

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

кг / чел, СНГ-246,6 кг / чел, Україні 166,5 кг / чел) [1]. Ще однією з проблем українських підприємств є знос основних фондів і низька енергоефективність галузі. У середньому енерговитрати на 25-25% вище середньосвітових, що являє собою величезний резерв у скороченні собівартості продукції. Українські металургійні підприємства не володіють достатнім обсягом фінансових ресурсів для забезпечення необхідної модернізації виробництва, без залучення іноземних інвестицій.

Таким чином, у металургійній галузі України простежується висока експортна орієнтація. На діяльність підприємств впливають зовнішні чинники глобального і національного масштабу, які необхідно враховувати і оцінювати для успішного проведення стратегічних змін. Зовнішньоекономічна політика – один з основних важелів впливу держави на галузі орієнтовані на експорт. Проведений аналіз показує, що найбільший вплив на галузі надають міжнародні договори, які значно полегшують умови експорту. Підвищення інвестиційної привабливості української економіки має збільшити як внутрішній ринок сталі, так і забезпечити приплив інвестицій, необхідних для модернізації виробничих потужностей.

Результати проведеного дослідження свідчать о необхідності розробки такої методології формування і розвитку системи управління стратегічними змінами в металургійній галузі, яка б враховувала, з одного боку нинішній стан вітчизняних металургійних підприємств, а, з другого, передовий в технічному відношенні закордонний досвід металургійних підприємств і ринкову кон'юнктуру.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Государственный комитет статистики Украины [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
2. Всемирная ассоциация производителей стали [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://www.worldsteel.org/statistics/statistics-archive/yearbook-archive.html>
3. Фатхутдинов Р.А. Стратегический маркетинг: Учебник. — М.: ЗАО "Бизнес-школа "Интел-Синтез", 2000. — 640 с.
4. Томпсон А. А., Стрикленд А. Дж. Стратегический менеджмент. Искусство разработки и реализации стратегии: Учебник для вузов. – М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1998. – 576 с.
5. Люкшинов А.Н. Стратегический менеджмент: Учебное пособие для вузов. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2000. - 375 с.

ЛОГИСТИЧЕСКАЯ КОНЦЕПЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ ПЕРЕВОЗКАМИ ГРУЗОВ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ

Гриценко С.И., д.э.н., профессор, профессор кафедры маркетинга Донецкого национального университета

Гриценко С.И. Логистична концепція управління перевезеннями вантажів в умовах глобалізації економіки.

У статті розглянуто взаємозв'язок оцінки параметрів глобалізованості національної економіки, циклічності її розвитку та логістичної концепції управління перевезеннями вантажів. Подано механізм урахування глобального впливу на конкурентоспроможність вітчизняних перевізників. Сформульовані завдання по підвищенню конкурентоспроможності вітчизняних перевізників і поліпшенню якості транспортних послуг. Виділені основні принципи і сприятливі умови організації перевезень в системі логістичного управління. Визначені основні характеристики програмного забезпечення категорії CRM (Customer Relationship Management) – управління взаєминами з клієнтами. Висвітлена програма автоматизації діяльності транспортно-експедиційних підприємств "Експедитор+", яка є новітнім продуктом на ринку транспортно-експедиційних послуг. Вона дозволяє вирішувати транспортні завдання будь-якої складності і надає для цього комплекс функціональних можливостей.

Ключові слова: логістика, управління, перевезення вантажів, глобалізація економіки, механізм.

Гриценко С.И. Логистическая концепция управления перевозками грузов в условиях глобализации экономики.

В статье рассмотрена взаимосвязь оценки параметров глобализованности национальной экономики, цикличности ее развития и логистической концепции управления перевозками грузов. Представлен механизм учета глобального влияния на конкурентоспособность отечественных перевозчиков. Сформулированы задачи по повышению конкурентоспособности отечественных перевозчиков и улучшению качества транспортных услуг. Выделены основные принципы и благоприятные условия организации перевозок в системе логистического управления. Определены основные характеристики программного обеспечения категории CRM (Customer Relationship Management) – управление взаимоотношениями с клиентами. Освещена программа автоматизации деятельности транспортно-экспедиционных предприятий "Экспедитор+", которая является новейшим продуктом на рынке транспортно-экспедиционных услуг. Она позволяет решать транспортные задачи любой сложности и предоставляет для этого комплекс функциональных возможностей.

