

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

по оформлению открытия/закрытия границы для проходящих судов (ежегодно такие услуги получают около 2000 судов) и физических лиц независимо от их гражданства.

На территории порта действуют пограничная, таможенная, санитарная, ветеринарная и карантинная службы.

Договора на выполнение погрузочно-разгрузочных работ ОАО "Азовский морской порт" заключает в соответствии с действующим законодательством."

Лицо, намеревающееся заключить договор на оказание услуг по разгрузке, перегрузке и погрузке экспортно-импортных грузов, направляет по почте в ОАО «Азовский морской порт» (346780, Ростовская обл., г. Азов, ул. Петровская, 2, тел./факс: (86342) 5-24-26) заявку о заключении договора с указанием наименования (рода) груза, объема, (прочие существенные условия договора).

ОАО «Азовский морской порт» в сроки, установленные действующим законодательством, рассматривает заявку и направляет заявителю проект договора на оказание услуг по разгрузке, перегрузке и погрузке экспортно-импортных грузов.

Возможности:

- Удобное географическое положение: порт является воротами во Внутреннюю Водную Транспортную Систему (ВВТС).
- Интермодальные связи (доступ по ж/д и автотрассе).
- Эффективное перегрузочное оборудование.
- Гибкая система эксплуатации и разумные тарифы.
- Для постоянных клиентов предоставляется 50 % скидка на портовые сборы (начиная с шестого судозахода).
- Квалифицированный персонал.
- Интенсивное развитие порта.
- Порт открыт для захода иностранных судов (предоставляются услуги по открытию/закрытию границы для проходящих судов).
- Возможность одновременного хранения до миллиона тонн .

Резюме. Для продолжения успешной интеграции украинских портов в транс-портную систему Черноморского региона и глобальную мировую транспортную сеть необходимо уделить особое внимание реконструкции и развитию украинских портов в соответствии с потребностями мирового рынка. А для этого, в свою очередь, крайне необходимо в кратчайшие сроки создать благоприятные условия для реализации инвестиционных проектов, четко проработать нормативную базу для успешного и взаимовыгодного сотрудничества с частным капиталом, привлечение которого в отрасль является неотъемлемым условием ее развития.

Резюме. Для продовження успішної інтеграції українських портів у транспортну систему Чорноморського регіону й глобальну світову транспортну мережу необхідно приділити особливої уваги реконструкції й розвитку українських портів відповідно до потреб світового ринку. А для цього, у свою чергу, конче потрібно в найкоротший термін створити сприятливі умови для реалізації інвестиційних проектів, чітко проробити нормативну базу для успішного й взаємовигідного співробітництва із приватним капіталом, залучення якого в галузь є невід'ємною умовою її розвитку.

Summary. To continue the successful integration of Ukrainian ports in the trans-portal system in the Black Sea region and the global transportation network is necessary to give special attention to the reconstruction and development of the Ukrainian ports in accordance with the needs of the world market. This, in turn, is vital as soon as possible to create favorable conditions for investment projects that clearly work out a regulatory framework for successful and mutually beneficial cooperation with private capital, the attraction which the industry is essential for its development.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. Павлов В.И. Транспортно-логистичний комплекс регіону: інтеграційні процеси: моногр. / В.И. Павлов, С.М. Бертінік. – Луцьк: Настир'я, 2005 – 256 с.
2. Макогон Ю.В. Україна – держава морська / Ю.В. Макогон. – Донецьк: Ноуліндж. – 2010. – 391 с.
3. Нечаев Г.И. Внедрение автоматизированных информационных систем как один из путей развития транспортной логистики / Г.И. Нечаев, Г.Г. Гаркуша, И.В. Сагиров // Вісник Східноукр. нац. ун-т ім. В. Даля: наук. журнал. – № 6(177) Ч. 1. – Луганськ, 2012. – С. 28 – 31.
4. Нечаев Г.И. Задачи развития транспортной инфраструктуры востока Украины / Г.И. Нечаев, Б.П. Гуцало, М.Э. Слободянюк // Вісник Східноукр. нац. ун-т ім. В. Даля: наук. журнал. – № 6(177) Ч. 1. – Луганськ, 2012. – С. 9 – 11.

СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОГО И ПРОМЫШЛЕННОГО ВОДНОГО ПРОСТРАНСТВА УКРАИНЫ В ЧЕРНОМОРСКОЙ ЗОНЕ

Макогон Ю. В., заведующий кафедрой "Международная экономика" Донецкого национального университета, директор Регионального филиала Национального института стратегических исследований в г. Донецк, заслуженный деятель науки и техники Украины, д.э.н., профессор (Украина)

Макогон Ю. В. Становление и развитие логистического и промышленного водного пространства Украины.

Проблема украинских портов относительно предоставления интегрированных транспортных услуг неразрывно связана с состоянием системы наземного транспорта, и особенно, железнодорожного транспорта Украины. Выражается она в том, что на железнодорожных станциях практически отсутствуют современные средства связи. Это приводит к тому, что грузовые маршруты нередко идут в обход Украины из-за того, что грузовладелец не имеет возможности постоянно отслеживать движение своих грузов по украинской территории. По своим возможностям железнодорожный транспорт уступает морскому, но перегруженность традиционных маршрутов, когда возникают новые регионы, генерирующие грузопотоки, и это обуславливает необходимость развития существующих и формирования новых логистических маршрутов. Стратегия формирования мультимодальных логистических маршрутов должна базироваться на повышении роли энергосберегающих и экологических видов транспорта: железнодорожного, морского, речного.

