

УДК 65.012.34:656 (477)

Іртищева І.О.*доктор економічних наук, професор,
професор кафедри «Менеджмент»**Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова***Мінакова С.М.***кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри «Системний аналіз і логістика»
Одеського національного морського університету***Христенко О.А.***кандидат економічних наук,
доцент кафедри «Економіка підприємств»
Миколаївського національного аграрного університету*

СТРУКТУРА ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

STRUCTURE OF TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM OF UKRAINE

АНОТАЦІЯ

У статті представлені рівні транспортно-логістичної системи, наведені основні функції сучасного порту, які є сполучною ланкою для руху вантажів між сушею та морем, виступають як центр зберігання вантажу, його перевалки та переробки, може бути місцем розташування зони переробки промислового і комерційного експорту і імпорту. Грунтуючись на отриманих результатах дослідження, у статті зроблені відповідні висновки.

Ключові слова: транспортно-логістична система, функції порту, елементи транспортно-логістичної системи.

АННОТАЦИЯ

В статье представлены уровни транспортно-логистической системы, приведены основные функции современного порта, которые являются связующим звеном для движения грузов между сушей и морем, выступают как центр хранения груза, его перевалки и переработки, может быть местом расположения зоны переработки промышленного и коммерческого экспорта и импорта. Основываясь на полученных результатах исследования, в статье сделаны соответствующие выводы.

Ключевые слова: транспортно-логистическая система, функции порта, элементы транспортно-логистической системы.

ANNOTATION

The paper presents the level of transport and logistics system. It provides the main functions of a modern port, which are the link for the movement of goods between land and sea and act as a center for the storage of goods, their handling and processing, may be the location of the area of industrial and commercial processing of export and import. Based on the results of the study, the article provides the appropriate conclusions.

Keywords: transport and logistics system, functions of port, elements of transport and logistics system.

Постановка проблеми. Для підвищення стійкості функціонування транспортно-логістичних систем нині необхідно вирішити завдання по скороченню витрат, вдосконаленню управління перевізним процесом, обґрунтуванню нормативів трудових, фінансових і матеріальних ресурсів. Особливе значення в умовах конкуренції має пошук нових форм інтеграції транспорту, митних органів, експедиторів, вантажовласників і інших учасників логістичного ланцюга доставки вантажів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні та практичні аспекти функціонування та розвитку логістичної транспортної системи в мінливих умовах розглянуті в роботах

вчених, таких як Бакаєв О.О., Писаренко В.В., Савіна Н.Б., Собкевич О.В. Питанням розвитку портів, зміни їх функцій, диверсифікації діяльності та оптимізації роботи присвячено безліч робіт вітчизняних вчених, серед яких хотілося б виділити роботи Прімачева Н.Т., Чекаловца В.Г., Колодіна А.Л., Віннікова В.В.

Постановка завдання. При створенні нових транспортно-логістичних систем і моделюванні процесу їх функціонування необхідно застосувати не "реактивний" підхід до управління власністю, а "проактивний". В цьому випадку при управлінні інфраструктурою враховується довгострокова перспектива розвитку транспортно-логістичних систем, а не тільки реакція на поточну зміну ситуації на транспортному ринку. До завдання стратегічного планування відноситься і визначення нормативів, що забезпечують зниження експлуатаційних витрат в період спаду перевезень і підвищення надійності в період збільшення розмірів вантажопотоків, що переробляються.

Виклад основного матеріалу дослідження. Основні елементи транспортно-логістичної системи в розрізі функціональної та забезпечувальної підсистем представлено на рисунку 1. Створення транспортно-логістичних систем припускає розвиток інтеграційних зв'язків з потенційними партнерами, серед яких можуть виступати і конкуренти (різні види транспорту, експедиторські структури та ін.).

