УДК 338.47

Ковбатюк М.В.

ОБҐРУНТУВАННЯ РОЛІ ПОРТІВ В РЕАЛІЗАЦІЇ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ІНТЕРМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Опорними пунктами транспортних шляхів є морські порти, які з'єднують судноплавні лінії з сухопутними транспортними коридорами. Але без їх належного обладнання та розвитку неможливе функціонування інтермодальних транспортних шляхів. Однією з можливостей підвищення конкурентоспроможності транспортного сектору України є формування так званих базових вузлів інтегрованих логістичних платформ. Європейський досвід доводить, що в якості таких центрів доцільно обирати морські порти.

Ключові слова: *морський порт, логістична платформа, інтермодальні перевезення, транспортно-логістичний вузол.*

Постановка проблеми. Економічна політика України спрямована на максимальне використання її транзитного потенціалу. Враховуючи високий рівень впливу транспорту на інтеграційні процеси економічного розвитку країн СНД та ЄС, питання розвитку єдиної транспортної системи є сьогодні найбільш актуальними. Для транспорту і логістики відстані і державні кордони не є вирішальним чинником.

Очевидно, що сьогодні для транспортної галузі необхідно діяти в широкому масштабі, об'єднавши всі зацікавлені країни напрямків Північ-Південь/Захід-Схід. Вдалим варіантом одночасного розвитку не тільки традиційного напрямку Схід-Захід, але і Північ-Південь є з'єднання портів Чорного та Балтійського морів з виходом на Фінляндію, Данію, Норвегію та Швецію. В даний час зусилля спрямовані на нарощування обсягів перевезень та вивчення можливостей розширення їх географії як у бік країн Північної Європи, так і в бік Кавказу, Близького Сходу, Середньої Азії та Туреччини.

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.Забєліна, 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.Лєсніка, М.Примачова, В.Чекаловця.

Метою статті є обґрунтування доцільності створення на базі морських торгівельних портів базових вузлів інтегрованих логістичних платформ, які є необхідною ланкою функціонування інтермодальних транспортних шляхів.

Викладення основного матеріалу. Протягом багатьох десятиліть види транспорту самостійно пройшли технологічну еволюцію і функціонували в рамках окремих режимів, орієнтованих на конкретний вид перевезень. Ця структура дозволяла досить повно задовольняти економічні потреби на той період. Проте сьогодні комплексна система інтермодальних перевезень і ефективна логістика є визначальними чинниками в справі успішної реалізації через збутові ланцюжки.

У зв'язку з цим Економічною Комісією ООН для Європи та Організацією Чорноморського Економічного Співробітництва розробляється система інтермодальних перевезень «sea motor ways». Найбільше значення надається перспективної мережі трансчорноморських морських автомагістралей.

Опорними пунктами всіх цих транспортних шляхів є морські порти, які з'єднують судноплавні лінії з сухопутними транспортними коридорами [1]. Але без їх належного об-

ладнання та розвитку неможливе функціонування інтермодальних транспортних шляхів. В даний час у забезпеченні інтермодальних перевезень беруть участь порти практично всіх країн Чорноморського регіону (на Чорноморському та Азовському узбережжях діє більше 32 портів, у тому числі: 18 українських, 5 російських, по 2 болгарських, грузинські, румунські та близько 10 турецьких. Їх роботу доповнюють близько десятка функціонуючих українських, румунських і болгарських портів, які беруть участь в обробці суден типу ріка-море).

У відповідності з основними напрямками Європейської політики розвитку транспортних послуг інтенсивно розроблюється і впроваджується концепція логістичних платформ (рис.1).

Рис.1. **Мета створення логістичних платформ**

Кожна така платформа представляє собою асоціацію транспортно-логістичних підприємств приватного і державного секторів економіки.

