

Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Наказ Міністерства освіти і науки України від 29.12.2014 № 1528)

Ефективна ЕКОНОМІКА

Дніпропетровський державний аграрно-економічний університет



№ 9, 2013 [Назад](#) [Головна](#)

УДК 656.012.34

І. П. Садловська,

*д. е. н., доцент, професор кафедри «Менеджмент організацій і логістики»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту м. Київ*

Г. Ю. Кучерук,

*д. е. н., доцент, професор кафедри «Менеджмент організацій і логістики»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту м. Київ*

ЛОГІСТИКА ЯК ІНСТРУМЕНТ У ПІДВИЩЕННІ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ РІЧКОВИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

I. P. Sadlovska,

*d. e. n., an associate professor; professor of department of «Management of organizations and logistic»,
State economical technological university of transport m. Kyiv*

G. Y. Kucheruk,

*d. e. n., an associate professor; professor of department, of «Management of organizations and logistic»,
State economical technological university of transport m. Kyiv*

THE LOGISTIC AS INSTRUMENT IS IN INCREASE OF EFFICIENCY OF WORK OF RIVER PORTS OF UKRAINE

Розглянуто логістичні методи управління діяльністю річкових портів.

The logistic methods of management of river ports activity are considered.

Ключові слова: *річкові порти, логістичні стратегії, ефективність діяльності річкових портів.*

Keywords: *river ports, logistic strategies, efficiency of activity of river ports.*

Постановка проблеми.

Розвиток сучасного ринку транспортних перевезень вимагає створення єдиної транспортно-розподільчої логістичної системи, яка дозволить прискорити доставку вантажів, забезпечити реалізацію технологій перевезень «від дверей до дверей» та «точно в термін».

Згідно проекту Транспортної стратегії України до 2020 р. [5] визначено основні напрями щодо подальшого розвитку річкового транспорту в логістичній системі перевезень. З розвитком нових технологій транспортування та впровадження мультимодальних перевезень, змінюється роль річкових портів, які повинні стати учасниками логістичних ланцюгів руху вантажів, що вимагає розробки стратегій для їх реформування

Аналіз останніх досліджень.

Вивченням проблем реформування річкових та морських портів займалися Баришнікова В.В., Винников В.В., Милославська С.В., Миротін Л.Б., Нікітін П.В., Примачов Н.Т., Степанов А.П., Титов А.В., та інші. Але низька конкурентоспроможність річкових портів України, значне недовикористання портових потужностей вимагають пошуків нових логістичних підходів в їх функціонуванні.

Постановка завдання.

Визначення напрямків використання логістики в розвитку річкових портів України.

Виклад основного матеріалу.

Річкові порти України, на відміну від європейських річкових портів, які на сучасному етапі стали центрами в логістичному русі товарів, ще знаходяться в стадії розвитку. Портові послуги відіграють надзвичайно важливу роль в розвитку економіки України та сприяють її інтеграції в європейську та світову економіку.

Вплив економічної кризи на економіку України призвів до зменшення обсягів перевезень, а особливо внутрішнім водним транспортом. Для відновлення річкових перевезень необхідно впровадження інноваційних методів управління підприємствами водного транспорту [1, с.78], основним напрямком яких є розробка та впровадження стратегій для річкових портів України.

До основних напрямків інноваційного розвитку річкових портів України з урахуванням особливостей української економіки відносяться:

1. Диверсифікація діяльності річкових портів, яка передбачає виконання нетрадиційних функцій перевізника новими підприємствами і організаціями (типу 3-PL компанії за міжнародною класифікацією), які повинні надавати клієнтам портів нові послуги (управління складськими операціями постачальників продукції, контроль замовлень запасів на складах і в дорозі, узгодження тарифів перевезень і вибір оптимальних маршрутів вантажів).
2. Реформування портової діяльності, яка передбачає створення на близьких до порту територіях підприємств та організацій, які будуть надавати промислові, торгівельні, інформаційні, фінансові та інші види послуг для вантажовласників та власників транспортних засобів.
3. Формування розвиненої економічної інфраструктури в портовій зоні (банки, страхові компанії, консалтингові фірми) також являється важливим фактором приваблення вантажопотоків в порт і підвищення його конкурентоздатності;
4. Розвиток в портовій зоні мережі малих підприємств, які надають транспортно-експедиторські, агентські, брокерські, сюрвейерські, крьюінгові та інші послуги.

