

УДК 338.47: 656

Борисова Л. П.

к.э.н., доцент кафедры прикладной экономики

ОИФ УГУФИМТ

ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ В УКРАИНЕ

В статье рассмотрены основные проблемы и пути развития транспортно-логистических комплексов (морских логистических кластеров) в Украине.

Ключевые слова: транспортная система, логистика, логистические кластеры, морские логистические кластеры.

Постановка проблемы. Основной признак современного развития мирового хозяйства – это развертывание процессов глобализации, которые существенно влияют на систему международных экономических отношений, определяют тенденции развития национальных экономик, усиливая их взаимосвязи. Процессы глобализации приводят к значительному росту объемов перевозок, движения товара и, соответственно, грузовых потоков, как внутренних, так и международных, в том числе транзитных. Важное значение приобретает поиск оптимальных схем организации и обслуживания транснациональных товаропотоков, с учетом динамического их роста, возникновения качественно новых требований к эффективности международных перевозок и вопроса управления ими, при этом возникает необходимость повышения точности планирования, анализа и экономической оценки работы как больших транспортных систем в целом, так и отдельных элементов их. Основная цель транспортной логистики заключается в устранении перебоев и лишних расходов при перемещении транспортных средств с товарами к пункту назначения.

Анализ последних исследований и публикаций. Проблема развития транспортной логистики в Украине нашла свое отражение в исследованиях многих зарубежных и отечественных исследователей, таких, как М. О. Устенко, В. Л. Дикань, Л. Г. Зайончик, Б. А. Аникин, О. О. Бакаев, Д. Дж. Бауерсокс, А. А. Смехов, Р. Р. Ларина, Л. Б. Миротин, А. Г. Некрасов, Ю. М. Неруш, Т. А. Прокофьева, А. А. Смехов и др. В своих работах они исследовали, в том числе, проблемы транспортной логистики, связанные с оптимизацией работы транспорта в логистических системах. Однако, проблема управления отечественной транспортной логистикой и определения перспектив ее развития исследована до сих пор недостаточно, что и обуславливает актуальность статьи.

Цель статьи – выявление проблем и перспектив развития транспортной логистики в Украине и, в частности, за счет создания морских логистических кластеров, как разновидности логистического кластера, основной целью функционирования которого является предоставление услуг по морским пассажирским и грузовым перевозкам.

Изложение основного материала. Украина имеет реальные перспективы в отношении усиления своей роли как транзитного государства. Этому способствуют объективные факторы – геополитическое положение и наличие мощного транспортного комплекса. Благодаря своему географическому положению Украина является своеобразным мостом между Европой и Азией. По коэффициенту транзитности Украина занимает первое место в Европе. С интеграцией Украины в мировое хозяйство, развитием торгово-экономических связей с другими странами значительно вырастут поступления платежей за перевозку грузов различными видами транспорта, а также от разных сборов.

Для транспортной системы любого государства активное участие в глобализации рынка транспортных услуг означает:

- 1) либерализацию всех сфер транспортной деятельности, отказ от государственного регулирования, и, следовательно, рост конкуренции;

2) унификацию и универсализацию транспортных средств, технологий, технических требований, активное развитие и модернизацию транспортной инфраструктуры;

3) рост транспарентности рынка транспортных услуг, роста информационной открытости (в частности финансовую информацию), подчинение деятельности транспортных компаний требованиям закона и международных соглашений [1].

В соответствии с прогнозами мирового экономического развития рост мировой торговли опережает и еще будет более опережать рост мирового производства. При этом наиболее стремительный рост товарообмена состоится в северной Америке, Европе, странах Азиатско-тихоокеанского региона. Выгодное географическое положение Украины на пути основных транзитных потоков между Европой и Азией, развитая транспортная сеть создают все необходимые предпосылки для привлечения значительных объемов транзитных грузов и пропуска их по кратчайшим направлениям. Растущие грузопотоки, которые соединяют Европу с Японией, Китаем, Индией и другими странами имеют очевидное тяготение к украинским транспортным коммуникациям. Первоочередным заданием для наращивания объемов транзита через Украину является обеспечение надлежащих управления и организации этих процессов. Однако на транспорт Украины действует ряд деструктивных факторов, которые приводят ее к потере позиций на мировом рынке транспортных услуг. Особенно остро это чувствуется на морском транспорте, который почти полностью работает на рынке международных перевозок и не в состоянии выдержать конкуренцию мирового рынка.