Структура транспортно-логістичної системи України має складатися з п'яти рівнів логістичної взаємодії (рис. 2):

– взаємодія об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури (термінальні та вантажні комплекси, складські господарства, підприємства різних видів транспорту та транспортно-логістичного сервісу тощо);

– логістичні транспортні центри місцевого, регіонального та міжнародного призначення;

– регіональні логістичні транспортні системи;

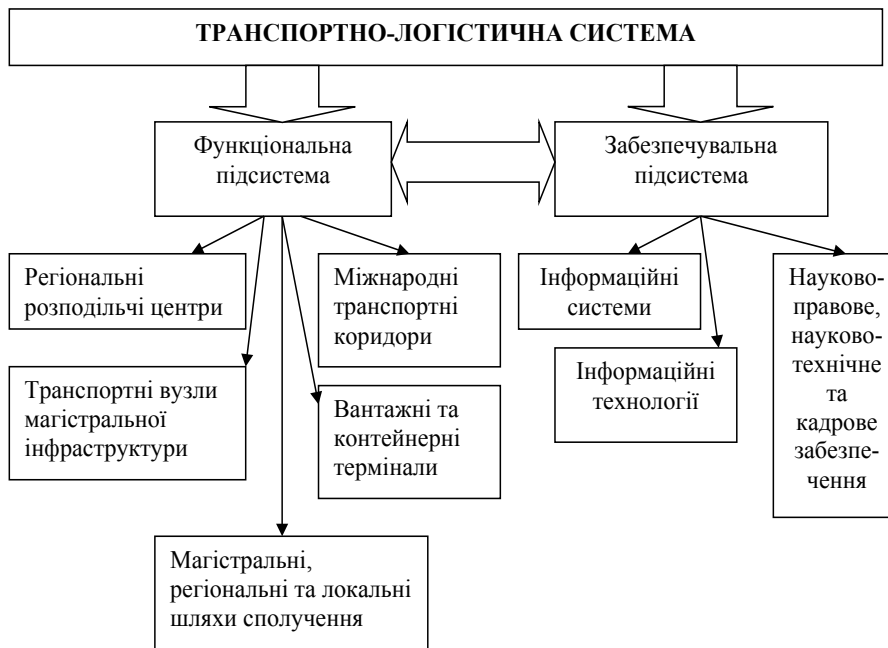


Рис. 1. Елементи транспортно-логістичної системи

- логістичні транспортні кластери;
- інтегрована транспортно-логістична система України (підсистема економічної системи країни та міжнародних транспортно-логістичних систем).

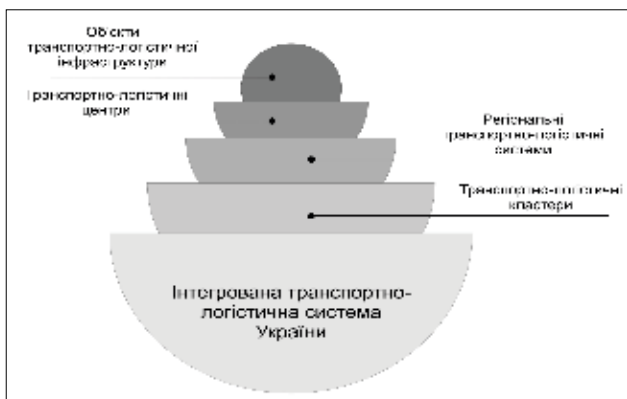


Рис. 2. Рівні транспортно-логістичної системи

Розглянемо більш детально кожний із вищенаведених рівнів транспортно-логістичної системи України окремо. Отже, перший рівень транспортно-логістичної системи характеризується низьким ступенем взаємодії об'єктів логістичної інфраструктури. Основною метою, що реалізується на цьому рівні, є координація, а також синхронізація процесів транспортно-логістичного обслуговування вантажного потоку “від дверей до дверей” за оптимальних витрат та відповідного рівня логістичного сервісу. Зауважимо, що на сьогоднішній стан розвитку об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури країни не задовольняє потребам національної економіки.

На другому рівні формуються логістичні транспортні центри локального, регіонального

та міжнародного значення, а також інформаційно-аналітичні центри. Основними завданнями функціонування ТЛЦ є забезпечення надання транспортно-логістичних послуг за мінімальних витрат на логістичне обслуговування та логістичну інфраструктуру шляхом кооперації транспортно-логістичних компаній, що надають спеціалізований комплекс логістичних послуг. Варто додати, що ТЛЦ утворюють логістичні транспортні вузли – центри зростання національної та регіональної економіки.

Наявність розвинутої логістичної інфраструктури та професійних ТЛЦ також дає змогу організувати оптимальні схеми доставки

вантажу за інтермодальними та мультимодальними технологіями.

