

4. Новиков Д.А. Теория управления организационными системами / Д.А.Новиков. - М.: МПСИ, 2005. – 584 с.
5. Процессный подход в стандартах ИСО серии 9000 и на практике / Под.общ.ред. Герасимовой Г.Е. – М.: ООО «НТК «ТРЕК», 2006.- 168 с.
6. Горбатов В.А. Основы дискретной математики/ В.А. Горбатов. – М.:Высш.шк.,1986. – 311 с.

УДК 338.47

Ковбатюк М.В.

ЕВОЛЮЦІЯ СУЧАСНИХ ПОРТОВИХ КОМПЛЕКСІВ В АСПЕКТІ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

В статті досліджується еволюція сучасних портових комплексів, можливість інтеграції портів в міжнародну транспортно-логістичну систему. На сьогоднішній день рівень технологічного та технічного оснащення, організаційно-правової системи функціонування та управління портів України повинен відповідати сучасним вимогам, що встановлені для портів у міжнародній транспортній системі.

Ключові слова: морський порт, інтеграційні процеси, транспортно-логістична система.

Постановка проблеми. Морські порти України є найважливішою складовою частиною не тільки транспортної, але і виробничої інфраструктури країни. Особлива роль портів в економіці визначається тим, що вони розташовані на напрямках міжнародних транспортних коридорів, а також тим, що через них проходить адміністративний та економічний кордон України. Порти виконують роль пунктів стиковки (перехідних мостів) між транспортною системою, а відповідно і економікою України з світовою транспортною системою та економіками іноземних держав.

Тому рівень технологічного та технічного оснащення, організаційно-правової системи функціонування та управління портів повинен відповідати сучасним вимогам, що встановлені для портів у міжнародній транспортній системі.

Аналіз останніх наукових досліджень і публікацій. Питання інтеграційних процесів у системі міжнародних зв'язків, еволюція і динаміка їх розвитку розкриті в наукових працях вчених І.Ансоффа, П.Забеліна, Ф.Котлера, Ю.Макогона, Б.Мільнера, М.Мінцберга, М.Портера, Г.Скударя, А.Фернберга, О.Чернеги, М.Чумаченка, М.Янковського та інших. Особливості діяльності системи морського транспорту та питання її трансформації під впливом ринкового середовища знайшли відбиток у статтях та монографіях М.Дергаусова, В.Вінникова, О.Єдіна, А.Коняєва, О.Лесніка, М.Примачова, В.Чекаловця.

Метою статті є дослідження еволюції сучасних портових комплексів, можливості інтеграції портів в міжнародну транспортно-логістичну систему.

Викладення основного матеріалу. Беручи до уваги необхідність адаптації системи управління портовими комплексами до перетворень, які відбуваються у світі, виходячи зі стратегічних цілей держави [1], основною маркетинговою метою портових комплексів стає подальша інтеграція в міжнародну транспортно-логістичну систему й приведення виробничих потужностей порту у відповідність до інтенсивності вантажопотоків і технологічних особливостей їх переробки.

Також існує необхідність створення спеціалізованих водних опорних транспортно-складських комплексів (ТСК) – терміналів, що функціонують у системі мультимодальних транспортних коридорів. Для всіх учасників портового співтовариства пріоритетною метою є досягнення найменших транзитних витрат і забезпечення максимальної доданої вартості. Від рівня досягнення цієї мети залежить соціально-економічний розвиток порту і прилегло до

нього району. Вона повинна визначати політику конкретної країни в області портового господарства, організації й формування управлінської структури портової системи як на національному, так і на рівні окремих портових зон [3].

Враховуючи особливості розвитку української економіки та основні тенденції розвитку світового портового господарства, можна сформулювати декілька напрямів розвитку наших портів (рис. 1).

Диверсифікація діяльності в морських торгових портах здійснюється у сфері їх зовнішніх функцій, тобто тих функцій, що виконуються безпосередньо для клієнтури портів. Процеси диверсифікації пов'язані, в першу чергу, з появою в портовій зоні значної кількості нових підприємств і організацій, в основному малих і середніх, які повинні надавати клієнтам портів нові послуги і розширювати номенклатуру традиційних послуг. Звичайно роль і значення порту як важливого вузла стикування водного та наземного транспорту традиційно залежить від місця розташування порту і рівня розвитку економіки та транспортної мережі регіону. Але з появою та розвитком мультимодального обслуговування, викликаного аутсорсингом, роль портів в розвитку світової економіки стає все більш значною.

