные коммерческие, промышленные и логистические центры. При этом украинские порты значительно отстают в своем развитии, что связано с проблемами, в первую очередь, организационного характера. Современные порты играют значительную роль

в развитии национальной экономики, а также являются ключевыми элементами логистической цепочки доставки грузов.

Ключевые слова: портовая система; порты-дистрибьютеры; логистические центры; диверсификация; инфраструктура.

У статті розглянуто процеси еволюційного розвитку світової портової системи, у якій сьогодні можливо виділити 4 покоління портів. В умовах глобалізації та інтеграції світової економіки значно змінилися функції та завдання сучасного порту, зі звичайних центрів перевантаження порти перетворилися на крупні комерційні, промислові та логістичні центри. При цьому українські порти значно відстають у своєму розвитку, що пов'язано з проблемами у першу чергу організаційного характеру. Сучасні порти відіграють значну роль у розвитку національних економік, а також є ключовими елементами логістичного ланцюга доставки вантажів.

Ключові слова: портова система; порти-дистриб'ютери; логістичні центри; диверсифікація; інфраструктура.

The processes of evolutionary development of world port system, in which today it is possible to isolate 4 port generations, are considered in the article.

Under the conditions of globalization and integration of the world economy considerably changed function and the tasks of the modern port, from the usual centers of overload the ports became large commercial, industrial and logistics centers. In this case Ukrainian ports considerably lag in their development, which is connected with the problems, in the first place, of organizational nature. Modern ports play the main role in the development of the national economics, and are also the key elements of logistic chain of cargo deliveries.

Keywords: port system; ports-distributors; logistic centers; diversifications; infrastructures.

Постановка проблемы. В условиях глобализации и интеграции мировой экономики современный порт играет ключевую роль в логистической цепочке доставки грузов. Именно здесь стыкуются разнонаправленные интересы всех участников транспортного процесса (грузовладельцев, перевозчиков, агентов и экспедиторов, а также представителей различных

государственных служб, таких как таможня, пограничная служба, служба экологического контроля и многих других).

В связи с этим главной задачей логистики, с точки зрения оптимизации процесса доставки грузов, является поиск оптимальной конфигурации входящих векторов по различным параметрам, основными из которых являются качество и время.

Необходимо отметить, что в последние несколько десятилетий международная торговля стала основой экономического роста для многих стран, что в корне изменило характер деятельности портов. Для них открываются новые возможности, но как все новое, они соединены с большим риском, потому что порты становятся частью огромной конкурентной системы [1].

Анализ последних исследований и публикаций. Проблемы развития портов являются актуальными и широко обсуждаются зарубежными специалистами, так как данные объекты являются весьма капиталоемкими с большими сроками окупаемости (в среднем 10–20 лет) и не высоким уровнем рентабельности. В связи с этим во многих странах рассматриваются проблемы реструктуризации портовой деятельности и проведения различных портовых реформ [2, 3]. Вопросам развития портов, изменению их функций, диверсификации деятельности и оптимизации работы посвящено множество работ отечественных учёных [2, 4–12], среди которых хотелось бы выделить работы Примачёва Н.Т., Чекаловца В.И., Колодина А.Л., Винникова В.В.

Целью исследования есть рассмотрение и анализ процесса эволюционного развития мировой портовой системы, определение роли и функций современных портов, как ключевого элемента логистической цепочки доставки грузов в условиях глобализации и интеграции мировой экономики. Также рассмотрение вопросов оптимизации деятельности украинских портов, возможности их диверсификации как основного элемента их дальнейшего устойчивого развития.

Основные результаты исследования. В современных условиях торговый порт является не просто промежуточным звеном между различными видами транспорта, он играет активную роль в мировой транспортной системе. В последнее время происходит активный процесс диверсификации портовых услуг, при котором значительная часть деятельности портов выходит за рамки обычных функций свойственных порту [5].