Ключевые слова: логистика, управление, перевозка грузов, глобализация экономики, механизм.

Gritsenko Sergey I. Logistic conception of freight management in a globalized economy.

The article describes the interrelation of estimate of global aspects parameters of national economy, its development rate, and logistic concept of product transfer management. The instrument for accounting of global influence on competitiveness of domestic forwarders is represented in the article. Tasks for increasing the competitive ability of domestic carriers and improve the quality of transport services were enunciated. The basic principles and auspicious conditions of transport organization in the system of logistics management were detailed. Key features of the software of category of CRM (Customer Relationship Management). Program of automation of freight forwarding activities of companies "Forwarder +", which is the newest product on the market of forwarding services were illuminated. It allows you to solve the transport problems of any complexity and provides for this complex functionality.

Key words: logistic, management, product transfer, globalization of the economy, the instrument.

Постановка проблеми. Законодательно закріплена прозорість економічних процесів, відносин, програм розвитку національної економіки, торгових угод при глобальному впливві може змінити їх параметри в відповідності з глобальними пріоритетами. Преобразование экономики Украины в условиях глобализации вызвало появление исследований по разработке подходов к управлению перевозками грузов. Транспортный комплекс является основой экономики, связующим звеном всех отраслей и должен быть адаптирован к глобальному влиянию. Логистическая концепция управления перевозками грузов привела к смене приоритетов, когда основой деятельности производственных и транспортных предприятий становится неполучение максимальной прибыли для каждого участника, а ее совокупная максимизация в цели поставок и справедливое распределение с учетом долевого участия.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Управление развитием национальной экономики в контексте влияния глобальных процессов отражено в работе [1]. Динамика оценки параметров глобализованности национальной экономики и потенциала глобального влияния в течение 2000-2010 гг. была различной по степени влияния на национальную экономику. Так в течение исследуемых лет для Украины глобализованность определялась процессами роста и снижения, ее наивысшие показатели были зафиксированы в 2005 г. (0,4551), а самые низкие – в 2000 г. (0,3761), потенциал глобального влияния характеризовался только ростом в 2000 г. (0,4111), а в 2010 г. – 0,4737 [1, с. 7]. Аналіз циклічності розвитку економіки в період 1990-2011 гг. с помощью базисного показателя темпа роста реального ВВП представлен в работе [2]. В качестве базисного значения принят объем ВВП на уровне 1990 года. Период 2000-2008 гг., который оптимистично воспринимался как рост национальной экономики, на самом деле был стадией подъема. При этом на стадии подъема национальной экономики зафиксирован максимальный коэффициент глобализованности. Экономика не вышла на уровень

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

производства 1990 года, недоиспользовав потенциал фазы подъема как минимум на 25,8 % [2, с. 111]. Глобальные влияния необходимо отслеживать, чтобы национальная экономика могла реализовать заложенный потенциал для развития, а логистическая деятельность должна быть направлена на прогнозирование и минимизацию уровня влияния экономических рисков [3, с. 7]. Для эффективного взаимодействия промышленности с сектором транспортной инфраструктуры необходимо заложить основы снятия инфраструктурных ограничений, формировать материально-технический базис инфраструктуры с использованием продукции отечественной промышленности, что обеспечит бесперебойное транспортное обслуживание кооперационных связей и широкую географию доставки отечественных товаров всеми видами транспорта [4, с. 13]. Транспортная инфраструктура является одним из важнейших комплексов социально-экономической системы страны, который удовлетворяет потребности общественного производства, национальной экономики и населения в грузовых перевозках. Объем ВВП Украины в фактических ценах в 2012 году составлял 1,4 трлн. грн., его транспортная составляющая оценивается в 10%. Сфера транспорта финансирует около 6% поступлений в бюджет, занимая на рынке услуг более 40% [5].