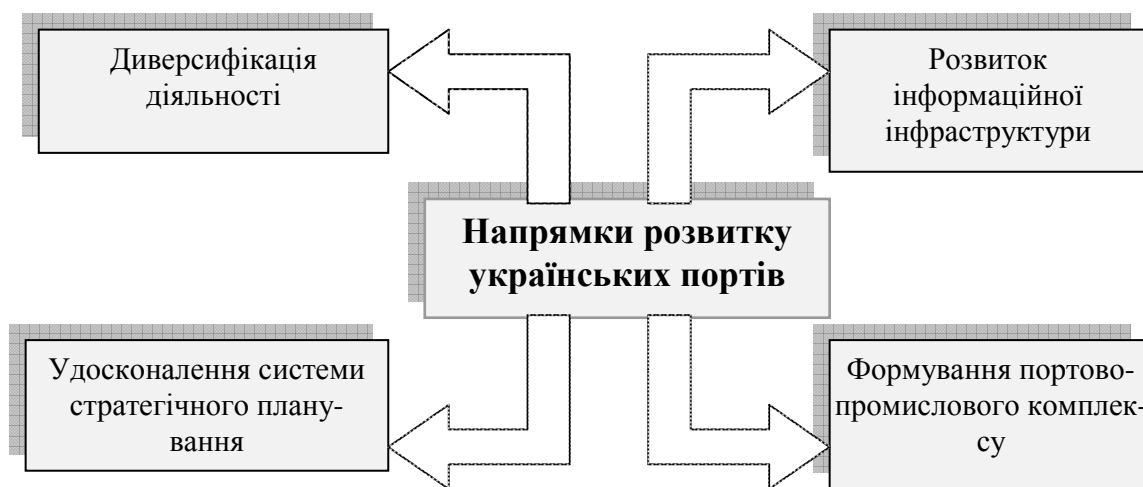


Рис. 1. Основні напрямки розвитку вітчизняних портів

Розвиток дистрибутивної діяльності, складовою частиною якої є інформаційна інфраструктура [2]. Розподільча діяльність річкових портів складається з: діяльності по розподілу товарів, тобто сам процес транспортування; діяльності по розподілу інформації.

Перша складова потребує створення в портах інфраструктури, яка забезпечує умови для безперервності перевізного процесу, зберігання товарів, не пов'язаного з технологією їх перевантаження, виконання розфасовочних, пакувальних та інших подібних робіт, оформлення відповідної документації. Друга складова – для розвитку інфраструктури зв'язку, який би створив умови для накопичення, обробки та передачі інформації;

Формування портово-промислового комплексу. Портово-промисловий комплекс (ППК) – це форма територіальної організації морського господарства й прилеглого примор'я, взаємопов'язане й взаємообумовлене, планомірно сформоване об'єднання морських портів, промислових підприємств, приморських селищ, соціально-виробничої інфраструктури, розташування яких у береговій зоні викликано експлуатацією ресурсів суходолу й моря, забезпеченням зовнішньоекономічних та інших зв'язків. Внаслідок такого поєднання маємо додатковий соціально-економічний ефект за рахунок групування морських портів і промислових підприємств згідно з їхнім транспортним та економіко-географічним розташуванням у приморській зоні; тривалістю міжгалузевих зв'язків; скороченням транспортних витрат; комплексним використанням усіх ресурсів; раціональним поєднанням територіально-галузевої та програмно-цільової засад керування.

Удосконалення системи стратегічного планування. Стратегічне планування являє собою процес вибору цілей для порту і рішення про те, що слід зробити для їх досягнення, воно забезпечує основу для всіх управлінських рішень.

Для нормального функціонування порти зобов'язані в межах своєї компетенції відпрацювати тактику і стратегію поетапного входження в систему міжнародного ринку портових послуг. У першу чергу це стосується розробки стратегічного плану розвитку порту у вигляді генеральної схеми розвитку, розробки цільових програм реалізації окремих тактичних завдань першорядного значення, поетапної реалізації цільових програм з підтримки конкурентоспроможності порту в міжнародній ТЛС [3].

Стратегічною метою реформування морського портового потенціалу України є створення пріоритетних, привабливих для Європейської спільноти умов залучення трансконтинентальних вантажопотоків з європейських країн в азіатські регіони через наші порти, залучення вантажопотоку каспійської нафти через порт Південний. Порти Одеса, Іллічівськ і Південний зі своїм інтегрованим вантажоперевалочним і вантажорозподільним потенціалом повинні стати базовими портами Європи на Чорному морі.