Современный порт выполняет следующие основные функции [7]:

- служит связующим звеном для движения грузов между сушей и морем;
- выступает как центр хранения груза, его перевалки и преобразования;
- может быть местом расположения зоны переработки промышленного и коммерческого экспорта и импорта.

Порт также является центром коммерческих услуг, предоставляя своим пользователям комплекс услуг по перевалке грузов, выступает в роли центра индивидуального обслуживания, центра технических услуг, экологического центра и таможенной зоны (как, например, украинские порты).

Кроме того, при наличии благоприятных условий и поддержке правительства порт может создать все необходимые условия для развития промышленности в припортовой зоне. Другими словами, современный порт – это транспортный узел, центр услуг, база материально-технического обеспечения торговли и промышленного развития припортовой зоны [5, 6].

В эволюции развития портов до последнего времени выделяли 3 поколения [1, 5]. Однако сегодня уже можно говорить о 4-м поколении портов, которые уже появляются в последнее время. Необходимо отметить, что до середины прошлого столетия в управлении портами доминировала консервативная стратегия административной регуляции [5], однако она не могла удовлетворить растущих потребностей международной торговли. В связи с этим во многих портах мира уже давно отказались от такой стратегии. На смену пришла стратегия коммерциализации деятельности порта. Она способствовала появлению портов второго и третьего поколений, которые смогли успешно выжить за счет роста грузооборота, увеличения числа судозаходов и главное за счет организации на своей территории промышленной и коммерческой деятельности [5].

В настоящее время коммерческая функция и коммерческий характер портов получили в мире полное признание. Современные порты уже рассматриваются как промышленные или коммерческие предприятия.

Другим направлением активизации стратегии развития порта является его ориентация на комплексную обработку и распределение информационных потоков, связанных с обслуживанием грузопотоков. Если в прошлом основным критерием развития порта выступала его инфраструктура, то сегодня к нему добавляется еще один не менее важный элемент – это «инфраструктура», то есть информационная структура порта [8]. Именно инфраструктура играет главную роль с точки зрения рассмотрения порта как элемента логистической цепочки, так как она определяет конкурентоспособность порта, потому что от неё в основном зависит качество и, главное, сроки доставки товаров от производителя к потребителю.

Очень важным аспектом стратегии развития современного порта является его организационная интеграция. Порту трудно перейти в категорию третьего поколения без проведения определенных организационных изменений, которые касаются взаимосвязей между разными видами деятельности внутри порта и взаимосвязей между портом и муниципальными органами. Кроме того, она предполагает изменение организационной структуры управления порта, переход от жестких к более гибким и адаптивным организационным структурам.

Порты третьего поколения появились в 80-х годах благодаря интенсивному развитию контейнеризации и широкому распространению мультимодальных перевозок. Кроме того, этому способствовало развитие логистического подхода в управлении и оптимизации цепей поставок (в которые активным образом включались порты). Однако это совсем не значит, что деятельность портов первого и второго поколения подошла к концу.

Традиционные портовые услуги, связанные с обработкой судов, остаются и будут оставаться основной деятельностью порта. Разница состоит лишь в том, что в портах второго и третьего поколения кроме традиционных, то есть стивидорных услуг, дополнительно оказывается широкий комплекс услуг не только грузу, но и судну, и пассажирам. При этом навигационные услуги, грузовые операции, складирования грузов и другие традиционные портовые услуги выполняются на уровне современного менеджмента с использованием новейших средств телекоммуникации. В портах третьего поколения портовая инфраструктура,

как правило, интегрированная в телекоммуникационную сеть, которая нередко совмещает всех участников не только транспортного процесса, но и процесса производства и распределения товаров, т. е. общую логистическую цепочку.

В XXI веке порты третьего поколения призваны играть роль связующих звеньев, которые связывают магистральные (межконтинентальные) направления различных видов транспорта. Такие порты-дистрибьюторы будут способствовать интернационализации транспортной сети и, тем самым, глобализации международной торговли и мировой экономики. Располагая на стыках транспортных магистралей, они будут выступать в роли стратегических центров комплексного управления товародвижением и товарораспределением в мировой торговле [7].