В данное время остро встал вопрос обновления флота – учитывая значительное моральное старение и физический износ судов (свыше 15 лет), а также их малотоннажность (ее средний показатель в 3-5 раз меньше аналогичного в США, Японии, Греции и Либерии). Его решение требует реструктуризации судостроительной отрасли, налаживания выпуска судов

разного назначения на конверсионных заводах в Николаеве, Херсоне, Керчи и Феодосии, а также на 8 судоремонтных заводах Украины.

Однако не достаточно лишь того, чтобы грузы быстро и качественно переваливались в портах, прежде всего необходимо обеспечить своевременную доставку этих грузов к конечному месту назначения, что возможно лишь путем тесного взаимодействия железнодорожного, морского и автомобильного видов транспорта.

Проявлением такого сотрудничества является организация контейнерных, контрейлерные, мультимодальных и интермодальных перевозок.

По оценке комиссии ЕС самым успешным проектом 2009 года был признан поезд комбинированного транспорта "Викинг", протяженность движения которого составляет 1753 км, что соединил черноморские порты Ильичевск и Одессу с балтийской торговой гаванью "Клайпеда" [2]. Рост объемов мировой морской торговли и усиление конкуренции на рынке морских перевозок предопределяет рост требований к качеству портовых услуг, в частности, сокращение расходов на время и доставку грузов.

Основная цель логистики в сфере транспортировки, в том числе, и в морских перевозках, заключается в устранении перебоев в непрерывном перемещении товаров и транспортных средств от пункта отправления к пункту назначения.

Принципы транспортной логистики (минимизация расходов на транспортировку; принцип стандартизации тары; экономии от масштаба и дальности перевозок; распределения и отказа от неэкономичных товаров; доставки грузов точно в срок) становятся основными направлениями совершенствования транспортных технологий в сфере движения товара, интеграции производственных и транспортных процессов [3].

Существуют факторы, которые негативно влияют на качество предоставления услуг в морских торговых портах Украины, среди которых особенное значение приобретают:

1) Отсутствие единой комплексной программы развития как морской отрасли в целом, так и отдельных ее составляющих. В Украине принят ряд законов, которые регулируют вопрос государственно-частного партнерства в сфере развития морехозяйственного комплекса: Законы Украины "О государственно-частном партнерстве" и "О морских портах". Но до сих пор не определены такие новые формы организации ведения хозяйства как "кластер", отсутствует законодательное нормирование видов, форм, особенностей создания и функционирования кластеров. К примеру, в стратегических документах, которые определяют развитие морехозяйственного комплекса, – "Транспортная стратегия Украины на период до 2020 года" и "Стратегия развития морских портов до 2015 года" – вообще не упоминается о такой форме организационного взаимодействия как кластеры.

2) Разная ведомственная подчиненность предприятий и учреждений, которые осуществляют деятельность в морской отрасли, приводит к несогласованности управленческих решений, отсутствию координации государственной политики относительно развития морехозяйственного комплекса и оптимизации его инфраструктурного обеспечения.

3) Отсутствие системной информационной и методической поддержки субъектов ведения хозяйства, деятельность которых связана с морехозяйственным комплексом региона, нехватка подготовки специалистов высокой квалификации по смежным специальностям. До сих пор не внедрено единой системы электронного документооборота между всеми участниками процесса транспортировки грузов и предоставления других логистических транспортно-транзитных услуг. Профильные высшие учебные заведения региона (Одесский национальный морской университет, Одесская национальная морская академия) не готовят специалистов по специальности "Логистика", которая существенно снижает уровень их профессиональной подготовки.

4) Низкий уровень инвестирования в инновации морехозяйственного комплекса страны, недостаточный уровень взаимодействия предприятий морехозяйственного комплекса с образовательными и научными заведениями, изношенность основных производственных фондов, устаревшие технологии, которые используются при транспортировке и обработке грузов, несовершенная таможенно-тарифная политика и, как результат – длительное время обработки грузов в украинских портах [4].