Інші порти, такі як Маріуполь, Рені, Ізмаїл, набуваючи особливого призначення як кінцеві пункти міжнародних транспортних коридорів, здійснюють розподіл вантажопотоків.

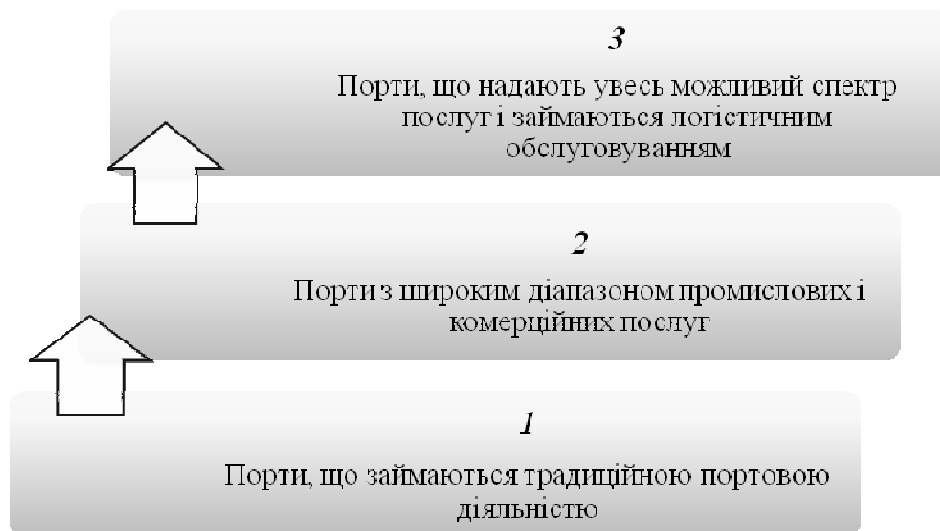


Рис.2. Генерації портів за класифікацією ЮНКТАД

ЮНКТАД (Конференція ООН з торгівлі та розвитку) класифікує порти на три категорії або генерації (рис.2). Цей поділ ґрунтується не на розмірах або місцезнаходження портів, не на громадській або приватній природі їх організації. Воно засноване на трьох критеріях:

- 1) стратегія і політика розвитку порту;
- 2) широта і глибина портової діяльності, особливо в сфері інформаційного обслуговування;
- 3) інтеграція портового бізнесу і адміністрації.

До 1-ї генерації віднесені порти, функціонування яких обмежено традиційними рамками, операціями навантаження-розвантаження.

До 2-ї генерацію віднесені порти з широким діапазоном функцій, включаючи надання промислових і комерційних послуг, безпосередньо не пов'язаних з процесом перевантаження.

У порту 3-ї генерації розробники стратегічної політики, менеджери та оператори виступають в якості динамічних центрів комплексної міжнародної виробничо-дистрибуторської мережі. Діяльність та послуги таких портів носять спеціалізований, і інтегрований характер, що включає в себе здійснення традиційних функцій, надання промислових, природоохоронних, адміністративних і комерційних послуг, а також логістичне обслуговування.

Беручи до уваги закордонний досвід побудови організаційних структур портових комплексів, можна сказати, що координація та забезпечення пріоритетних державних інтересів у роботі портів можуть здійснюватися різними способами. Порт може управлятися єдиним урядовим органом або приватною фірмою, яка орендує кошти і ресурси порту (причали, склади і т.п.). В останньому випадку захист національних інтересів реалізується через контракти на оренду. Чим більше число приватних фірм і чим більше адміністративний статус порту, тим більшою повнотою влади має бути наділений координуючий орган для захисту національних інтересів. Це дві крайності в управлінні портами.

У практиці останнього часу все більш широкого поширення набуває третій тип – «автономний порт». Статус автономної портової влади може бути різним. Спільним для них є функція вдосконалення комерційної експлуатації порту і обмеження урядового втручання, крім окремих сфер, що мають загальноекономічне значення (ціноутворення, планування капітальних вкладень в портове господарство тощо).

Автономна портова влада рідко мають в своєму розпорядженні повну свободу в становленні або зміні рівня портових зборів. У більшості випадків портам необхідно отримувати на це відповідний дозвіл уряду.

У деяких країнах відбувається об'єднання дрібних і великих портів під керуванням одного автономного порту. У цьому випадку прийняття загальної політики (у сфері ціноутворення, розподілу вантажопотоків, капіталовкладень і т.д.) забезпечує більш ефективну роботу всієї групи портів [4]. Узагальнюючи досвід управління портами в різних країнах світу, робоча група по портах Європейської комісії в Брюсселі виділяє два підходи: макро- і мікроекономічний (табл.1).