В мире еще очень много портов, которые по уровню своего развития принадлежат к портам второго и даже первого поколения. В Украине еще нет ни одного порта, который бы в полной мере отвечал мировым требованиям портов третьего поколения [5, 7].

Однако при этом уже появляются порты четвертого поколения. Это порты, на территории которых, кроме функций, свойственных портам 3 поколения, создаются промышленные предприятия, не связанные с основной деятельностью портов, однако расположенные на его территории. При этом они входят составной частью в общую организационную структуру порта, однако для этого организационная структура порта должна быть гибкой, с использованием современных адаптивных организационных структур управления. Это, например, могут быть структуры с центрами прибыли или сетевые структуры в виде кластеров, товариществ или сообществ. Кроме того, к портам четвертого поколения можно отнести порты, на территории которых расположены крупные логистические центры. Они выделяются из общей эволюции портов, так как на сегодняшний день именно вблизи крупных портов располагаются логистические центры.

Однако уже в ближайшем будущем логистические центры в процессе мировой интеграции и кооперации могут вырасти до значительных размеров, и тогда возникнет обратная ситуация: не логистический центр на территории порта, а порт станет составным элементом крупного логистического центра.

Сегодня сложно назвать какой-либо порт в мире, который бы полностью отвечал критериям 4 поколения. Однако многие порты уже обладают многими параметрами, свойственными для портов 4-го поколения. Такая тенденция прослеживается, например, среди портов Германии. Что касается украинских портов, то несмотря на то, что многие из них в эволюционном развитии находятся на уровне портов 2-го поколения, однако крупные порты Черноморского региона (такие, например, как Одесса и Ильичёвск) уже используют параметры, которые свойственны для портов 4-го поколения, т. е. создают на своей территории промышленные предприятия различных форм собственности и направлений деятельности. Однако общая структура управления и распределения ресурсов, а также используемые стратегии развития порта остаются на уровне регулируемого администрирования.

Современный менеджмент в украинских портах больше ориентирован на проблемы, связанные со стивидорными и складскими операциями, в то время, как зарубежные порты завоевывают авторитет у грузовладельцев путем расширения ассортимента портовых услуг относительно груза, судна и пассажиров [6]. Если наш портовый менеджмент обходит стороной проблемы, которые возникают у клиентов вне перегрузочного процесса, то в портах Болгарии, России, Румынии и Турции все проблемы клиентов портовики рассматривают как свои собственные, именно поэтому порты этих стран сегодня более конкурентоспособны, чем наши.

Отсутствует слаженная система работы всех служб и подразделений порта, участвующих в процедурах оформления и выпуска груза с территории порта. Наши порты сегодня превратились из перегрузочных комплексов в зоны стыковки разнонаправленных интересов различных органов и государственных служб.

Важнейшим требованием к порту в современных условиях является его способность делать интегрированные информационные услуги. Раньше уровень развития порта, его соответствие современным требованиям в основном определялось инфраструктурой, связанной с перегрузкой и складированием грузов в порту. В настоящее время конкурентоспособность порта, кроме наличия современной перегрузочной и транспортной инфраструктуры, существенно зависит от степени развития инфраструктуры (информационной структуры). Современный порт – это международный информационный центр, пользователи которого это не только управленческий персонал порта, но и грузовладельцы, мультимодальные операторы, судовладельцы, таможенные ведомства, страховые компании, кредитно-банковские учреждения, агенты, экспедиторы, сюрвейеры и многие другие [10].

Проблема украинских портов относительно предоставления интегрированных информационных услуг неразрывно связана с состоянием системы наземного транспорта, и особенно железнодорожного транспорта Украины. Выражается она в том, что на железнодорожных станциях практически отсутствуют современные средства связи. Это приводит к тому, что грузовые маршруты нередко идут в обход Украины из-за того, что грузовладелец не имеет возможности постоянно отслеживать движение своих грузов по украинской территории.

