

УДК 656.615

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СТРАТЕГИИ В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ

Винников В.В., д.э.н., профессор (ОНМА)

Визначено роль стратегічного планування в активізації роботи морського транспорту. Розглянуто логістичний ланцюг взаємодії транспортних підприємств. Розкриваються особливості ринку логістичних послуг України й Причорномор'я в умовах глобалізації.

Ключові слова: підприємство, транспорт, логістика, стратегія.

Постановка проблемы в общем виде и её связь с научными и практическими задачами транспортных предприятий. Актуальность исследования проблемы состоит в том, что осуществляемые в Украине экономические преобразования коренным образом изменили положение предприятий производственной инфраструктуры, в том числе транспортных, обеспечивающих функционирование всех отраслей экономики. В связи со спадом производства значительно сократились товарные потоки и, как следствие, рынок перевозочных услуг. Длительная экономическая нестабильность, обусловившая снижение прибыли, заставила руководителей предприятий производственной инфраструктуры, испытывающих финансовые трудности, обратить более пристальное внимание на диапазон видов деятельности и привела к пониманию необходимости разработки стратегии, позволяющей не только выжить, но и приспособиться к изменяющимся условиям конкуренции на фрахтовом рынке. Однако работа, проводимая в этом направлении предприятиями, и прежде всего транспортными, может привести к положительным результатам, к компенсации потерь прибыли от профильного вида деятельности (перевозок) только в том случае, если они принимают на вооружение современные подходы, направления и вырабатывают свою стратегию на их основе.

Так, если мы обратили внимание на то, что общий внешнеторговый оборот стран мира в 2007 году составил 26,7 трлн. USD. И с каждым годом темпы развития мировой экономики возрастают, идёт смещение экономического потенциала в сторону Азиатского региона.

Ежегодное увеличение товарооборота между странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Европы составляет около 25-30%. Объёмы торговли между Западной Европой и Азией уже превысили 1 трлн. USD в год, из чего можно предположить, что в обозримом будущем в условиях глобализации может наступить новый мировой экономический кризис, вызванный

дефицитом возможностей транспортной инфраструктуры.

В настоящее время около 70% сухих грузов из Европы в Азию и в обратном направлении перевозятся через морские порты в универсальных крупнотоннажных контейнерах. В 2006 г. в направлении Азия-Европа перевезено 12,5 млн TEU, в обратном – около 6 млн TEU (годовой прирост - 22%) [1].

В портах Китая перерабатывается почти 40% (82 млн TEU) общего мирового контейнерной оборота. В последние годы объёмы грузопотоков между центрами мировой экономики и отдельными странами возрастает лавинообразно. Эта тенденция сохранится и в ближайшем будущем. Традиционные морские маршруты уже сегодня находятся на грани возможностей. В Украине контейнерные терминалы достигли своего предела ещё в 2007-2008 годах [1].

Учитывая, что через территорию Украины проходит ряд международных транспортных коридоров, наша страна весьма привлекательна для перевозок транзитных грузов в направлении Европа-Азия и Север-Юг. Таким образом, стремительный рост мирового внешнеторгового оборота в значительной степени определяет главные направления стратегии украинского транспортно-логистического рынка. Одним из таких подходов является логистический. Значение его подтверждается мировым опытом, свидетельствующим о том, что разработка стратегических планов развития сферы обращения на логистических началах позволило повысить роль производственной инфраструктуры и занять ей ключевую позицию в логистике.

В процессе планирования стратегии, предприятия должны не только учитывать свои потенциальные возможности, но и выбирать рентабельные виды деятельности.

Необходимость решения этих задач возрождает интерес к планированию как важнейшей функции управления. В данном контексте речь идёт об актуализации планирования логистической стратегии на микроуровне (транспортных предприятиях), в процессе которого

определяют перспективы в области технологии, взаимодействия с потребителями транспортных услуг с учётом изменений во внешней среде.