Ключевые слова. Инфраструктура транспорта, поливариантные транспортные логистические цепочки, оптимизация грузопотоков, мультимодальные транспортные коридоры, логистические маршруты, транспортно-логистический рынок, управленческая логистика, рынок контрактной логистики.

Макогон Ю. В. Становлення й розвиток логістичного й промислового водного простору України.

Проблема українських портів щодо надання інтегрованих транспортних послуг нерозривно пов'язана зі станом системи наземного транспорту, і особливо, залізничного транспорту України. Виражається вона в тому, що на залізничних станціях практично відсутні сучасні засоби зв'язку. Це приводить до того, що вантажні маршрути нерідко йдуть в обхід України через те, що вантажовласник не має можливості постійно відслідковувати рух своїх вантажів по українській території. По своїх можливостях залізничний транспорт уступає морському, але перевантаженість традиційних маршрутів, коли виникають нові регіони, що генерують вантажопотоки, і це обумовлює необхідність розвитку існуючих і формування нових логістичних маршрутів. Стратегія формування мультимодальних логістичних маршрутів повинна базуватися на підвищенні ролі енергозберігаючих і екологічних видів транспорту: залізничного, морського, річкового.

Ключові слова. Інфраструктура транспорту, поліваріантні транспортні логістичні ланцюги, оптимізація вантажопотоків, мультимодальні

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

транспортні коридори, логістичні маршрути, транспортно-логістичний ринок, управлінська логістика, ринок контрактної логістики.

Makogon Y. Formation and development of logistical and industrial water space of Ukraine.

The Problem of the Ukrainian ports concerning granting of the integrated transport services inseparably linked with a condition of system of ground transport, and especially, a railway transportation of Ukraine. It is expressed that at railway stations practically are absent modern to a communication facility. It leads to that cargo routes quite often make a detour of Ukraine that the cargo owner has no possibility constantly to trace movement of the cargoes on the Ukrainian territory. By the possibilities the railway transportation concedes sea, but congestion of traditional routes when there are the new regions generating goods traffics, and it causes necessity of development existing and formations of new logistical routes. Strategy of formation of multimodal logistical routes should be based on increase of a role of power and ecological types of transport: railway, sea, river.

Keywords. A transport infrastructure, polyvariant transport logistical chains, optimisation of goods traffics, multimodal transport corridors, logistical routes, the transportno-logistical market, administrative logistics, the market of contract logistics.

Постановка проблеми. Учitando, что через территорию Украины проходит ряд международных транспортных коридоров, наша страна весьма привлекательна для перевозок транзитных грузов в направлении Европа-Азия и Север-Юг. Таким образом, стремительный рост мирового внешнеторгового оборота в значительной степени определяет главные направления развития и украинского транспортно-логистического рынка. В этих условиях перед Министерством транспорта и связи особую актуальность приобретает вопрос реализации политики, направленной на решение. В первую очередь это касается мультимодальных контейнерных и контрейлерных маршрутов в рамках международных транспортных коридоров, таких как Северное море, Балтика-Черное море, ТРАСЕКА, Европа-Азия, «Шелковый путь». Для этого Украине нужно перейти к практике работы блок-трейнов по направлениям Балтика-Черное море, Северное море-Черное море, украинские черноморские порты – Москва и другие регионы РФ. По своим возможностям железнодорожный транспорт уступает морскому, но перегруженность традиционных маршрутов, когда возникают новые регионы, генерирующие грузопотоки, такие как Западный Китай, Северная Индия и другие, обуславливает необходимость развития существующих и формирования новых логистических маршрутов.

Необходимо решить важную проблему интенсификации развития инфраструктуры транспорта и глобальной транспортной логистики, состоящей в формировании и использовании поливариантных транспортных логистических цепочек для оптимизации грузопотоков, снижения затрат и ускорения доставки, в том числе практической реализации идеи «нового Шелкового пути».

Цель. Создать условия формирования мультимодальных логистических цепочек.

На данный момент такие «узкие места» – ограниченная пропускная способность отдельных участков железных дорог, задержки при пересечении границ, перегрузки с одного вида транспорта на другой и технологические сбои, что, в свою очередь, снижает качество услуг. Стратегия формирования мультимодальных логистических маршрутов должна базироваться на повышении роли энергосберегающих и экологических видов транспорта: железнодорожного, морского, речного. Удельный расход топлива этих видов транспорта на порядок ниже, чем автомобильного. Между тем в Украине сложилась негативная тенденция строительства складских логистических комплексов вдали от железнодорожных и водных магистралей, то есть ориентированных только на автомобильный транспорт. Министерство, к сожалению, пока не проводит активной политики по целенаправленному формированию сети логистических терминалов. Необходима согласованная с местными органами власти политика выделения земельных участков для строительства складских логистических комплексов вблизи железнодорожных путей, на основных пограничных станциях. Для этого «Укрзалізниця» необходимо сохранять сеть подъездных путей и подготовить предложения органам местного самоуправления по оптимизации размещения складских логистических комплексов, исходя из требований максимального использования железнодорожного транспорта для подвоза и вывоза грузов.