Выделение нерешенной проблемы. Глобализация экономики может существенно изменить устоявшееся представление о том, что Украина является транзитным государством. Важным направлением использования транзитного потенциала страны и ее выгодного географического положения является усиление международного сотрудничества, реформирование своей транспортной системы, гармонизация внутреннего транспортного законодательства с соответствующим законодательством Европейского союза и формирование логистической концепции управления перевозками грузов в условиях глобального воздействия.

Цель научной статьи – обоснование логистической концепции управления перевозками грузов в контексте воздействия внешних факторов.

Результаты исследования. Логистическое управление перевозками грузов существенно меняет традиционный подход в экономических и организационных отношениях между взаимодействующими видами транспорта. В такой системе значимым компонентом стал контроль над грузом. Тот, кто контролирует груз по всей логистической цепи, имеет конкурентное преимущество перед тем, кто контролирует груз только на отдельных участках перевозки. Контроль и отслеживание перемещения груза на всем пути следования различными видами транспорта, позволяет принимать все управленческие решения по выбору маршрута движения, перевозчика, видов транспорта, узлов перевалки, освобождая от этих работ отправителей грузов. Крупные фирмы, специализирующиеся на предоставлении логистических услуг, создают собственные коммуникационные системы по сбору и предоставлению информации о грузах, клиентах, грузовом транспорте. Подобные системы разработаны в Западной Европе для морского транспорта международным обществом ТРАНСПОТЕЛ, готовятся справочные системы для железнодорожного и воздушного транспорта [6, с. 125]. В США начинает развиваться продажа по электронным каталогам без посредников. Товары при наличии отправляются из грузо-распределительных центров или изготавливаются по принципу just in time. Развитие продаж без посредников изменит роль транспортно-распределительных центров, где запасы товарно-материальных ценностей будут централизоваться, и снижаться в логистической цепи, повысится спрос на воздушный транспорт для перевозки мелких партий, будут развиваться маршрутные дальние перевозки при соблюдении качества транспортной продукции в условиях глобализации.

Качество транспортной продукции представлено следующими уровнями качества [7, с. 92]: эксплуатационная работа транспорта (уровень надежности технических транспортных средств, уровень безопасности движения, режим работы транспорта (сезонность, в течение суток); транспортное обеспечение и доступность (уровень транспортного обеспечения территории, стоимость услуг); транспортное обслуживание пользователей (соблюдение скорости и сроков доставки, синхронность перевозки грузов, степень удовлетворения спроса, ритмичность, регулярность, равномерность перевозок, комплексность, транспортный сервис для пользователей, оперативность, информативность и культура обслуживания, правовая и материальная ответственность транспорта, выполнение графика и расписания движения транспортных средств, комфортабельность проезда пассажиров).

Для реализации задач по повышению конкурентоспособности отечественных перевозчиков и улучшению качества транспортных услуг необходимо [8, с. 51]:

- создать законодательно оформленные экономические условия для стимулирования поступления отечественных и иностранных инвестиций в транспортные инфраструктурные объекты;
- обеспечить развитие видов транспорта, сопряженное с отраслями судо-, автомобиль- и авиастроения, с производителями погрузочно-разгрузочного оборудования;
- создать равные и благоприятные нормативно-правовые условия участникам транспортно-логистического рынка;
- осуществить развитие и модернизацию транспортной и складской инфраструктур для осуществления интермодальных перевозок;
- разработать совместно с соседними государствами общие технологии транзитных перевозок и механизмы установления сквозных тарифов;
- разработать механизм учета глобального влияния на конкурентоспособность отечественных перевозчиков.

Механизм учета глобального влияния на конкурентоспособность отечественных перевозчиков (рис. 1) должен основываться на мониторинге потенциала глобализации экономики как составной части системы управления перевозками грузов. Это дает возможность оценить состояние внешней среды, провести анализ происходящих в ней процессов с целью своевременного выявления предпочтений для развития и рисков неблагоприятных изменений, как для национальной экономики, так и для транспортной системы.