Анализ последних исследований и публикаций, выделение нерешенных проблем. Проблемам планирования логистической стратегии посвящено не так много научных работ и публикаций. Среди работ известных учёных в этой области ведущее место занимают труды А.М. Гаджинского [6], М.П. Гордона [7], М.Е. Залмановой [8], Л.Д. Ветренко [9], в которых не раскрываются в полной мере процессы планирования, реализации логистической стратегии и не учитывается специфика проблемы для предприятий производственной (транспортной) инфраструктуры. Не получили отражения и вопросы эффективности логистической стратегии.

Экономическая теория рассматривающая проблемы стратегического планирования на предприятии, развивалась в основном усилиями зарубежных учёных, исследования которых сводятся к выбору стратегии из множества альтернатив с учётом внешней и внутренней среды функционирования фирмы, многообразия стратегий, способов их разработки. Отечественные учёные, анализирующие зарубежный опыт и возможности его использования на отечественных предприятиях, не рассматривают разработку логистической стратегии, как составной части системы стратегического планирования на предприятиях в целом и на транспортных предприятиях в частности, включающей стратегии маркетинга, производства, менеджмента, транспортной инфраструктуры.

Следует отметить, что проблемам логистики в последнее время отводилось остаточное внимание. В работах таких авторов, как М.Б. Карнаухов [14], Л.Б. Миротин [10], Д.Д. Костоглазов [13], А.М. Сумец [15], А.И. Семенов [11], С.А. Уваров [12] и ряд др., получили развитие вопросы движения материальных ресурсов, готовой продукции, а также информационного сопровождения этих процессов, в основном, в рамках промышленных предприятий. Данные исследования носят теоретический характер и направлены, преимущественно, на оперативный уровень управления промышленным предприятием, вследствие чего возник разрыв между теоретическими положениями процесса планирования логистической стратегии и её практическим осуществлением с учётом транспортной инфраструктуры и логистики.

Вопросы же планирования логистической стратегии, выявления сути и закономерностей этого процесса для предприятий производственной и транспортной инфраструктуры, в том числе и

водного транспорта, остаются почти не разработанными.

Изложение основного материала. По прогнозам Минэкономки Украины до 2015 г. ВВП Украины возрастёт на 42%, а общие объёмы перевозок ориентировочно увеличатся на 22-30%. Однако уже сегодня транспортная система Украины не справляется с переработкой примерно 3,5 млн тонн импортных навалочных грузов, и это при том, что ожидается двухкратное увеличение импорта в ближайшем будущем.

В этих условиях перед Министерством транспорта особую актуальность приобретает вопрос реализации политики, направленной на решение проблем интенсификации развития инфраструктуры транспорта и глобальной транспортной логистики, состоящей в формировании и использовании поливариантных транспортных логистических цепочек для оптимизации грузопотоков, снижения затрат и ускорения доставки грузов, в том числе практической реализации идеи «нового Шелкового пути».

В первую очередь это касается мультимодальных контейнерных и контейнерных маршрутов в рамках международных транспортных коридоров, таких как Северное море, Балтика-Чёрное море, TRACEKA, Европа-Азия, «Шелковый путь».

Для этого необходимо перейти к практике работы блок-трейнов по направлениям Балтика-Чёрное море, Северное море-Чёрное море, украинские черноморские порты – Москва и другие регионы Российской Федерации.

Как мы видим основным направлением в решении перечисленных задач является система планирования. В современных условиях планирование можно рассматривать как определение и систематизацию факторов, способствующих успешной деятельности портов, транспортных предприятий. Одним из элементов теории планирования является стратегическое планирование, которое присутствует во всех классификациях независимо от взглядов учёных-экономистов.

Проведённый на кафедре сравнительный анализ стратегического планирования и планирования логистической стратегии показал, что: объектом планирования логистической стратегии является микрологическая система транспортного предприятия; достижение логистических целей ведёт к достижению общих целей предприятия; объектом стратегического планирования является экономико-социальная система.