В то время как в Европе успешно развивается внутренний водный транспорт, Украина до сих пор не присоединилась к важнейшему для речного транспорта Европейскому соглашению (1996 г.). По судоходным каналам Рейн-Майн-Дунай и разветвленной системе внутренних водных путей и устьевых портов Амстердам, Роттердам, Антверпен, Констанца груз может быть доставлен внутренним водным транспортом практически по всей Европе. Для Украины перспективны внутренние водные маршруты Одер-Висла-Припять-Днепр и Западная Двина-Припять-Днепр с устьевыми портами Рига-Херсон.

Вообще в условиях глобализации мировой экономики и увеличения товарооборота темпы спроса на логистические услуги, которые оцениваются в 10 % ВВП, неуклонно растут: в Европе – на 5 – 6 % в год, в Америке – на 18 – 20 %. Особенно быстрыми темпами развиваются комплексные услуги по управлению цепями поставок. По Украине таких официальных данных нет. Логистикой у нас занимаются в основном западные компании. Национальным транспортным компаниям достаются заказы на выполнение работ на отдельных участках, то есть кому-то вершки, а кому-то корешки. Несмотря на то, что логистический рынок Украины находится на этапе становления, уже формируются предпосылки к развитию 3PL и 4PL провайдеров, способных решать все вопросы – от исполнения отдельных операций в сфере логистики до предоставления комплексных услуг и интегрированного управления логистическими цепочками предприятия-клиента. В структуре украинского транспортно-логистического рынка главную часть составляют транспортно-экспедиторские услуги, значительно меньшую – складирование и таможенно-брокерские услуги, а также управленческая логистика. Емкость рынка контрактной логистики оценивается в Украине в 11 – 14 млрд USD. В Германии же эта сфера деятельности по прибыльности занимает третье место после автомобилестроения и фармацевтики. Важную роль играет формирование сети логистических центров, предоставляющих комплексные услуги, включающие хранение, дистрибуцию, упаковку, сортировку товаров, а также информационные, консалтинговые, финансовые услуги.

Для более эффективного использования инфраструктуры украинской части 3-го и 5-го международных транспортных коридоров и усовершенствования организации транспортного процесса на этих направлениях необходимо создать логистические и накопительно-распределительные центры на границе с Венгрией, Словакией и Польшей, а также вблизи крупных морских портов. Так, по прогнозу «Укрзалізниця», до 2015 г. ожидается увеличение объемов железнодорожных перевозок на 9 %. На наш взгляд, цифра явно занижена, если учитывать предполагаемые темпы роста экономики Украины и мировой торговли. В будущем железнодорожный транспорт может не справиться с перевозками, так как, по нашему мнению, их объем может возрасти к 2015 г. до 30 %.

Еще одна важнейшая проблема в условиях планируемого в 2015 г. увеличения судозаходов крупнотоннажных судов в морские и речные порты, расположенные в акватории Днепро-Бугского лимана, – проведение дноуглубительных работ до 12,5 – 13,5 м. Надо отметить недостаточные пропускные способности автомобильно-железнодорожных морских переправ, что в первую очередь обусловлено монополизацией этого рынка одной компанией и полным отсутствием конкуренции. Как следствие, в Ильичевском порту средний срок ожидания загрузки на паром вагонов в 2007 г. составил 5 суток, при выводе одного судна-парома из эксплуатации – 7 – 14 суток; грузовых автомобилей – 4 суток, при выводе одного судна из эксплуатации – 10 – 20 суток.

Все вышеперечисленные факторы являются прямой причиной снижения эффективности работы транспорта. Прежде всего, это вопрос «брошенных» поездов, которых за 2007 г. было 878, или более 43 тыс. вагонов. Нехватка портовых мощностей приводит к необходимости объявления конвенционных ограничений на завод грузов в порты. В 2007 г. по «Укрзалізниця» было введено 133 конвенции, что повлекло за собой потерю объемов грузов в размере 75,5 тыс. вагонов. Общие потери от «брошенных» поездов и конвенционных запретов оцениваются в 250 – 300 млн. грн. Слишком большим остается и время простоя вагонов под грузовыми операциями в портах и на подъездных путях промышленных предприятий, в первую очередь горно-металлургического комплекса: в 2007 г. – 21 час, в этом году – уже 22,5 часов. В целом, решение проблемы сводится к двум основным направлениям: во-первых, это прогнозирование потребности и интенсификация развития новой инфраструктуры; во-вторых, повышение эффективности использования уже имеющейся.

Рассмотрим на примере четырех регионов – Днепро-Бугского, Черноморского, Дунайского и Азовского – перспективы роста грузооборота и задачи, возникающие в этой связи перед транспортниками в части повышения пропускной способности инфраструктуры морских портов. Прогнозируемый грузооборот портов Днепро-Бугского региона на 2015 г. по «умеренно-оптимистическому» сценарию развития может составить 60 млн. т, что в 3,1 раза выше существующих показателей. Основной прирост предусматривается осуществить за

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

счет переработки навалочных и контейнерных грузов, а также грузов «брейк-балк».