Третій рівень являє собою регіональні логістичні транспортні системи (РТЛС), які спрямовані на оптимізацію руху вантажного потоку в межах певного регіону. Звідси виходить, що основним обмеженням цього рівня інтеграції є його територіальна належність. РТЛС сприяють взаємодії суб'єктів транспортно-логістичної діяльності при обслуговуванні вантажного потоку на території конкретного регіону, використовуючи його специфіку та потенційні можливості. РТЛС є підсистемою регіональної економічної системи та транспортно-логістичного кластера.

Логістичні транспортні кластери (ТЛК) формуються на четвертому рівні і, на відміну від РТЛС, мають головне обмеження не за територіальними ознаками, а по наближенню знаходження учасників транспортно-розподільчого процесу до міжнародних транспортних коридорів. ТЛК спрямовані на оптимізацію руху вантажного потоку у міжнародних ланцюгах постачання. ТЛК концентрує в собі транспортно-логістичну інфраструктуру прикордонних територій та певних регіонів, логістичні транспортні компанії, виробничі підприємства тощо. Концепція створення ТЛК має базуватися на нормативно-правовому регулюванні, організаційному, фінансовому, технічному, а також інформаційному забезпеченні діяльності транспортно-логістичних підприємств.

На останньому, п'ятому, рівні формується інтегрована транспортно-логістична система України (ІТЛСУ), основною метою якої є координація організаційно-економічної, технічної та технологічної взаємодії суб'єктів ринку транспортно-логістичних послуг і об'єктів тран-

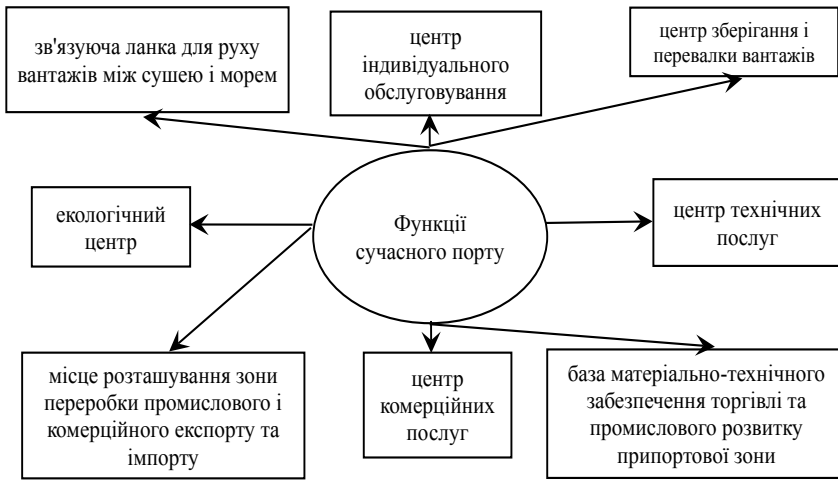


Рис. 3. Основні функції сучасного порту

відбувається активний процес диверсифікації портових послуг, при якому значна частина діяльності портів виходить за рамки звичайних функцій властивих порту.

Сучасний порт виконує наступні основні функції [2] (рис. 3):

- є сполучною ланкою для руху вантажів між сушею та морем;
- виступає як центр зберігання вантажу, його перевалки та переробки;
- може бути місцем розташування зони переробки промислового і комерційного експорту і імпорту.

спортно-логістичної інфраструктури країни для забезпечення оптимального руху вантажного потоку “від дверей до дверей”; підвищення ефективності економічної системи держави та зайняття конкурентоспроможних позицій на світовому ринку транспортно-логістичних послуг [1].

На створення ефективної ІТЛСУ як підсистеми економічної системи країни та складової частини міжнародних транспортно-логістичних систем безпосередньо впливають: міжнародне та національне регулювання перевезення вантажів, фінансова система країни (транспортної галузі), ринкова інфраструктура, природно-ресурсний потенціал країни (транспортної галузі), ринок споживачів транспортно-логістичних послуг.

Слід зазначити, що базисом для функціонування та розвитку транспортно-логістичних систем є види транспорту. Існують наступні види транспорту: залізничний, морський, річковий, автомобільний, повітряний трубопровідний.