С учетом выявленных предпочтений для развития и рисков от внутренних и внешних угроз следует осуществлять экономические процессы, отношения, торговые сделки, страхование транспортных перевозок, программы развития национальной экономики и транспортной инфраструктуры Украины используя, снижая или предотвращая глобальные влияния инструментами управления экономикой в интересах государства.

В современных условиях, чтобы успешно конкурировать на рынке транспортных услуг, надо вступать в интеграцию и с потенциальными конкурентами внутри страны и за рубежом. Вертикальная интеграция поставщиков, производителей и потребителей, соответствующая эпохе многопрофильных фирм, уступает место горизонтальной интеграции (логистической цепи как упорядоченному множеству звеньев логистических систем). В настоящее время рынку более адекватна не конкуренция фирм, а конкуренция логистических цепей, выходящих за пределы одной организации.

Современный рынок ставит перед логистикой как связующим звеном между потребностями рынка, производством, сетью распределения и доставки задачи ускорения движения материальных потоков по логистической цепи. То есть необходимо ускорить движение товаров, сделать всю логистическую систему более гибкой, быстро адаптирующейся к условиям рынка. Рассматриваются три основных пути решения этой проблемы [9, с. 55]:

- сокращение длины логистической цепи путем более тесных контактов с поставщиками и потребителями и исключения из процессов движения товаров операций складирования;
- контроль над материальным потоком на всем пути его продвижения на основе создания информационных систем управления логистикой;
- предоставление всех видов услуг, которые связывают рынок последних с рынком спроса.

В системе логистического управления синергические связи включают все контакты между поставщиками и потребителями при выполнении заказов. Услуга клиенту становится результатом объединенных усилий составных частей единого целого.

Основными принципами организации перевозок в системе логистического управления, соблюдение которых делает возможным объединение и оптимизацию общих (логистических) затрат и расходов являются:

- 1) принцип оптимизации дополнительных затрат живого и овещественного труда у обслуживаемой клиентуры и на сопутствующие операции с грузом;
- 2) принцип оптимизации различных потерь перевозимых грузов, как прямых (просыпание, выветривание, хищение, не соблюдение температурного режима), так и по причине ухудшения качества выполнения погрузочно-разгрузочных работ;

**ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ
ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

3) принцип, по которому оптимизация внутритранспортных затрат является приоритетным только после соблюдения в полном объеме первых двух принципов.



Рис. 1. Механизм учета глобального влияния на конкурентоспособность отечественных перевозчиков

Данные принципы взаимосвязаны и взаимно дополняют друг друга, их следует реализовывать одновременно и в комплексе как единое целое, которое может привести к сокращению общих расходов на поставку товаров.

Для реализации принципов логистического управления необходимы благоприятные условия.

1. Организация внутренних и международных мультимодальных перевозок грузов под ответственностью одного перевозчика по единому транспортному документу и по единой сквозной ставке.

2. Охват логистическим управлением всех субъектов логистической цепи: товаропроизводителей, поставщиков, перевозчиков, экспедиторов, покупателей.

3. Договорное согласование режимов работы транспорта и партионности доставки грузов с режимами работы и пропускными возможностями производственных подразделений и погрузочно-разгрузочных пунктов в соответствии с периодом и графиком поставки грузов (декадный, суточный, часовой).

4. Полная ответственность транспортных предприятий за сохранность и качество перевозимых грузов на всех участках транспортирования.

5. Вовлечение в логистическую систему управления современных компьютерных технологий информационного обеспечения, включая современные (спутниковые) системы навигации о движении груза.

6. Организация транспортно-экспедиционной деятельности внутри страны и за рубежом с целью содействия расширению внешней торговли, экономии транспортных расходов благодаря выбору рациональных видов транспорта и маршрутов, интенсификации использования национальных перевозчиков и инфраструктуры, упрощения документации и таможенных процедур [9, с. 164].