Основные задания, которые стоят сегодня перед транспортной отраслью и требуют безотлагательного решения следующие:

- обоснованный прогноз увеличения объемов транспортной работы, который будет соответствовать росту ВВП Украины и ее внешнеторговому обороту, а также прогнозируемым транзитным потокам;
- сформированная на основе этого прогноза Программа комплексного развития железнодорожной инфраструктуры, портовых перерабатывающих комплексов, припортовых железнодорожных станций и подходов к ним, а также автомобильных дорог;
- реализация концепции и стратегических программ реформирования и развития всех видов транспорта;
- разработка и реализация инвестиционных проектов развития инфраструктуры;
- усовершенствование системы регулирования транспортных тарифов;
- создание общего информационного поля для всех участников транспортного процесса;
- формирование оптимальной сети логистических центров в Украине.

Общая оценка тенденций, которые проявились на внутреннем (автомобильном, железнодорожном, внутреннем водном) транспорте европейского континента в последние годы, с учетом кризисных явлений в экономике, была сделана еще в феврале 2009 г. на 71-й сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН. Отметив, что «за последний год перспективы роста мировой экономики резко сузились», секретариат ЕЭК ООН в своем аналитическом обзоре пришел к выводу, что в ближайшее время, впервые с 1982 года, «по всему региону ЕЭК рост грузовых перевозок замедлится в большей степени, чем рост ВВП... Снижение объемов торговли товарами, по всей видимости, приведет к сокращению внутренних транспортных потоков. Слабеющий потребительский и инвестиционный спрос будет продолжать оказывать негативное влияние на все виды транспорта».

В любом случае вполне очевидно, что процессы, происходящие на ВВТ европейского континента, не могут не влиять на этот вид транспорта в Украине, тем более что страна поставила цель интегрировать национальные внутренние водные пути в единую сеть водных путей континента. Последние по времени серьезные шаги в этом направлении были сделаны недавно: 28 сентября 2009 г. Президент Украины подписал Указ о присоединении Украины к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения, а 17 ноября им был подписан Закон о присоединении Украины к Европейскому соглашению о международных перевозках опасных грузов на внутренних водных путях (ВОПОГ). Поэтому вполне очевидна заинтересованность Украины в оптимизации тех процессов, которые определяются решениями ЕЭК ООН в сфере внутреннего судоходства и результативности исследований, проведенных этой международной организацией.

В первом направлении приоритет отдается устранению «узких мест» на водных путях и восполнению так называемых «недостающих звеньев» путей категории Е. Второе направление касается разработки и принятия многочисленных нормативных предписаний и рекомендаций в сфере судоходства и перевозки грузов, унификации судовых документов и технических предписаний для судов в целях обеспечения безопасности судоходства, предотвращения загрязнения вод и воздуха судами внутреннего плавания, информационного обеспечения судоходства и т.д. По каждому из пунктов плана определена их очередность (первая или вторая) во времени, отведенном для реализации программы. Более подробно к каждой из проблем ВВТ, которыми ЕЭК ООН занимается многие годы и (или) которыми ей предстоит заниматься в ближайшую пятилетку, мы еще вернемся в последующих публикациях.

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 входит за рамки обычных функций свойственных порту.

Современный порт выполняет следующие основные функции:

- 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.

В эволюции развития портов до последнего времени выделяли 3 поколения. Однако, сегодня уже можно говорить о 4-м поколении портов, которые уже появляются в последнее время. Необходимо отметить, что до середины прошлого столетия в управлении портами доминировала консервативная стратегия административной регуляции, 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.

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 "инфоструктура", то есть информационная структура порта. Именно инфоструктура 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.

Порты третьего поколения появились в 80-х годах благодаря интенсивному развитию контейнеризации и широкому распространению мультимодальных перевозок. Кроме того, этому способствовало развитие логистического подхода в управлении и оптимизации цепей поставок (в которые активным образом включались порты). Однако это совсем не значит, что деятельность портов первого и второго поколения подошла к концу.

Традиционные портовые услуги, связанные с обработкой судов, остаются и будут оставаться основной деятельностью порта. Разница состоит лишь в то, что в портах второго и третьего поколения кроме традиционных, то есть стивидорных услуг, дополнительно оказывается широкий комплекс услуг не только грузу, но и судну и пассажирам. При этом навигационные услуги, грузовые операции, складирования грузов и другие традиционные портовые услуги выполняются на уровне современного менеджмента с использованием новейших средств телекоммуникации. В портах третьего поколения портовая инфоструктура, как правило, интегрированная в телекоммуникационную сеть, которая нередко совмещает всех участников не только транспортного процесса, но и процесса производства и распределения товаров, то есть общую логистическую цепочку.

В XXI веке порты третьего поколения призваны играть роль связующих звеньев, которые связывают магистральные (межконтинентальные) направления различных видов транспорта. Такие порты – дистрибуторы будут способствовать интернационализации транспортной сети и, тем самым, глобализации международной торговли и мировой экономики. Располагая на стыках транспортных магистралей, они будут выступать в роли стратегических центров комплексного управления товародвижением и товарораспределением в мировой торговле.

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

В мире еще очень много портов, которые по уровню своего развития принадлежат к портам второго и даже первого поколения. В Украине еще нет ни одного порта, который бы в полной мере отвечал мировым требованиям портов третьего поколения.