У сучасних умовах морський транспорт загалом, та торговельні порти зокрема, є не просто проміжною ланкою між різними видами транспорту, він грає активну роль у світовій транспортній системі. Останнім часом

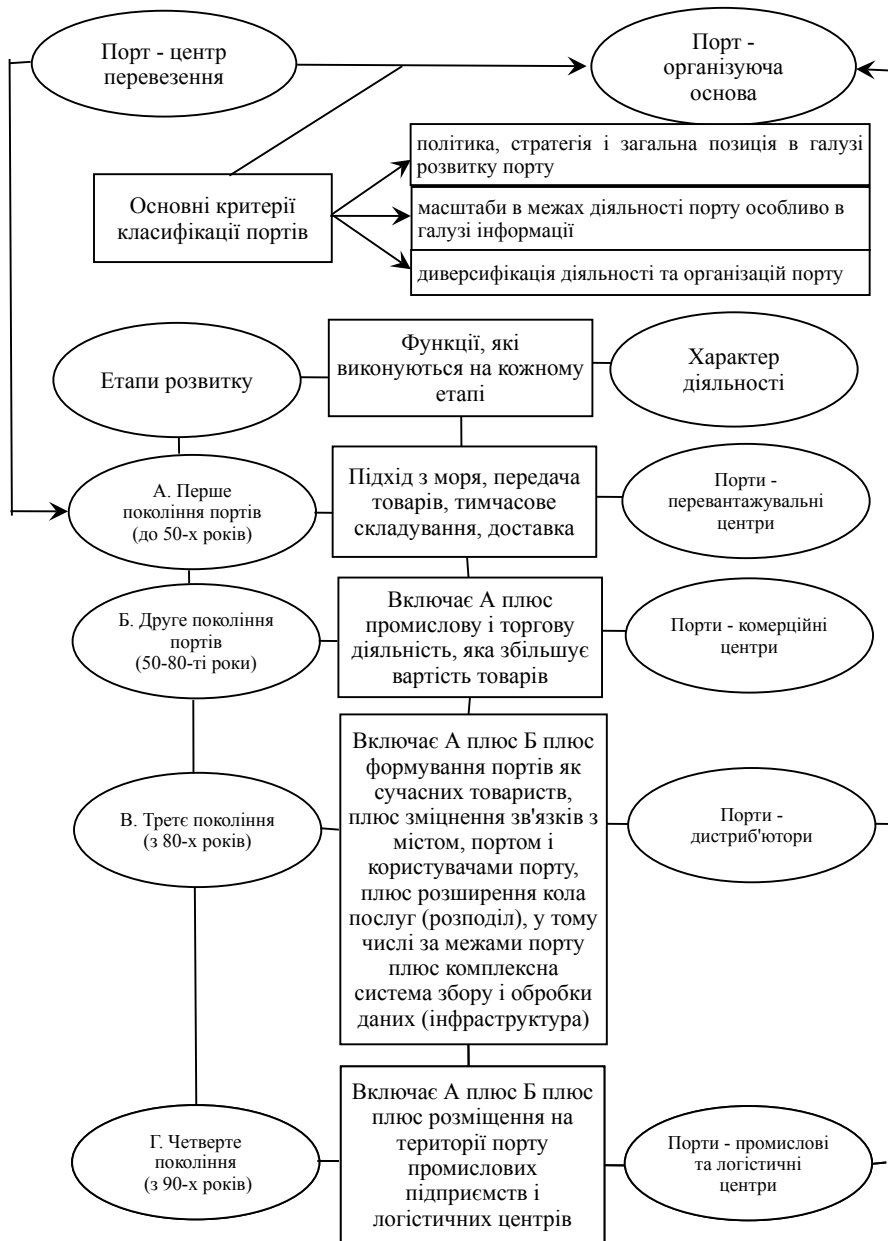


Рис. 4. Еволюція розвитку портів в ХХ столітті

Порт також є центром комерційних послуг, надаючи своїм користувачам комплекс послуг з перевалки вантажів, виступає в ролі центру індивідуального обслуговування, центру технічних послуг, екологічного центру і митної зони (як наприклад українські порти).

Крім того, за наявності сприятливих умов і підтримці уряду, порт може створити усі необхідні умови для розвитку промисловості в припортовій зоні. Іншими словами, сучасний порт – це транспортний вузол, центр послуг, база матеріально-технічного забезпечення торгівлі і промислового розвитку припортової зони.