В цепи поставок с точки зрения логистической концепции управления допустима неэффективность или меньшая производительность одного вида транспорта или пункта перевалки, если она обеспечивает пропорционально большие выгоды для всей логистической цепи.

Основные принципы организации перевозок в системе логистического управления лежат также в основе совершенствования транспортных операций перевозчиками, которые используют экономию масштаба, размера сети, плотности перевозок.

Экономия масштаба и размера сети достигается путем предоставления большого количества услуг на существующих маршрутах с меньшими расходами, чем это происходило бы на новых маршрутах и интегрирования взаимодополняемых услуг. Например, такая экономия способствует применению в воздушных и морских перевозках фидерных систем, развитию внутренних таможенных складов, организации операций с использованием сухопутных мостов. Интермодальный сухопутный мост через канадские порты западного побережья обеспечивает экономию времени перевозки на 50% по сравнению с полностью морской перевозкой груза из Японии на рынки восточного побережья Северной Америки. Интегрировать морскую и воздушную перевозки, экономящие время и расходы в сопоставлении с транспортировкой лишь воздушным путем выгоднее. Так тарифные ставки на перевозку из Северной Европы в Австралию через Сингапур на 30-40% ниже ставок при полностью воздушной перевозке, занимающей 25 суток, а чисто морской вариант требует 40 суток [10, с. 46].

При экономии плотности перевозок повышается степень использования логистической системы, распределяя затраты на большее

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

число пользователей, а также комбинируя ее с экономией масштаба. Примером экономии плотности может служить использование крупных судов-контейнеровозов, перевозка в вагонах двухъярусных контейнеров, что сокращает соответствующие расходы на железнодорожном транспорте до 60%.

В связи с тем, что все большее число существующих компаний предпочитает получать полный комплекс услуг из одних рук, ситуация в логистическом секторе изменилась – провайдеры логистических услуг не фокусируются только на предоставлении складских или транспортных услуг, а стремятся обеспечить весь процесс доставки, включая доставку груза и соответствующее информационное обеспечение в рамках цепочки поставок.

Программное обеспечение для транспортно-экспедиционных предприятий однозначно относится к категории CRM (Customer Relationship Management) – управление взаимоотношениями с клиентами, что повышает конкурентоспособность отечественных перевозчиков [11]. Основные характеристики данного вида программ это:

- сбор и обработка информации о клиентах и рынке в единой базе данных;
- определение процедур и правил работы менеджеров;
- предоставление сотрудникам отделов автоматизированного рабочего места;
- контроль работы с клиентами и анализ деятельности компании;
- защита клиентской базы;
- согласованная работа сотрудников различных подразделений с клиентами.

Программа автоматизации деятельности транспортно-экспедиционных предприятий "Экспедитор+" (разработчик ООО ТЭП «А-ТЕМПО»), является новейшим продуктом на рынке транспортно-экспедиционных услуг [12].

При создании программы использован опыт Американской консалтинговой компании МкКензи, проводившей анализ рынка транспортно-экспедиционных услуг, который характеризуется очень большим количеством грузовладельцев, логистических и транспортных провайдеров.

Программа "Экспедитор+" позволяет решать транспортные задачи любой сложности и предоставляет для этого следующие функциональные возможности:

1. Сложный поиск по нескольким критериям одновременно, доступный в удобном интерфейсе. На экране отображается самая важная информация о выбранных предприятиях - контактная информация, примечания, данные о транспорте. По результатам сложного поиска можно осуществить e-mail рассылку, быстро и надежно информируя перевозчиков о появлении заказа.

2. Учет текущего расположения транспорта. Экспедиционные предприятия постоянно получают от перевозчиков-партнеров информацию о текущем расположении их транспорта. Программа "Экспедитор+" позволяет систематизировать эти данные и сделать их доступными для всех менеджеров.

3. Учет перевозок, получение статистики перевозок и автоматизация выписки первичной документации. Программа позволяет вести учет перевозок и генерирует первичную документацию по каждой перевозке - заявки, договора, акты выполненных работ, налоговые накладные. Менеджер - логистик вносит данные о перевозке (маршрут, стоимость, особые условия и т.д.) один раз, после этого все транспортные документы генерируются автоматически.

