

УДК 338

Минакова С.М.

доктор экономических наук,  
доцент кафедры «Системный анализ и логистика»  
Одесского национального морского университета

Солодовникова Е.А.

студентка  
Одесского национального морского университета

## СОВРЕМЕННЫЙ ПОРТ В ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ЦЕПОЧКЕ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ

### A MODERN PORT LOGISTICS DELIVERY CHAIN CARGO

#### АННОТАЦИЯ

В статье проанализированы и систематизированы основные решающие факторы, которые способствуют построению логистической транспортной системы. Отделены и обоснованы сущность, функции и элементы как отдельной логистической системы, так и всего национального портового комплекса с учетом компетенции различных ответственных учреждений. Основываясь на полученных результатах исследования, в статье сделаны соответствующие выводы.

**Ключевые слова:** логистическая транспортная система, логистика, функции транспортно-логистических систем.

#### АНОТАЦІЯ

У статті проаналізовано та систематизовано основні вирішальні фактори, які сприяють побудові логістичної транспортної системи. Відокремлено та обґрунтовано сутність, функції та елементи як окремої логістичної системи, так і усього національного портового комплексу з урахування компетенції різних відповідальних установ. Ґрунтуючись на отриманих результатах дослідження, у статті зроблено відповідні висновки.

**Ключові слова:** логістична транспортна система, логістика, функції транспортно-логістичних систем.

#### ANNOTATION

The article analyzed and systematized the main decisive factors that contribute to the construction of the logistics transportation system. Separated and unsubstantiated nature, functions and elements as a single logistics system, and the entire national port complex with the competence of the various responsible agencies. Based on the results of the study, the article made the appropriate conclusions.

**Keywords:** logistics transport system, logistics, transport functions-logistics systems.

В последние несколько десятилетий международная торговля стала основой экономического роста для многих стран, что в корне изменило характер деятельности портов. Для них открываются новые возможности, но, как все новое, это сопряжено с большим риском, потому что порты становятся частью огромной конкурентной системы [1].

В современных условиях торговый порт является не просто промежуточным звеном между различными видами транспорта, он играет активную роль в мировой транспортной системе. В последнее время происходит активный процесс диверсификации портовых услуг, при котором значительная часть деятельности

портов выходит за рамки обычных функций свойственных порту [5].

Современный порт выполняет следующие основные функции [6] (рис. 1):

- служит связующим звеном для движения грузов между сушей и морем;
- выступает как центр хранения груза, его перевалки и преобразования;
- может быть местом расположения зоны переработки промышленного и коммерческого экспорта и импорта.

Порт также является центром коммерческих услуг, предоставляя своим пользователям комплекс услуг по перевалке грузов, выступает в роли центра индивидуального обслуживания, центра технических услуг, экологического центра и таможенной зоны (как, например, украинские порты).

Кроме того, при наличии благоприятных условий и поддержке правительства порт может создать все необходимые условия для развития промышленности в припортовой зоне. Другими словами, современный порт – это транспортный узел, центр услуг, база материально-технического обеспечения торговли и промышленного развития припортовой зоны [5; 6].