У еволюції розвитку портів до останнього часу виділяли 3 покоління [4]. Проте, сьогодні вже можна говорити про 4-е покоління портів, які вже з'являються останнім часом. На рис. 4 приведена класифікація поколінь портів.

Нині комерційна функція і комерційний характер портів отримали у світі повне визнання. Сучасні порти вже розглядаються як промислові або комерційні підприємства. Іншим напрям активізації стратегії розвитку порту є його орієнтація на комплексну обробку і розподіл інформаційних потоків, пов'язаних з обслуговуванням вантажопотоків. Якщо у минулому основним критерієм розвитку порту виступала його інфраструктура, то сьогодні до нього додається ще один не менш важливий елемент – це "інфраструктура", тобто інформаційна структура порту [7].

Висновки з проведеного дослідження. Саме інфраструктура грає головну роль з точки зору розгляду порту як елемента логістичного ланцюжка, оскільки вона визначає конкурентоспроможність порту, тому що від неї в основному залежить якість і, головне, терміни доставки товарів від виробника до споживача.

Необхідно відмітити, що до середини минулого століття в управлінні портами домінувала консервативна стратегія адміністративної регуляції, проте вона не могла задовольнити зростаючих потреб міжнародної торгівлі. У зв'язку з цим у багатьох портах світу вже давно відмовилися від такої стратегії. На зміну прийшла стратегія комерціалізації діяльності порту. Вона сприяла появі портів другого і третього покоління, які змогли успішно вижити за рахунок росту вантажообігу, збільшення числа судозаходів і головне за рахунок організації на своїй території промислової і комерційної діяльності.

Дуже важливі аспектом стратегії розвитку сучасного порту являється його організаційна інтеграція. Порту важко перейти в категорію третього покоління без проведення певних організаційних змін, які торкаються взаємозв'язків між різними видами діяльності усередині порту і взаємозв'язків між портом і муніципальними органами. Крім того, вона припускає зміну організаційної структури управління порту, перехід від жорстких до гнучкіших і адаптивних організаційних структур.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Совершенствование управления морскими торговыми портами: учебное пособие / В.И. Чекаловец, А.Л. Колодин, Г.П. Столяров и др. – Одесса: ОНМУ, 2002. – 142 с.
2. Степанов О.Н. Стратегическое управление развитием морского порта. / О.Н. Степанов. – Одесса: Астропринт, 2008. – 324 с.
3. Совершенствование управления морскими торговыми портами: учебное пособие / В.И. Чекаловец, А.Л. Колодин, Г.П. Столяров и др. – Одесса: ОНМУ, 2002. – 142 с. ; Степанов О.Н. Стратегическое управление развитием морского порта. / О.Н. Степанов. – Одесса: Астропринт, 2008. – 324 с.
4. Меркт Е.В. Стратегические приоритеты развития мировой портовой системы / Е.В. Меркт // Развитие методов управления та господарювання на транспорті: зб. наук. праць Одеського нац. морськ. ун-та. – Вип. 7. – Одеса, 2011. – С. 17-26. ; Совершенствование управления морскими торговыми портами: учебное пособие / В.И. Чекаловец, А.Л. Колодин, Г.П. Столяров и др. – Одесса: ОНМУ, 2002. – 142 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. Совершенствование управления морскими торговыми портами: учебное пособие / В.И. Чекаловец, А.Л. Колодин, Г.П. Столяров и др. – Одесса: ОНМУ, 2002. – 142 с.
7. Крушкин Е.Д. Управление бизнесом морского порта / Е.Д. Крушкин // Развитие методов управления та господарювання на транспорті: зб. наук. праць Одеського нац. морськ. ун-та. – Вип. 7. – Одеса, 2012. – С. 80-96.
8. Голиков Е.А. Маркетинг и логистика: Учеб. пособие. – 2-е изд. – М.: Изд. Дом «Дашков и Ко», 2000. – 412 с.
9. Логистика: управление в грузовых транспортно-логистических системах: Учеб. пособие / Под ред. Л.Б. Миротина. – М. : Юристъ, 2002. – 414 с.
10. Транспортно-логистические системы, сущность и цели функционирующая <http://transportnaya-logistika.ru/logisticheskie-sistemy/ponyatie-transportno-logisticheskaya-sistema.html>.