Наш выбор в качестве объекта планирования логистической стратегии транспортных предприятий производственной инфраструктуры, в частности – морской транспорт, обусловлен тем,

что в логистических издержках на долю транспортных затрат, учитываемых при формировании цен на продукции приходится около 50%. Экономическая ситуация (как мы видим из приведенных ниже примеров), складывающаяся на морском транспорте, приобретает жизненную важность для выработки стратегии предприятий и других отраслей.

Стратегия развития морских портов страны до 2015 года, одобренная Кабинетом Министров Украины (4 июля 2008 г.), где предусматривается изменение системы управления портами. При этом стратегия создаёт условия для привлечения частного капитала в портовую инфраструктуру, которая остаётся государственной, точно также, как земля и акватория порта. Участие частного бизнеса в портах может осуществляться на условиях аренды, концессии, выкупа и частной деятельности.

В результате реализации стратегии планируется увеличение грузопереработки (до 50-60 млн. т), прежде всего за счёт контейнерных грузов. Планируется строительство, реконструкция гидротехнических сооружений, обновление портовой техники, создание новых перегрузочных комплексов, обновление буксирного, природоохранного, ледокольного и бункерного флотов, модернизация навигационного оборудования.

Кроме того, этот документ создаёт основу для принятия эффективных решений в сфере морской и транспортной политики, в целом для разработки целевых программ, способствующих экономическому и социальному развитию Украины.

Концепция развития логистики в Украине предусматривает перенос таможенного оформления грузов из морских портов вглубь территории страны, а это предполагает строительство новых таможенных терминалов, поскольку существующая в портах таможенная инфраструктура не справляется со своевременным оформлением грузов, что приводит к простоям. Следует обратить внимание на то, что создаваемые логистические центры в Украине создаются без учёта мировых тенденций. Например, в странах ЕС основной акцент делается на перевозке экологически чистыми видами транспорта: железнодорожным и водным. Западная Европа стоит перед тем, чтобы вообще запретить длинные грузоперевозки. У нас же логистические центры строят вдали от водных и железнодорожных магистралей, только под автотранспорт. По нашему мнению в будущем это принесёт серьёзные проблемы.

Концепция развития логистики в Украине, разрабатываемая Министерством транспорта, предполагает строительство логистических центров на пересечении с водными и

железнодорожными магистральями. При этом, автотранспортом будет осуществляться только перевозка грузов «от склада до дверей клиента» - на расстояние до 200 км. Министерство транспорта и связи Украины оценивает ёмкость логистического рынка Украины в 11-14 млрд. USD. Объём необходимых инвестиций для развития инфраструктуры украинских морских портов на период 2008-2015 годов оценивается в 10 млрд USD. Модернизация портов Дунайско-Бугского региона позволит в 3,1 раза увеличить объёмы перевалки грузов – до 60 млн. т. Кроме того, в Ильичёвском порту планируется увеличить объём перевалки грузов до 40 млн. т. Одесский порт после реализации ряда инвестиционных проектов выйдет на 58,1 млн. т грузов в год при этом в нём будет прекращена обработка навалочных грузов. В Бердянском морском торговом порту предполагается построить 8 специальных контейнерных терминалов.

Согласно прогнозу Министерства транспорта к 2015 году объём перевалки грузов в морских портах достигнет 283 млн. т.

Таким образом, содержание процесса планирования логистической стратегии следует рассматривать как соединение начального состояния, целей логистики и логистических методов для достижения минимальных логистических издержек.

Выводы. Важным условием формирования мультимодальных логистических цепочек, является обеспечение одинаковой пропускной способности всех звеньев инфраструктуры, в противном случае в «узких местах» - возникают заторы, снижая общую пропускную способность всей цепи. На данный момент такие «узкие места» - ограниченная пропускная способность отдельных участков железных дорог, задержки при пересечении границ, перегрузка с одного вида транспорта на другой и технологические сбои, что в свою очередь, снижает качество транспортных и логистических услуг.