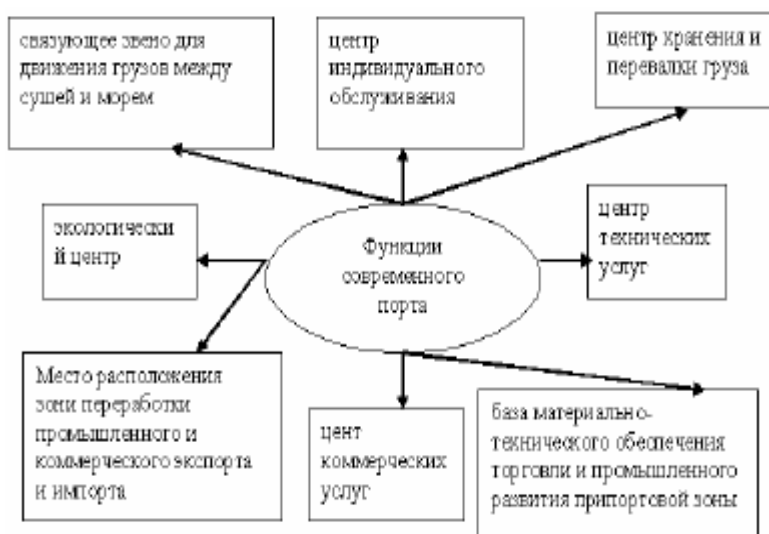


Рис. 1. Основные функции современного порта

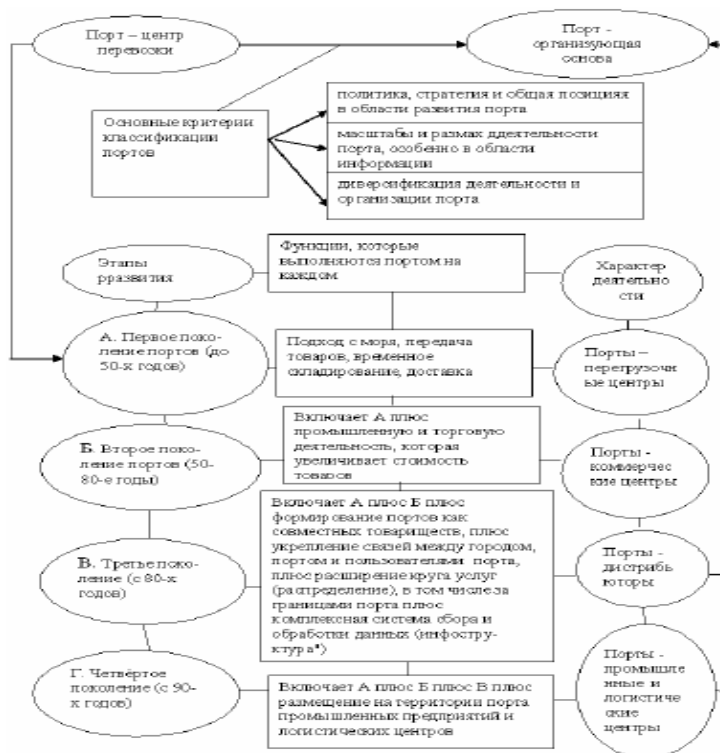


Рис. 2. Эволюция развития портов в XX веке

В эволюции развития портов до последнего времени выделяли 3 поколения [1; 5]. Однако сегодня уже можно говорить о четвертом поколении портов, которые появляются в последнее время. На рисунке 2 приведена классификация поколений портов.

Необходимо отметить, что до середины прошлого столетия в управлении портами доминировала консервативная стратегия административной регуляции [5], однако она не могла удовлетворить растущих потребностей международной торговли. В связи с этим во многих портах мира уже давно отказались от такой стратегии. На смену пришла стратегия коммерциализации деятельности порта. Она способствовала появлению портов второго и третьего поколений, которые смогли успешно выжить за счет роста грузооборота, увеличения числа судозаходов и главное за счет организации на своей территории промышленной и коммерческой деятельности [5].

В настоящее время коммерческая функция и коммерческий характер портов получили в мире полное признание. Современные порты уже рассматриваются как промышленные или коммерческие предприятия.

Другим направлением активизации стратегии развития порта является его ориентация на комплексную обработку и распределение информационных потоков, связанных с обслуживанием грузопотоков. Если в прошлом основным критерием развития порта выступала его инфраструктура, то сегодня к нему добавляется

еще один не менее важный элемент – это «инфраструктура», то есть информационная структура порта [8]. Именно инфраструктура играет главную роль с точки зрения рассмотрения порта как элемента логистической цепочки, так как она определяет конкурентоспособность порта, потому что от неё в основном зависит качество и, главное, сроки доставки товаров от производителя к потребителю.

Очень важным аспектом стратегии развития современного порта является его организационная интеграция. Порту трудно перейти в категорию третьего поколения без проведения определенных организационных изменений, которые касаются взаимосвязей между разными видами деятельности внутри порта и взаимосвязей между портом и муниципальными органами. Кроме того, она предполагает изменение организационной структуры управления порта, переход от жестких к более гибким и адаптивным организационным структурам.

Современный менеджмент в украинских портах больше ориентирован на проблемы, связанные со стивидорными и складскими операциями, в то время как зарубежные порты завоевывают авторитет у грузовладельцев путем расширения ассортимента портовых услуг относительно груза, судна и пассажиров. Если наш портовый менеджмент обходит стороной проблемы, которые возникают у клиентов вне перегрузочного процесса, то в портах Болгарии, России, Румынии и Турции все проблемы клиентов портовики рассматривают как свои собственные, именно поэтому порты этих стран, сегодня более конкурентоспособны, чем наши.

Морские порты сегодня – это неотъемлемая часть международной транспортной цепочки и мировой торговли. Когда развитие национальной экономики зависело от внутренних рынков, порты не играли такую важную роль. Процесс глобализации национальных экономик приводит государства к необходимости осуществлять макроэкономическую политику, ориентированную на экспорт, который в свою очередь обеспечивает существенный рост объема внешней торговли. В связи с этим растут значение портов и их роль в достижении национальных экономических целей.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Меркт Е.В. Стратегические приоритеты развития мировой портовой системы / Е.В. Меркт // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті : зб. наук. праць Одеського нац. морськ. ун-та. – Вип. 7. – Одеса, 2011. – С. 17-26.
2. Винников В.В. Проблемы комплексного развития морского транспорта / В.В. Винников. – Одесса : Феникс, 2010. – 229 с.

3. Haralambidis H. World wide experiences of Port Reform / H. Haralambidis, A. Veenstra. – Oxford : University press, 2009. – 125 p.
4. Примачёв Н.Т. Эффективность функциональной деятельности предприятий морского транспорта / Н.Т. Примачёв, О.Ю. Вовк. – Одесса : ИПРИЭЭИ, 2011. – 1247 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. Степанов О.Н. Стратегическое управление развитием морского порта / О.Н. Степанов. – Одесса : Астропринт, 2008. – 324 с.
7. Яровая Н.В. Экономика-организационные основы диверсификации деятельности морских торговых портов. / Н.В. Яровая // Развитие методів управління та господарювання на транспорті : зб. наук. праць Одеського нац. морськ. ун-та. – Вип. 7. – Одеса, 2010. – С. 109-118.
8. Крушкин Е.Д. Управление бизнесом морского порта / Е.Д. Крушкин // Развитие методів управління та господарювання на транспорті : зб. наук. праць Одеського нац. морськ. ун-та. – Вип. 7. – Одеса, 2012. – С. 80-96.
9. Нікулін С.Г. До питання керуваності морських портів / С.Г. Нікулін // Развитие методів управління та господарювання на транспорті : зб. наук. праць Одеського нац. морськ. ун-та. – Вип. 3. – Одеса, 2008. – С. 45-53.
10. Экономические основы функционирования морского рынка транспортных услуг / Под общей ред. Н.Т. Примачёва. – Одесса : Автограф, 2010. – 320 с.
11. Транспортная логистика и интермодальные перевозки : учебн. пос. / Г. Малиндретос, И. Христодулу-Вартоси, М.Я. Постан, И.М. Москвиченко, А.О. Балобанов. – Одесса : Астропринт, 2009. – 164 с.