4. Доступна статистика о работе каждого сотрудника отдела транспортной логистики и об отделе в целом. Информация о каждом перевозчике/заказчике позволяет узнать, сколько рейсов было выполнено, когда, по какой цене и т.д. Статистика по направлениям перевозок показывает те предприятия, с которыми были сделки по определенному маршруту, по какой цене осуществлялась перевозка, как и когда, производилась оплата.

Программа позволяет решать такие задачи, как перевозка с помощью нескольких подвижных составов с привлечением нескольких перевозчиков для осуществления сделки, либо формирование сборного груза в один грузовой отсек.

При этом наглядно предоставляются данные об общей доходности экспедиционных услуг, наличие оплат по каждому заказчику, облегчается выписка документов заказчику и перевозчику - для каждого заказчика создается индивидуальная заявка, а перевозчик получает информацию о движении по всему маршруту.

5. Возможность групповой работы над заказом. Для выполнения сложных заказов приходится контактировать с целым рядом перевозчиков, при этом над одним заказом могут работать несколько менеджеров. Функция коллективной работы с заказом позволяет эффективно организовать обработку сложного заказа. Данная функция также удобна при предварительной обработке запроса, который необходимо быстро просчитать.

6. Модуль статистики. В программе разработан модуль статистики. Формируются статистические отчеты по показателям работы всего предприятия, эффективности работы отделов и менеджеров. Отчеты со статистическими данными о заказчиках и перевозчиках.

7. Шаблонные запросы. Для сохранения и использования информации о регулярных перевозках постоянных заказчиков существует возможность создания шаблонных запросов. Реализован гибкий поиск по этим данным.

8. Высокий уровень информационной безопасности и скорости обработки данных. Программа оснащена новейшей технологией защиты - ключом HASP HL корпорации "Аладдин". Использование современной СУБД Firebird обеспечивает надежную транзакционную обработку данных, а система резервного копирования по расписанию - защиту от потери информации.

9. Возможность интеграции с бухгалтерскими и другими программами и индивидуальная настройка программы. По индивидуальному запросу возможен перенос данных из существующей базы данных предприятия в программу Экспедитор+, настройка индивидуальных параметров, оптимизация программы в соответствии со специфическими требованиями заказчика.

По оценкам Американской консалтинговой компании МкКензи, транспортно-экспедиционные предприятия, успешно внедрившие системы автоматизации, могут рассчитывать на ежегодный рост доходов от оказания услуг в размере 13%, при этом сокращаются расходы на телефонные переговоры и оформление документации, решаются вопросы безопасности хранения данных.

Успешные операции логистической цепи возникают из тесного рабочего партнерства между клиентом и провайдером услуг посредством совместного изучения возможностей для увеличения эффективности и улучшения уровня обслуживания, с помощью использования новейших систем автоматизации деятельности транспортных предприятий, что способствует улучшению качества транспортных услуг для предприятий и населения.

Выводы и предложения. Эффективность использования логистической концепции в бизнес-процессах подтверждается предпринимательской практикой как зарубежных, так и национальных компаний. Внедрение концепции логистического управления позволяет сократить уровень запасов в снабжении, производстве и сбыте, интенсифицировать процессы движения продукции, ускорить оборачиваемость оборотного капитала, снизить затраты производства и обращения, осуществить различные формы горизонтальной интеграции транспортных услуг, применять современные транспортные и информационные технологии и, тем самым, обеспечить конкурентоспособность отечественных перевозчиков в обслуживании потребителей в условиях глобализации.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. Хвесик М.А. Управление развитием национальной экономики в контексте действия глобальных процессов. / М.А. Хвесик, А.Н. Сундук // Экономика Украины. – 2013. - №3(608). – С. 4-16.
2. Здрок В.В. Моделирование економічної динаміки: [Практикум]. / В.В. Здрок, Т.Я. Лагоцький, І.М. Паславська. – Львів: «Магнолія 2006», 2013. – 256 с.
3. Управління ризиками в логістиці: [навч. посібн.] За заг. ред. В.М. Гончарова. – Львів: «Магнолія 2006», Львів, Луганськ – 2012. – 253 с.
4. Киндзерский Ю.В. Деструктивы промышленной политики в Украине и возможности их преодоления. / Ю.В. Киндзерский // Экономика Украины. – 2012. - №12(605). – С. 4-16.
5. Исследование рынка автомобильных грузовых перевозок Украины [Электронный ресурс]. Режим доступа:

**ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ
ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

http://rss.novostimira.com/n_4211485.html.

6. Никифоров В.С. Мультимодальные перевозки и транспортная логистика. Учебное пособие. / В.С. Никифоров. М.: ТрансЛит, 2007. – 272 с.
7. Тройникова Е.Н. Экономический подход к безопасности транспортных услуг. / Е.Н. Тройникова // Экономика Украины. – 2011. - №3(584). – С. 92-94.
8. Прейгер Д. Транспортная инфраструктура Украины: состояние и проблемы посткризисного развития. / Д. Прейгер // Экономика Украины. – 2011. - №6(587). – С. 50-58.
9. Логистика: управление в грузовых транспортно-логистических системах: Учеб пособие / Под ред. д-ра техн. наук, проф. Л.Б. Миротина. – М.: Юристъ, 2002. – 414 с.
10. Левиков Г.А. Управление транспортно-логистическим бизнесом / Г.А. Левиков. - М.: РКонсульт, 2006. - 144 с.
11. Электронный ресурс. Режим доступа: www.CRM.com.ua.
12. А-ТЕМПО - перевозки негабаритных, сверхтяжелых и опасных грузов [Электронный ресурс]. – Режим доступа <http://www.a-tempo.com.ua/index.php?id=8>.

**УМЕНЬШЕНИЕ РИСКОВ ИНВЕСТИРОВАНИЯ В ПОРТОВУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ РАЗВИТИЯ
ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ СО СТРАНАМИ ОЧЭС**

Грузан А.В. к.э.н. доцент, кафедры «Международная экономика» Донецкого национального университета

Грузан А.В. Уменьшение рисков инвестирования в портовую инфраструктуру на современном этапе развития внешней торговли странами ОЧЭС. Эффективная организация работы судоходных компаний невозможна без инвестирования как текущей деятельности, так и строительства нового флота. Структура эксплуатируемого флота судоходных компаний Украины не отвечает структуре национальной внешней торговли. Проблема восстановления флота для Украины становится одной из ключевых в плане обеспечения независимости внешней торговли и сохранения статуса морского государства. Пути пополнения флота общеизвестны: строительство судов на отечественных и зарубежных верфях, приобретение или наем с переходом права собственности судов, которые находятся в эксплуатации. Флот Украины есть, в основном, государственным. Поэтому возможность получения финансовых средств в Украине рассматривается в первую очередь. Все более заметными игроками на рынке портовых М&А становятся инвестиционные фонды: их интерес сосредоточен в основном на мультитерминальных комплексах, причем он не привязан к конкретным регионам и имеет достаточно широкий географический охват.

Ключевые слова: инвестирование в портовую инфраструктуру, инвестпроекты, предельная провозная способность, объекты финансовой аренды, рост оборотных активов предприятия, финансовые структуры.

Грузан А.В. Зменшення ризиків інвестування в портову інфраструктуру на сучасному етапі розвитку зовнішньої торгівлі странами ОЧЭС. Ефективна організація роботи судноплавних компаній неможлива без інвестування як поточної діяльності, так і будівництва нового флоту. Структура експлуатованого флоту судноплавних компаній України не відповідає структурі національної зовнішньої торгівлі. Проблема відновлення флоту для України стає однією з ключових у плані забезпечення незалежності зовнішньої торгівлі й збереження статусу морської держави. Шляхи поповнення флоту загальновідомі: будівництво судів на вітчизняних і закордонних верфях, придбання або наймання з переходом права власності судів, які перебувають в експлуатації. Флот України є, в основному, державним. Тому можливість одержання фінансових коштів в Україні розглядається в першу чергу. Усе більш помітними гравцями на ринку портових М&А стають інвестиційні фонди: їх інтерес зосереджений в основному на мультитерминальних комплексах, причому він не прив'язаний до конкретних регіонів і має досить широке географічне охоплення.