1. Стратегия формирования мультимодальных логистических маршрутов должна базироваться на повышении роли энергосберегающих и экологически чистых видов транспорта: железнодорожного, морского, речного. Удельный расход топлива этих видов транспорта на порядок ниже, чем автомобильного.

2. Основное место в планировании на предприятиях производственной инфраструктуры должно занимать планирование логистической стратегии. Планирование логистической стратегии должно быть приоритетным и осуществляться одновременно с разработкой стратегий: маркетинга, менеджмента и производства.

3. Процесс планирования логистической стратегии должен быть направлен на активизацию деятельности предприятий производственной

инфраструктуры на увеличение общих доходов, и как следствие, приспособляемости предприятий к изменяющимся условиям внешней среды и эффективности логистической стратегии на предприятиях.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРЫ:

1. Порты Украины. №6. 2008. – стр. 12-15.
2. Окландер М.А. Контурь экономической логистики. Монография. Київ «Наукова думка», 2000. – 175с.
3. Крампе Х. Логистика как фактор развития производства в условиях рыночной экономики// Подъёмно-транспортная техника и склады. – 1991. - №6. – С. 43-45.
4. Никифоров В.С. Мультимодальные перевозки и транспортная логистика. Учебное пособие. М.: Транслит. - 2007. - 272 с.
5. Левиков Г.А., Тарабанько В.В. Смешанные перевозки (состояние, проблемы, тенденции) Учебное пособие. 3-е изд. испр. и доп. –М.: Транслит. - 2008. – 320 с.
6. Ганджинский А. М. Основы логистики. — М.: Информационно-внедренческий центр «Маркетинг», 1996.
7. Гордон М. П. Функции и развитие логистики в сфере товарообращения // Риск, 1993. — № 4.
8. Залманова М. Е. Сбытовая логистика: Учеб. пособие по курсу «Логистика». — Саратов: Саратовский государственный технический университет, 1993.
9. Ветренко, Л. Д. Организация и технология перегрузочных процессов в морских портах / Л. Д. Ветренко, В. З. Ананьина, А. В. Степанец. - Москва : Транспорт, 1989. - 269 с.
10. Логистика: управление в грузовых транспортно-логистических системах: учебное пособие / [Л.Б. Миротин, В.И. Сергеев, В.В. Иванов [и др.]; под ред. Л.Б. Миротина]. – М.: Юрист, 2002.- 414с
11. Семененко А.И. Залманова М.Е., Новиков О.А., Производственно-коммерческая логистика: Учеб. пособие. – Саратов: СГТУ, 1995. – 216 с.
12. Уваров С.А. Логистика: общая концепция, теория, практика. – СПб.: "ИНВЕСТ-НП", 1996. – 232 с.
13. Костоглазов Д.Д., Харисова Л.М. Распределительная логистика. – М.: Экспертное бюро, 1997. – 180 с.
14. Карнаухов С. Логистика как управленческая теория и система управления материальным потоком // РИСК. – 2006. – № 2. – С. 79–90.
15. Сумец А.М. Логистика: теория, ситуации, практические задания. –К.: Хай-Тек Пресс, 2008. – 320 с.

Аннотация. Определена роль стратегического планирования в активизации работы морского транспорта. Рассмотрена логистическая цепь взаимодействия транспортных предприятий. Раскрываются особенности рынка логистических услуг Украины и Причерноморья в условиях глобализации.

Ключевые слова: предприятие, транспорт, логистика, стратегия.

Summary. The certain role of the strategic planning in activations of the functioning the sea transport. It Is Considered logistics chain of the interaction transport enterprise. Open the particularities a market logistics of the services of the Ukraine and Prichernomoriya in condition global.

Keywords: enterprise, transport, logistics, strategy.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрГАЗТ Токмакова І.В.