5. Удосконалення системи портового маркетингу як найбільш важливого фактора підвищення конкурентоспроможності порту. До основних напрямків сучасного портового маркетингу відносяться: інформаційно-аналітичний, дослідницький і рекламно-пропагандистський.

6. Створення на базі річних портів транспортних вузлів, які стануть зв'язуючою ланкою між товаровиробником та споживачами. Перетворення річкових портів в логістичні центри обумовлено наявністю існуючих великих складських площ та транспортних під'їздних шляхів (залізничних та автомобільних).

Перехід від транспортних функцій порту до логістичних, означає, що він змінює характер свого функціонального призначення [2, с. 221]. Основні напрями їх діяльності співпадають з цілями логістики: оптимальне використання пропускної здатності, висока гнучкість в виробничій діяльності, швидка реакція на вимоги клієнтури, готовність до надання послуг, надійність та оперативність в наданні послуг, скорочення витрат, безперервне інформаційне обслуговування клієнтури, урахування потреб та запитів клієнтури.

В українських портах сучасний менеджмент вирішує проблеми, пов'язані зі стивідорними та складськими операціями, в той час, як зарубіжні порти орієнтовані на надання річкових послуг вантажовідправникам та вантажоотримувачам по всьому ланцюгу постачань. Однією з основних функцій зарубіжних портів стало забезпечення різноманітних зв'язків між суб'єктами вантажних перевезень. У зв'язку з цим в останні десятиріччя в них розвиваються найрізноманітніші галузі економіки - не лише транспорт, але і промисловість, постачання, торгівля, експедиторські, сюрвейерські, митні та інші послуги. Тому європейські порти на сьогоднішній день більш конкурентоспроможні, ніж вітчизняні.

На рівень конкурентоспроможності портів впливають такі фактори: вартість портових послуг, інформаційна система в порту, стратегія розвитку порту, якість портових послуг, портовий менеджмент, узгодження роботи суміжних видів транспорту, портовий маркетинг, технологічна забезпеченість порту, кваліфікація персоналу, географічне розташування порту.

Сучасний річковий порт – це місце, де стикаються інтереси всіх учасників транспортного процесу: вантажовласників, перевізників, транспортно-експедиційних компаній; він є також центром комерційних послуг, які надають комплекс послуг по перевалці вантажів, виступають в ролі центра транспортного обслуговування

Головним джерелом ефективної роботи річкових портів є прискорення обробки рухомого складу різних видів транспорту по сукупності всіх операцій, включаючи перевантажувальні, збільшення виробничих потужностей та можливість освоєння на цій основі додаткових обсягів перевезень. Саме в досягненні відповідності всіх елементів системи обробки вантажу в порту полягає задача логістизації річкового порту.

На сучасному етапі основним напрямком розвитку стратегії порту є не тільки комплексне управління рухом матеріальних потоків, але і комплексна обробка та розподіл інформаційних потоків, пов'язаних з транспортуванням вантажів. Основний критерієм розвитку порту є наявність інформаційної структури порту. Саме інфраструктура відіграє основну роль в перетворенні річкового порту в основну ланку логістичного ланцюга, тому що саме від її діяльності залежить якість та строки доставки вантажів від вантажовідправника до вантажоотримувача.

До основних інформаційних потоків, які мають супроводжувати матеріальні та фінансові потоки в річковому порту, відносяться [3, с.385]:

- передача інформації про передачу грошових коштів;
- передача транспортним фірмам даних про оплату перевезень, що дозволить покращити контроль та управління грошовими коштами;
- постійний доступ до інформації про місцезнаходження вантажу в будь-який момент часу.

Інформаційно-технічне забезпечення проведення логістичних операцій в річковому порту дозволить вирішити низку задач:

- збільшити можливості для вибору суб'єктів логістичної взаємодії (вантажовідправників, посередників, вантажоотримувачів, тощо);
- за рахунок стандартизації спростити рішення значної кількості завдань;
- прискорити оперативний обмін даними з постачальниками, посередниками і вантажовласниками;
- зберігати і використовувати значний запас обсягів інформації;
- контролювати весь процес проведення логістичних операцій;
- понизити загальні накладні витрати;
- ефективно вирішувати складні задачі моделювання логістичних операцій;
- проводити комп'ютерний моніторинг з прогнозуванням місцезнаходження вантажу, стеженням за просуванням вантажів з наданням інформаційних послуг клієнтам.