Ключові слова: інвестування в портову інфраструктуру, інвестпроекти, гранична провізна спроможність, об'єкти фінансової оренди, ріст оборотних активів підприємства, фінансові структури.

Gruzan A. Reduction of risks of investment in a port infrastructure at the present stage of development of foreign trade with the countries BSEC.

The effective organisation of work of the navigable companies impossible without investment both current activity, and building of new fleet. The structure of maintained fleet of the navigable companies of Ukraine does not answer structure of national foreign trade. The problem of restoration of fleet for Ukraine becomes one of key in respect of maintenance of independence of foreign trade and preservation of the status of the sea state. Ways of replenishment of fleet the well-known: building of courts on domestic and foreign shipyards, acquisition or employment with transition of the property right of courts which are in operation. The fleet of Ukraine is, basically, state. Therefore possibility of reception of financial assets in Ukraine is considered first of all. Investment funds become more and more appreciable players in the market port M&A: Their interest is concentrated basically to multiterminal complexes, and it is not adhered to concrete regions and has wide enough geographical coverage.

Keywords: investment in a port infrastructure, projects, limiting ability, objects of financial rent, growth of turnaround actives of the enterprise, financial structures.

Государственный морской транспортный флот в это время насчитывает 383 грузовых, пассажирских и грузопассажирских судна. Количество грузовых торговых судов на начало текущего года составляла 274 единицы дедвейтом 1859,1 тыс. т, реестровой вместительностью 1497,1 тыс. рег. т, средним возрастом 23 года. В количественном составе грузовой флот включает 127 универсальных судов дедвейтом 791,3 тыс. т, 60 танкеров дедвейтом 138,3 тыс. т, 25 балкеров дедвейтом 482,7 тыс. т, 13 контейнеровозов и 15 специализированных судов. С учетом старения и списание флота в 2006 г. без пополнения осталось 100 судов.

Объем внешней торговли Украины в 1997 г. достигал 31,4 млрд. долл., с которых 14,2 млрд. в экспорте. Страна ведет морскую внешнюю торговлю с 33 государствами. Порты Украины в 1997 г. перерабатывали 24,5 млн. т грузов на экспорт, 2 млн. т грузов в импорте и 1,9 млн. т транзита. В экспорте переработанной продукции горно-металлургического комплекса близко 15 млн. т, или по удельному весу близко 25 %, химпродуктов – близко 5,7 млн. т, или близко 9 %, и приблизительно 1 млн. т зерновых. Поскольку почти 8 % объема экспорта Украины представленные массовыми грузами, то, из позиции защиты экономических интересов страны, флот государственных компаний должен быть специализирован под эти перевозки, а его предельная провозная способность потенциально должна стремиться до 24,5 млн. т.

В 2007 г. флот судоходных компаний Украины в морской торговле, по данным статистики, освоил 9,86 млн. т, которые, в основном, приходятся на грузы иностранных фрахтовщиков.

В 2009 году, морские торговые порты освоили 1,38 млрд. грн вложений, которые на 62,1 % больше объемов 2008 года.

Эта цифра включает как собственные средства предприятий, так и средства долей стивидорных компаний, которые работают в ряде наших морских торговых портов.

Для сравнения, по данным Мінтрансв'язку, в портах в 2006 году было освоено 511,3 млн. грн капвложений.

Причины значительного роста «инвестиций» очевидные. На протяжении многих лет тарифы за проводку погрузочно-разгрузочных работ в портах и размеры целевое портового собрания оставались неизменными, несмотря на то, что все цены на топливо, сырье и прочее