Однако при этом уже появляются порты четвертого поколения. Это порты, на территории которых кроме функций, свойственных для портов 3 поколения, создаются промышленные предприятия, не связанные с основной деятельностью портов, однако, расположенные на его территории. При этом они входят составной частью в общую организационную структуру порта, однако для этого организационная структура порта должна быть гибкой с использованием современных адаптивных организационных структур управления. Это, например, могут быть структуры с центрами прибыли или сетевые структуры в виде кластеров, товариществ или сообществ. Кроме того, к портам четвертого поколения можно отнести порта, на территории которых расположены крупные логистические центры. Они выделяются из общей эволюции портов, так как на сегодняшний день, именно вблизи крупных портов располагаются логистические центры. Однако уже в ближайшем будущем логистические центры в просе мировой интеграции и кооперации могут вырасти до значительных размеров. И тогда возникнет обратная ситуация: не логистический центр на территории порта, а порт, как составной элемент крупного логистического центра.

Сегодня сложно назвать какой-либо порт в мире, который бы полностью отвечал критериям 4 поколения. Однако, многие порты уже обладают многими параметрами, свойственными для портов 4-го поколения. Такая тенденция прослеживается, например, среди портов Германии. Что касается украинских портов, то, несмотря на то, что многие из них в эволюционном развитии находятся на уровне портов 2-го поколения, однако, крупные порты Черноморского региона (такие, например, как Одесса и Ильичёвск) уже используют параметры, которые свойственны для портов 4-го поколения, то есть создают на своей территории промышленные предприятия различных форм собственности и направлений деятельности. Однако общая структура управления и распределения ресурсов, а также используемые стратегии развития порта остаются на уровне регулируемого администрирования.

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 конкурентноспособны чем наши.

Развитие отечественных портов и всего транспортного комплекса неразрывно связано с использованием современных технологий управления и оптимизации процессов перегрузки и доставки грузов. При этом основное внимание должно быть направлено на решение вопросов организационного характера. В настоящее время уделяется огромное внимание вопросам улучшения технологического процесса перегрузки в портах, замены техники и разработки новых технологий. При этом практически не уделяется внимание вопросам организационного характера. В настоящее время в украинских портах практически не возможно внедрение современной системы доставки грузов «just in time». И связано это не с проблемами плохой оснащённости или устаревшими технологиями, а в первую очередь с отсутствием необходимой системы организации всей логистической цепочки от производителя к потребителю. Сегодня основная проблема в портах, заключается не в том, как быстрее осуществить перегрузку груза, а в том, как организовать все службы порта, таким образом, чтобы процесс оформления занимал как можно меньше времени. При этом затраты времени на перегрузку не сопоставимы по времени с затратами на прохождение всех необходимых процедур, связанных с вывозом грузов из порта.

Важнейшим требованием к порту в современных условиях является его способность делать интегрированные информационные услуги. Раньше уровень развития порта, его соответствие современным требованиям в основном определялось инфраструктурой, связанной с перегрузкой и складированием грузов в порту. В настоящее время важна конкурентоспособность порта, кроме наличия современной перегрузочной и транспортной инфраструктуры, существенно зависит от степени развития инфраструктуры (информационной структуры). Современный порт – это международный информационный центр, пользователи которого это не только управленческий персонал порта, но и грузовладельцы, мультимодальные операторы, судовладельцы, таможенные ведомства, страховые компании, кредитно-банковские учреждения, агенты, экспедиторы, сюрвейеры и многие другие.

Проблема украинских портов относительно предоставления интегрированных информационных услуг неразрывно связана с состоянием системы наземного транспорта, и особенно, железнодорожного транспорта Украины. Выражается она в том, что на железнодорожных станциях практически отсутствуют современные средства связи. Это приводит к тому, что грузовые маршруты нередко идут в обход Украины из-за того, что грузовладелец не имеет возможности постоянно отслеживать движение своих грузов по украинской территории.

Для решения указанной проблемы наиболее эффективным является разработка системы организационного взаимодействия, основанной на современных логистических принципах, которая включает в себя в первую очередь сокращения времени доставки грузов на всех этапах логистической цепочки, во-вторых, повышение качества услуг, и в третьё – сокращение расходов. Сегодня не целесообразно говорить о какой-либо оптимизации процесса доставки, когда на практике материальный поток опережает информационный, что само по себе уже является нонсенсом. У нас отсутствует единая информационная системы, которая бы связывала воедино все службы и контролирующие органы в порту. Отсутствует единая эффективная система документооборота, которая бы использовала минимальное количество необходимых первичных документов, и современные системы информационного документообмена.

Средиземное море (Mediterranean Sea) является межматериковым морем Атлантического океана, который имеет с ним сообщение на западе через Гибралтарский пролив. В водах Средиземного моря выделяют следующие моря: Тирренское, Альборан, Лигурийское, Балеарское, Ионическое, Адриатическое и Эгейское. Кроме того, в бассейн Средиземного моря принято присоединять Мраморное, Азовское, Черное и Киликийское море.

Средиземное море врезается в сушу между материками Европа, Африка и Азия. На северо-востоке Средиземное море соединяется проливом Дарданеллы с водами Мраморного моря, затем через пролив Босфор с Черным. На юго-востоке через Суэцкий канал соединяется с Красным морем.