В умовах ринку та жорсткої конкуренції з боку суміжних видів транспорту (зокрема залізниці) необхідно формувати та використовувати методи інформаційного управління, які можуть забезпечити отримання максимального економічного ефекту при мінімальних витратах.

Автоматизована система управління створюється на базі широкого застосування економіко-математичних методів, електронної обчислювальної техніки, системи Internet-Intranet [4, с. 106]. Використання цих методів дозволяє не тільки автоматизувати процеси управління технологічним перевантажувальним процесом в річковому порту, але і керувати товарорухом в ланках загального логістичного ланцюга. Ефективність функціонального ланки полягає в тяжінні всіх комунікацій і встановленні взаємозв'язків між внутрішніми організаційними одиницями. Але «справжня» ефективність досягається тоді, коли дана організаційна ланка отримує і обробляє інформацію, що надходить від організацій суміжних видів транспорту.

Швидкість доставки вантажу, а також формування відкритого інформаційного простору для перевізників та вантажовідправників неможливе без введення в річковому порту електронного документообігу для спрощення і прискорення «паперових» процедур. Це дасть змогу надавати інформацію вантажовідправникам про доступний транспорт, вартість фрахту, а логістичним посередникам – подавати заявки на фрахт та користуватися інформацією перевізників.

Змістом створення інформаційної технології в річковому порту повинно стати забезпечення максимальної гнучкості та покращення взаємодії ланок логістичного ланцюга транспортування вантажів, вибір технологічних варіантів обробки вантажів в умовах динамічних змін. Особлива увага повинна приділятися широкому застосуванню сучасних методів прийняття оптимальних управлінських рішень, багатокритеріальної оптимізації.

Висновок

Для підвищення конкурентоспроможності річкових портів України та залучення вантажів до річкових перевезень необхідно впроваджувати логістичні принципи в їх розвиток. Аналіз діяльності зарубіжних річкових портів показує ефективність від впровадження логістичних методів та інструментів на шляху реформування річкових портів в логістичні центри на внутрішньому водному транспорті. Річкові порти – потенційні ланки транспортного ланцюга для створення єдиної транспортно-логістичної системи України за участю внутрішнього водного транспорту.

Список використаних джерел.

1. Винников В.В., Быкова Е.Д., Винников С.В. Логистика на водном транспорте. Навч. посібник, Одеса «Фенікс» 2004.
2. Неруш Ю. М. Логистика: Учеб. – М., ЮНИТИ, 2000. – 389 с.
3. Плужников К. И. Транспортное экспедирование. – М.: Росс-Консульт, 1999. – 576 с.
4. Миротин Л. Б. Транспортная логистика: Учебник для транспортных вузов. / Под общей редакцией. – М.: Издательство «Экзамен», 2003. – 512 с.
5. Транспортна стратегія України на період від 2020 року. Постанова Кабінету Міністрів від 20 жовтня 2010 р.№ 2174.

References.

1. Vynnykov, V.V., Bykova, E.D., Vynnykov S.V. (2004), *Lohystyka na vodnom transporte*, [Logistik on water – carriage], Feniks, Odesa, Ukraine.

2. Nerush Ju. (2000) Logistika [logistic]: Ucheb. – M., JuNITi, – 389 s.
3. Pluzhnikov K. I. (1999) Transportnoe jekspedirovanie [transport expedition]. – M.: Ross-Konsul't., – 576 s.
4. Mirotin L. B. Transportnaja logistika [transport logistic]: Uchebnik dlja transportnyh vuzov./ Pod obshej redakciej. – M.: Izdatel'stvo «Jekzamen», 2003. – 512 s.
5. Transportna stratehiia Ukrainy na period vid 2020 roku [transport strategy of Ukraine up to 2020 year] Postanova Kabinetu Ministriv vid 20 zhovtnia 2010 r.№

2174.

Стаття надійшла до редакції 17.09.2013 р.

ТОВ "ДКС Центр"