Для решения указанной проблемы наиболее эффективным является разработка системы организационного взаимодействия, основанной на современных логистических принципах, которая включает в себя, в первую очередь, сокращение времени доставки грузов на всех этапах логистической цепочки, во-вторых, повышение качества услуг, и в-третьих, сокращение расходов [6]. Сегодня не целесообразно говорить о какой-либо оптимизации процесса доставки, когда на практике материальный поток опережает информационный, что само по себе уже является нонсенсом. У нас отсутствует единая информационная система, которая бы связывала воедино все службы и контролирующие органы в порту. Отсутствует единая эффективная система документооборота, которая бы использовала минимальное количество необходимых первичных документов и современные системы информационного документообмена.

Выводы. Морские порты сегодня – это неотъемлемая часть международной транспортной цепочки и мировой торговли. Когда развитие национальной экономики зависело от внутренних рынков, порты не играли такую важную роль. Процесс глобализации национальных экономик приводят государства к необходимости осуществлять макроэкономическую политику, ориентированную на экспорт, который, в свою очередь, обеспечивает существенный рост объема внешней торговли. В связи с этим растет значение портов и их роль в достижении национальных экономических целей.

Анализ эволюции мировой портовой системы показал, насколько украинские порты отстают в своём развитии от современных мировых тенденций. И связано это не столько с устаревшей материально-технической базой, сколько с проблемами организационного характера. Потому дальнейшие исследования и разработки должны быть направлены на внедрение современных инфраструктур в украинских портах, которые позволят создать эффективную систему организационного взаимодействия на протяжении всей логистической цепочки доставки грузов.

Литература

1. Меркт Е.В. Стратегические приоритеты развития мировой портовой системы / Е.В. Меркт // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук. праць Одеського нац. морськ. ун-та. – Вип. 7. – Одеса, 2011. – С. 17-26.
2. Винников В.В. Проблемы комплексного развития морского транспорта / В.В. Винников. – Одесса: Феникс, 2010. – 229 с.
3. Haralambidis H. World wide experiences of Port Reform / H. Haralambidis, A.Veenstra. – Oxford: University press, 2012. – 125 p.
4. Примачёв Н.Т. Эффективность функциональной деятельности предприятий морского транспорта / Н.Т. Примачёв, О.Ю. Вовк. – Одесса: ИПРиЭЭИ, 2011. – 1247 с.
5. Совершенствование управления морскими торговыми портами: учебное пособие / В.И. Чекаловец, А.Л. Колодин, Г.П. Столяров и др. – Одесса: ОНМУ, 2002. – 142 с.
6. Иртышева И.А. Инновационное развитие логистической инфраструктуры в условиях глобализации / Иртышева И.А., С.М. Мінакова // Современный научный вестник: Научно-теоретический и практический журнал. Серия: Экономические науки. Вып. 36 (232). – Белгород: Руснаучкнига, 2014. – С. 20-23.
7. Степанов О.Н. Стратегическое управление развитием морского порта / О.Н. Степанов. – Одесса: Астропринт, 2012. – 324 с.
8. Яровая Н.В. Экономико-организационные основы диверсификации деятельности морских торговых портов / Н.В. Яровая // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук. праць Одеського нац. морськ. ун-та. – Вип. 7. – Одеса, 2011. – С. 109-118.
9. Крушкин Е.Д. Управление бизнесом морского порта / Е.Д. Крушкин // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук. праць Одеського нац. морськ. ун-та. – Вип. 7. – Одеса, 2012. – С. 80-96.
10. Нікулін С.Г. До питання керуваності морських портів / С.Г. Нікулін // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук. праць Одеського нац. морськ. ун-та. – Вип. 3. – Одеса, 2012. – С. 45-53.