Отмеченные проблемы требуют поиска новых весомых конкурентных преимуществ функционирования морехозяйственного комплекса Украины. Такими объединениями предприятий и организаций, которые функционируют на определенной территории, и имеют большой потенциал относительно повышения их конкурентоспособности, являются кластеры.

Одесская область имеет положительный опыт создания кластеров: на базе Одесского морского торгового порта создан транспортный кластер – соответствующее решение 26 августа 2011 года принял Одесский областной совет [5].

Морской логистический кластер – это разновидность логистического кластера, современный эффективный инструмент развития морехозяйственного комплекса и смежных с ним отраслей, который активизирует и стимулирует развитие экономики регионов.

Необходимость создания морских кластеров в Одесской области обусловлена следующим:

- выгодное экономико-географическое расположение региона и его высокий транзитный потенциал, который содействует развитию транспортно-логистической инфраструктуры;
- мощный морехозяйственный комплекс, в состав которого входят семь морских портов;
- значительный научный потенциал, представленный научно-исследовательскими и проектно-конструкторскими институтами и высшими

учебными заведениями, которые занимаются исследованиями в отрасли морского транспорта;

- наличие высококвалифицированных кадров и функционирующей сети заведений образования, которые осуществляют подготовку специалистов для морского транспорта;

- сосредоточение на территории региона бизнес-ассоциаций, неправительственных организаций, представительств международных организаций, связанных с морской отраслью;

- высокий уровень активности среднего и малого бизнеса в сфере портовой деятельности [4].

Эффективное функционирование морских кластеров должно быть основано на взаимовыгодном сотрудничестве между бизнесом, научными организациями, учебными учреждениями и местной властью, которое будет способствовать достижению синергического эффекта.

Выводы и перспективы дальнейших исследований. Основные задания, которые ставятся транспортным организациям, предусматривают снижение стоимости перевозок, улучшение их качества, сокращение сроков доставки, гармоничное сочетание на рынке транспортных услуг всех видов современного транспорта. Решению этих заданий могут способствовать, в частности, морские логистические кластеры, которые позволят:

- увеличить грузопотоки, что положительно повлияет на дальнейшее развитие экспорта; значительно повысить производительность труда за счет действующей эффективной системы специализации портов на обработке определенных грузов;

- внедрить использования современных эффективных транспортных логистических концепций, которые будут способствовать уменьшению расходов перевозчика, что, в свою очередь, снизит стоимость перевозок;

- создать в рамках морского логистического кластера учебные центры и курсы по подготовке специалистов в области логистики;

- організувати і забезпечити роботою підприємства малого і середнього бізнесу;
- розвивати підприємства і компанії рекреаційної і туристичної галузей.

Список використаної літератури

1. Дороховський О. М. Проблеми та перспективи розвитку транспортно-логістичної системи України / О. М. Дороховський // Економіка і управління. – 2012. – № 5. – С. 60-65.
2. [Електронний ресурс] — Режим доступу: <http://fsoler.com/transportne-ta-skladske-zabezpechennya-logstiki/149-rol -transportu-v-logsticz.html>.
3. [Електронний ресурс] — Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/987>.
4. «Положення про транспортний кластер» – Одеська Обласна Рада, 26 серпня 2011 року № 212-VI. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://morhoz.odessa.gov.ua/Main.aspx?sect=Page&IDPage=34642&id=119>
5. Устенко М. О «Основні проблеми транспортної логістики» УкрДАЗТ // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – № 29. – С. 2–5.

БОРИСОВА Л. П. ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ В УКРАЇНІ

У статті розглянуті основні проблеми і шляхи розвитку транспортно-логістичних комплексів (морських логістичних кластерів) в Україні.

Ключові слова: транспортна система, логістика, логістичні кластери, морські логістичні кластери.

BORISOVA L. P. MAJOR PROBLEMS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT LOGISTICS IN UKRAINE

In the article basic problems and ways of development of transport-logistic complexes (marine logistic clusters) are considered in Ukraine.

Keywords: transportation systems, logistics, logistics clusters, marine logistics clusters.