К Средиземному морю выходят территории 17 государств, в том числе таких индустриально развитых стран, как Франция, Италия, Испания, Турция, Израиль, Египет и другие. На побережье протяженностью около 45 тыс. км постоянно проживает более 130 млн. человек. К ним ежегодно добавляется до 100 млн. туристов. Все это определяет важную роль Средиземноморского региона в мировой экономике. Море служит важнейшей транспортной магистралью, которая соединяет средиземноморские и черноморские государства со странами всех континентов. Через крупные средиземноморские порты (Марсель, Барселона, Генуя, Пирей, Бейрут, Хайфа, Александрия и другие) проходят главные грузовые и пассажирские перевозки, как каботажные, так и дальнего плавания. Особое место в транспортных связях занимает Суэцкий канал – кратчайший путь, соединяющий Средиземное море с Индийским океаном. В структуре судоходства преобладают нефть и нефтепродукты, газ, генеральные грузы.

На шельфе некоторых районов моря обнаружены месторождения нефти и газа. Нефтегазоносность выявлена у берегов Испании, Франции, Италии, Греции и африканских государств. Разведочное бурение ведется на шельфах Адриатического и Эгейского морей, африканского побережья.

Рыболовство и добыча морепродуктов (моллюсков, ракообразных) в море в основном проводится на малых судах в относительно небольших акваториях и носит местный характер. Промысел ведется преимущественно в прибрежной зоне, вблизи островов, на банках и в районах подъема к поверхности обогащенных питательными веществами глубинных вод.

Важнейшая экономическая отрасль Средиземноморья – рекреация. Побережье моря – один из главных мировых регионов массового отдыха и туризма. Основные курортные зоны расположены в приморских районах Франции, Испании, Италии, Греции, Хорватии, Турции, Туниса.

Балто-Черноморский коридор развития – это проект создания в Восточной и Центральной Европе зоны опережающего инфраструктурно-промышленного развития и самостоятельного субъекта мирового развития как способ долгосрочной военной, политической и социально-экономической стабилизации региона.

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

Ликвидация «санитарного кордона» между Европой и Россией возможна на основе опережающего промышленного развития региона – Балто-Черноморского коридора развития – и наделения его ответственной мировой ролью. Балто-Черноморский коридор развития должен стать регионом стабильности и процветания, напрямую заинтересованным в снижении конфронтации между Россией и Западной Европой и углублении их взаимодействия. Только в этом случае будет обеспечена безопасность России и в то же время наступит конец «димитрофной» судьбы центральноевропейских стран (от Прибалтики и Польши до Сербии, Болгарии и Греции), на протяжении своей истории не раз бывших разменной монетой или полем боя в противостоянии «востока» и «запада».

Формирование Балто-Черноморского коридора развития (БЧКР) является единственной разумной альтернативой «Восточному партнерству» – уже запущенному проекту Евросоюза, направленному на окончательное оформление «санитарного кордона». Неестественность «Восточного партнерства», соединяющего куски совершенно разных регионов (Кавказа и Центральной Европы), выдает примитивную и в то же время опасную стержневую идею этого проекта – создание инфраструктуры транспортировки среднеазиатских энергоресурсов в обход России («игра на трубах»). Реализация данной инициативы не позволит решить ни одну из действительно острых проблем двух указанных регионов.

Чтобы стабилизировать Кавказ необходимо не вырывать три постсоветские республики из регионального контекста, включая их в единое экономическое пространство с Украиной, Молдовой и ЕС, а формировать устойчивую архитектуру экономического развития и военно-политической стабильности в рамках Большого Кавказа. Без согласования позиций всех субъектов в регионе массовое создание перспективных рабочих мест в регионе невозможно. А без этого – невозможна и социально-политическая стабильность Кавказа.

Та же ситуация – с Центральной Европой. Без промышленного развития всех стран региона, образующих в совокупности более чем 100-миллионный рынок, экономическое, культурное и социально-демографическое развитие стран, входящих в него, будет невозможно.

Главным инструментом формирования Балто-Черноморского коридора развития является его опережающее энергетическое развитие и включение в трансконтинентальные транспортные магистрали.

Как бы парадоксально это ни звучало, именно обеспечение энергетической независимости стран региона позволит снять конфликтность в трехсторонних отношениях ЕС, стран региона и России. В настоящий момент фактически завершено формирование важнейшего с данной точки зрения узла региональных энергетических противоречий – украинско-польско-белорусско-прибалтийского. Суть ситуации здесь состоит в том, что состоявшееся закрытие Игналинской АЭС в Литве оставило Вильнюс и Ригу без главного источника электроэнергии. Поэтому для обеспечения их энергобезопасности необходим импорт электроэнергии с украинских АЭС через территорию Беларуси. Это временное увеличение значимости республики в региональном контексте может быть использовано для ускоренного строительства на западе Беларуси одной или двух АЭС на сверхльготных условиях (целевой государственный кредит под 2–3 %). Одновременно необходимо будет заключение договора между Беларусью с одной стороны, Литвой и Латвией – с другой – о гарантированных поставках электроэнергии с белорусских АЭС по фиксированной низкой цене (с рентабельностью 5–10 %) в обмен на отказ Литвы от строительства новой АЭС на своей территории. Кроме того, Литва и Латвия должны быть приглашены к созданию вокруг АЭС промышленных кластеров, что требует отдельной проработки.