Таблиця 1

Ключові фактори визначення конфігурації логістичної платформи

Фактори	**Параметри**
Географічний	локалізація вузла в рамках транс'європейських транспортних коридорів
	близькість великих центрів виробництва і споживання
	наявність потенційних інвесторів
	розвинута наукова та навчальна база
Бюрократичний	інтероперабельність систем управління, моніторингу і контролю
	транспарентність рішень, що приймаються
	інтероперабельність фінансових, юридичних і страхових послуг
	відкритість регіональної та локальної влади до інноваційних проектів
Технологічний	ступінь розвитку інфраструктури
	знос техніки
	сучасність технологій, що застосовуються

Продовження таблиці 1

Ключові фактори визначення конфігурації логістичної платформи

	рівень безпеки
	адаптивність до впровадження нових засобів, перевантажувальних технологій
	сумісність транспортної і комунікаційної інфраструктури
	інфраструктурна доступність послуг, що пропонуються
	ступінь розвитку інформаційного супроводу транспортно-логістичного процесу
Економічний	об'єми виробництва та споживання транспортно-логістичних послуг
	тарифи, ставки, акцизи та інші збори
	гнучкість і різноманітність попиту на транспортно-логістичні послуги
	прозорість податкової системи
	ефективність подолання мікро- та макроекономічних бар'єрів
Соціальний	можливість створення нових робочих місць
	позитивна громадська думка
	імідж надійного партнера

Метою створення таких платформ є:

оптимізація ланцюга поставок у відповідності до критерію максимізації якості транспортно-логістичних послуг;

спрощення митних та адміністративних процедур, що забезпечує вільний вихід як на локальний і регіональний, так і на міжнародний ринок;

ріст зайнятості населення;

ріст конкурентоспроможності транспортно-логістичних підприємств.

Особливу роль відіграє проблема сумісності, адже структура логістичної платформи формується на трьох рівнях – логістичному, транспортному та інформаційно-комунікаційному. Тому успішність функціонування логістичних платформ залежить від різноманітних факторів, а конфігурація може мати регіональний, міжрегіональний або глобальний характер. Перелік таких факторів наведений у таблиці 1 [3].

Функціонування логістичних платформ в регіоні дозволяє досягнути:

синергетичного ефекту, коли взаємодія транспортних засобів, включених в структуру мультимодальної транспортної системи з метою експлуатації в межах логістичної платформи, дає більший результат, ніж сума результатів окремих транспортних засобів;

економічного ефекту, коли низька рентабельність одних транспортно-логістичних операцій перекривається високою рентабельністю інших операцій, що виконуються в тому ж ланцюгу;

несиметричного ефекту як результату нелінійних взаємозв'язків між окремими структурними елементами логістичної платформи, коли незначні інноваційні перетворення можуть викликати непропорційно серйозні наслідки.

В Європейському Союзі успішно функціонують уже декілька логістичних платформ, наприклад Ліонська та Мадридська платформи, а також логістичні платформи портів Амстердам та Гамбург. В рамках розвитку співробітництва ЄС і з метою забезпечення економічного зростання південних регіонів Туреччини найближчим часом почне свою роботу логістична платформа в порту Мерсін на Середземноморському побережжі.

Однією з можливостей підвищення конкурентоспроможності транспортного сектору України є формування так званих базових вузлів інтегрованих логістичних платформ. Іншими словами кажучи, – транспортно-логістичних центрів (hub), котрі мають стратегічне значення для розвитку регіонального ринку послуг і вирізняються як налагодженими транспортно-комунікаційними зв'язками, так і перспективами подальшого розвитку (рис. 2).

Рис. 2. **Порт, що виконує функції «хаба»**

Європейський досвід доводить, що в якості таких центрів доцільно обирати морські пори, які в найбільшій мірі готові до:

виконання функцій мультимодальних транспортно-логістичних вузлів;

комплексного розвитку транспортної і логістичної інфраструктури;

мережевого інформаційного супроводження процесу обробки вантажів;

взаємоув'язці перерахованих компонентів для скоординованої роботи.

Вплив інтеграційних тенденцій на привабливість порту як базового вузла логістичної платформи слід оцінювати приймаючи до уваги наступні фактори [3]:

1. Адаптивність порту. Сьогодні роль порту не обмежується перевалкою вантажів або традиційним обслуговуванням суден. Додана вартість портах формується також за рахунок надання багатьох інших послуг. Таким чином сучасний порт повинен не лише слугувати одним із компонентів суднохідної системи, а й мати можливість трансформуватися в ключову ланку інтегрованої транспортно-логістичної системи.

2. Раціональність стратегії реструктуризації. Традиційні стратегії вертикальної і горизонтальної інтеграції отримали останнім часом новий розвиток завдяки тісній співпраці портів, промислових і транспортно-логістичних компаній. Все це об'єктивно розширює межі ділових інтересів портів.

3. Розширення клієнтури порту. Сучасна клієнтура порту вже не обмежується судноплавними компаніями та їх посередниками. Коло споживачів портових послуг розширюється такими клієнтами, як мультимодальні оператори, туристичні, страхові фірми.