Таблиця 1

Підходи до управління портами (за визначенням Європейської комісії)

Підхід	Країни	Функції адміністрації порту
Макро-економічний	США, Японія	Державні органи втручаються у питання витрачання коштів на створення та підтримання в робочому стані інфраструктурних об'єктів. Інвестиції при такому підході розглядаються як такі, що дають макроекономічні вигоди. Відповідно до цього підходу інфраструктура частково знаходиться у веденні приватного сектору, діяльність якого обкладається податками. За рахунок останніх і покриваються витрати на інфраструктуру.
Мікро-економічний	Країни ЄС	Компетенція адміністрації портів часто поширюється на будівництво, обслуговування і експлуатацію морських підхідних каналів та інфраструктуру порту. При цьому портова адміністрація одночасно виступає як комерційне підприємство, яке має оплачувати всі витрати, пов'язані з інфраструктурою порту. З іншого боку, адміністрація порту є "підприємством" з обслуговування суден і вантажів та сама отримує дохід.

Розгляд двох підходів показує, що деякі адміністрації портів самі несуть відповідальність за розвиток і підтримку інфраструктури портів. В інших країнах виконання або фінансування цих робіт покладається на державні органи. Такий поділ відповідальності призводить до розподілу витрат і прибутків між адміністрацією портів, державними органами і приватним сектором за допомогою податкового регулювання.

Висновки. Таким чином, відбувається поступова зміна ролі портів у світовій економічній системі, вони вже не лише пункти перевалки товарів з морського на інші види транспорту, але й стратегічні пункти в організації зовнішньої торгівлі, сполучна ланка в інтегрованому транспортному ланцюзі, центри економічного і промислового зростання регіону. Ми маємо всі підстави говорити про необхідність мікроекономічної інтеграції на даному етапі розвитку України у відношенні морських торговельних портів. Сьогодні ефективно працюючий порт – це порт, що є ланкою транспортно-логістичної системи.

ЛІТЕРАТУРА

1. Стратегія розвитку морських портів України до 2015 року: Схвалено розпорядженням Кабінету міністрів України від 16 липня 2008 р. N 1051-р.
2. Совершенствование управления морскими торговыми портами [Текст] / В.И. Чекаловец, А.Л. Колодин и др. – Одесса: ОНМУ, 2002. – 142с.
3. Степанов О.Н. Стратегическое управление развитием морского порта: Монография. [Текст] – Од.: Астропринт, 2005. – 328 с.
4. Станков Ю. (статья) Система управления морскими портами США // Порты Украины, 2006, №3.

Ковбатюк М.В.

ЭВОЛЮЦИЯ СОВРЕМЕННЫХ ПОРТОВЫХ КОМПЛЕКСОВ В АСПЕКТЕ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ

В статье исследуется эволюция современных портовых комплексов, возможность интеграции портов в международную транспортно-логистическую систему. На сегодняшний день уровень технологического и технического оснащения, организационно-правовой системы функционирования и управления портов Украины должен соответствовать современным требованиям, которые установлены для портов в международной транспортной системе.

Ключевые слова: морской порт, интеграционные процессы, транспортно-логистическая система.

Kovbatiuk M.V.

EVOLUTION MODERN PORT COMPLEX IN ASPECT OF THE DEVELOPMENT INTERNATIONAL INTEGRATION PROCESSES

In article is researched evolution modern port complex, possibility to integrations port in international transport-logistic system. Now level technological and technical equipping, organizing-legal system of the operation and management port Ukraines must correspond to the modern requirements, which are installed for port in international transport system.

Keywords: seaport, integration processes, transport-logistic system.

УДК 334.012

Карпенко О.О., Шпак О.С.

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ КЛАСТЕРІВ В УКРАЇНІ

Наведено визначення терміну «кластер», встановлено взаємозв'язок між поняттями «кластер» та «кластеризація», досліджено типи кластерної політики відповідно до ролі держави в ній, визначено основні компоненти формування кластерів

Ключові слова: кластер, кластеризація, кластерна політика, компоненти формування, учасники кластерів, конкурентоздатність

Постановка проблеми. В умовах сучасних господарських відносин одним з напрямків поживлення економічного розвитку, зростання конкурентоспроможності регіонів та країни в цілому є об'єднання господарюючих суб'єктів у спеціальні комплекси – кластери. Досвід країн Європи, де кластерний підхід набув широкого розповсюдження, показав, що функціо-