Аналогичный подход может быть применен в отношениях с Польшей. Здесь правительство планирует возведение к 2020 году двух АЭС (в Подлясье и Поморье) для уменьшения доли «грязной» электроэнергии каменноугольных ТЭЦ в своем энергобалансе. При этом поляки согласились бы получать все преимущества от атомной энергетики и не беря на себя многочисленные заботы по строительству АЭС. Это открывает возможность реализовать проект строительства АЭС на границе с Польшей для экспорта в эту страну электроэнергии. При одновременной реализации проекта, заключенного с компанией «Kulchik Holdings» по строительству каменноугольной ТЭЦ в Беларуси польским горнякам будет обеспечен стабильный сбыт продукции. Таким образом, Беларусь сможет строить взаимоотношения с Польшей на более прочных позициях.

Реализация указанных проектов предполагает последующее создание вокруг очагов дешевой электроэнергии кластеров промышленного развития, основанных на привлечении немецких, российских и иных технологий. На первом этапе дешевая электроэнергия должна стать главным конкурентным преимуществом центральноевропейских стран с точки зрения реализации в них промышленных проектов.

Данные проекты должны быть ориентированы как на внутренний рынок региона (для чего необходимо создание соответствующей нормативной базы между первичными участниками БЧКР), так и на внешние, глобальные рынки.

Отдельным направлением промышленного развития региона должны стать проекты, связанные с фундаментальными исследованиями, направленными на решение задачи по строительству «евразийского сухопутного моста», связывающего Европу с Южной Азией и Азиатско-Тихоокеанским регионом. Они обеспечат масштабный и продолжительный спрос на широкую номенклатуру товаров промышленного производства, что и составит основу уникальной специализации и конкурентоспособности БЧКР в мировом распределении труда. Кроме того, это обеспечит практическую ориентированность работы сохранившихся в Беларуси уникальных научных школ, которые в новых условиях смогут, наконец, стать реальной производительной силой.

При этом стартовой площадкой и лидером Балто-Черноморского коридора развития может и должна стать Беларусь как часть Союзного государства Беларуси и России. Польша, включенная в ЕС, слишком связана обязательствами в рамках этой организации. Украина поражена глубоким кризисом и в значительной степени утратила дееспособность. Только Беларусь в союзе с Россией имеет организационные и политические возможности продвигать такую инициативу.

Мегапроект «евразийского сухопутного моста», (как в его энергетической, так и в транспортной составляющей), безусловно, зависит от воли большого количества государств, внешних по отношению к региону (Китай, Индия, Япония, Турция, страны Средней Азии, Монголия, Пакистан). Ведь финансирование мероприятий подобного масштаба, потребует, прежде всего, создания специальных финансовых инструментов, независимых от глобальных спекулятивных валютных рынков.

Однако данное обстоятельство может стать не препятствием, а благоприятным фактором развития региона. Продвижение проекта трансевразийских магистралей должно лечь в основу общей политической повестки дня стран Центральной и Восточной Европы. Именно такая – долгоиграющая и амбициозная – повестка дня нужна сегодня Беларуси для действительно активизации внешней политики и ухода из губительного поля геополитических альтернатив.

Важнейшими проектами и задачами, на реализации и решении которых сосредоточено внимание, как самих стран Черноморского региона, так и Европейского Союза и Организации Объединенных Наций, являются:

- разработка и реализация системы трансчерноморских интермодальных линий с использованием наиболее эффективного международного опыта;
- завершение формирования, реконструкция и строительство кольцевого автотранспортного коридора вокруг Черного моря;
- налаживание системы функционирования трансчерноморских морских и кольцевых сухопутных перевозок с использованием наиболее эффективного европейского опыта.
- Во второй половине прошлого года первая из этих задач получила дополнительную конкретизацию по предложению Министерства транспорта России в виде освоения новейшего средиземноморского, балтийского и скандинавского опыта в создании и развитии трансчерноморских грузовых и пассажирских паромных перевозок.
- В связи с этим необходимо отметить, что трансчерноморские морские перевозки обеспечивают решение трех важнейших задач:
- Осуществление торговых связей между Европой и Азией через Черноморский регион;
- Обслуживание внешней торговли Черноморских стран с государствами других континентов путем ширококомасштабных морских перевозок через пролив Босфор и Средиземное море;

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

- Обеспечение торговли черноморских стран между собой через соответствующие порты. .

Из этих портов ключевыми опорными пунктами интермодальных линий являются Варна и Бургас в Болгарии; Констанца в Румынии; Измаил, Ильичевск, Одесса, Южный (Терминал ТИС), Скадовск, Евпатория, Керчь и Мариуполь в Украине; Новороссийск, Кавказ и Сочи в России, Поти и Батуми в Грузии; Стамбул (терминалы Кумпорт и Марпорт), Самсун, Трабзон, и Дериндже (на мраморном море) - в Турции. Именно эти порты в настоящее время достаточно широко масштабно участвуют в приеме и обработке судов - контейнеровозов, железнодорожных и автомобильных паромов. Ключевыми опорными пунктами для расширения и развития круизного бизнеса в регионе Черного моря в настоящее время служат Бургас (включая Несебр), Варна, Констанца, Одесса, Севастополь, Ялта, Новороссийск, Сочи, Батуми и Стамбул. Сотрудничество именно этих портов с судовладельческими компаниями, экспедиторами, агентами и туроператорами должно стать и в значительной мере уже является опорной базой для развития трансчерноморских магистралей и круизного бизнеса в нашем регионе. Инвестиции в развитие именно этих портов, в строительство и реконструкцию именно в них соответствующих терминалов, а также сухопутных (железнодорожных и автомобильных) подходов к ним) представляет первостепенный интерес для инвесторов, основных банков, кредитующих реализацию транспортных проектов в регионе и государственных органов соответствующих стран.