Висновки. В Україні найбільш перспективним для формування логістичної платформи є розташовані неподалік один від одного Одеський, Южний та Іллічівський порти. Також великі перспективи розвитку має Маріупольський торговий порт – морські ворота Донбасу [4].

Проте, зважаючи на повільний розвиток логістичної інфраструктури та можливості українських портів, питання про обрання кандидата на базовий вузол південної інтегруючої логістичної платформи є дуже складним. З одного боку, Одеський порт має вигідне географічне положення і розвинені міжнародні транспортно-логістичні зв'язки, наукову і навчальну базу – Одеський національний морський університет. З іншого боку, Маріупольський порт також має необхідні для цього умови. Це наявність достатніх глибин, висока оснащеність порту перевантажувальною технікою, близькість до індустріальних центрів України та Росії, розвинена залізнична мережа, повітряне сполучення, досвідчені агенти та експедитори.

Здавалося, можна говорити про такі можливості стосовно й інших портів України. Проблема полягає в тому, що замало відповідати вимогам по розташуванню, інфраструктурі, доступності, потрібно відповідати масштабам цих вимог. Тому, зважаючи на сучасні реалії, жоден український порт самотужки не здатен впоратися з роллю логістичного вузла, міжнародного і навіть регіонального масштабу.

Зважаючи на все вище зазначене, приходимо до висновку, що на даному етапі розвитку українського портового господарства потрібно робити вибір найкращого варіанту розвитку транспортно-логістичної інфраструктури для кожного порту окремо чи для групи портів, виходячи з того, наскільки вони відповідають критеріям того чи іншого логістичного утворення.

ЛІТЕРАТУРА

1. Транспортная логистика и интермодальные перевозки: учебн. пос. / Г.Малиндретос, И. Христодулу-Вартоси, М. Я. Постан, И. М. Москвиченко, А. О. Балобанов. – Одесса: Астропринт, 2004. – 164 с.
2. Совершенствование управления морскими торговыми портами [Текст] / В.И. Чекаловец, А.Л. Колодин и др. – Одесса: ОНМУ, 2002. – 142 с.
3. Примачев Н.Т., Примачева С.И. Морские торговые порты в системе интермодальных транспортних сообщений. – Одесса: ИРПЭЭИ, 2001. – 214 с.
4. Урбанский И. Перспективы развития транспортной инфраструктуры и логистики в Украине // Порты Украины, 2008. – № 5. – С. 12–15.

Ковбатюк М.В.

ОБОСНОВАНИЕ РОЛИ ПОРТОВ В РЕАЛИЗАЦИИ ЕВРОПЕЙСКОЙ ПОЛИТИКИ РАЗВИТИЯ ИНТЕРМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВОЗОК.

Опорными пунктами транспортных путей являются морские порты, которые соединяют судоходные линии с сухопутными транспортными коридорами. Но без их надлежащего оборудования и развития невозможно функционирование интермодальних транспортных путей. Одной из возможностей повышения конкурентоспособности транспортного сектора Украины является формирование так называемых базовых узлов интегрированных логистических платформ. Европейский опыт показывает, что в качестве таких центров целесообразно выбирать морские порты.

Ключевые слова: *морской порт, логистическая платформа, интермодальные перевозки, транспортно-логистический узел.*

Kovbatyuk M.V.

FOUNDATION OF PORTS' ROLE IN EUROPEAN POLICY REALIZATION OF INTERMODAL TRANSPORTATION DEVELOPMENT.

Base stations of haul ways are seaports, connected navigation lines with land transport passages. However, without its proper equipment and development the functioning of intermodal transport ways is impossible. One of the opportunities for competitiveness increase in transport sector of Ukraine is a formation of so-called base knots for integrated logistic platforms. European experience indicates, it is reasonable to choose seaports in the capacity of such centers.

Keywords: *seaport, logistic platform, intermodal transportation, transport-logistic knot.*

УДК 330.33.012

Беник Н.Г.

ПОНЯТТЯ І СУТНІСТЬ КАТЕГОРІЇ «АДАПТАЦІЯ ПІДПРИЄМСТВ»

Проведено аналіз літературних джерел, щодо визначення поняття «адаптації підприємств», розкрито зміст її основних видів та сформульовано економічний зміст поняття «адаптації підприємства».