С учетом весьма ограниченной пропускной способности пролива Босфор и достаточно быстро обостряющейся ситуации вокруг проблемы безопасности мореплавания в проливе, который расположен в центре шестнадцатимиллионного города, располагающегося фактически на двух континентах (Европе и Азии), весьма важной транспортной задачей на ближайшие годы и десятилетия является переключение грузопотоков между странами Черноморского и Балтийского регионов с морских путей вокруг Европы на интермодальные сухопутные перевозки между портами Украины и Прибалтийских государств: Литвы, Латвии и Эстонии в Прибалтике и частично Польши, а также между портами Болгарии и Румынии на Балканском полуострове и портами Польши, Германии и Нидерландов в регионе Балтийского и Северного морей.

В связи с этим большое значение имеет развитие системы скоростных железнодорожных маршрутных поездов (block-train). Эту задачу впервые выдвинули транспортники прибалтийских стран при активной поддержке Укрзалізниці и Министерства транспорта Украины (в настоящее время Министерство инфраструктуры). Идея такого переключения грузопотоков активно поддерживается странами Европейского Союза с опорой на болгарские и румынские порты на юге и польские, немецкие и нидерландские порты на севере. Надо прямо сказать, что определенную конкуренцию этим перевозкам составят сухопутные транспортные пути между европейскими странами и Турцией через мосты над Босфором и тоннель под Босфором.

Резюме: Для решения указанной проблемы наиболее эффективным является разработка системы организационного взаимодействия, основанной на современных логистических принципах, которая включает в себя в первую очередь сокращения времени доставки грузов на всех этапах логистической цепочки, во-вторых, повышение качества услуг, и в третьем – сокращение расходов. Сегодня не целесообразно говорить о какой-либо оптимизации процесса доставки, когда на практике материальный поток опережает информационный, что само по себе уже является нонсенсом. У нас отсутствует единая информационная система, которая бы связывала воедино все службы и контролирующие органы в порту. Отсутствует единая эффективная система документооборота, которая бы использовала минимальное количество необходимых первичных документов, и современные системы информационного документообмена.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. Все порты и терминалы Черноморско-Азовского бассейна [Электронный ресурс].- Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/2531>
2. У 2011 році українськими морськими портами перероблено майже 114 млн. тонн вантажів [Электронный ресурс].- Режим доступа: <http://portovik.wordpress.com/2012/01/26/y-2011-roci-ukrainskimi-morskimi-porta/>
3. Стратегія розвитку морських портів до 2015 року. [Электронный ресурс].- Режим доступа: [http://www.ameu.org.ua/index.php?id=38&L=2&tx_ttnews\[pointer\]=8&tx_ttnews\[tt_news\]=419&tx_ttnews\[backPid\]=7&cHash=147a262f52](http://www.ameu.org.ua/index.php?id=38&L=2&tx_ttnews[pointer]=8&tx_ttnews[tt_news]=419&tx_ttnews[backPid]=7&cHash=147a262f52)
4. Макогон Ю.В. Состояние и возможности развития торгового флота Украины в зоне Черноморского экономического сотрудничества // Проблемы и перспективы развития сотрудничества между странами Юго-Восточной Европы в рамках Черноморского экономического сотрудничества и ГУАМ . Сборник научных трудов. – Донецк, 2011. – Т.2. - с.440- 453

STIMULATING DEVELOPMENT OF SERBIAN INDUSTRY

Marjanovic V., PhD, Docent , Vice-Dean for Academic and Student's Affairs, University of Nis, Faculty of Economics

Djurovic-Todorovic J., PhD, Assistant professor, University of Nis, Faculty of Economics

Djordjevic D., PhD, Docent, University of Nis, Faculty of Economics

Мар'янович В., Джурович-Тодорович Я, Джорджевич Д. Стимулювання процесу розвитку промисловості Сербії.

Одним з найбільш важливих питань щодо економічного росту економіки країни є його структурний аспект, як галузевий, так і регіональний. Типова вертикальна трисекторна модель розглядає три мега сектора - первинний (переважає сільське господарство) , вторинний (з перевагою промисловості) і третинний (переважають різні види бізнесу і неробочі послуги). Одним з найважливіших секторів економіки, безумовно, є промисловість як домінанта вторинного сектору, так як розвиток первинного сектору безпосередньо залежить від неї, а також сфери послуг. У зв'язку з цим, до аналізу промислового зростання (спаду) слід підходити стратегічно і з урахуванням інтелектуальної складової. У випадку з Сербією, такий активний підхід держави особливо важливий, не тільки через глобальну економічну кризу, а й у зв'язку з деіндустріалізацією, яка вже спостерігається у певних секторах економіки. Це важливо не тільки через певний стимул для галузей промисловості, а й через його непрямий вплив на сферу послуг, яка не може розвиватися належним чином у Сербії без повторної індустріалізації.

Ключові слова: промислова структура, стратегія, розвиток, Сербія, технологічна група, сектор високих технологій.

Марьянович В., Джурович-Тодорович Я., Джорджевич Д. Стимулирование процесса развития промышленности Сербии.

Одним из наиболее важных вопросов в отношении экономического роста страны является его структурный аспект, как отраслевой, так и региональной. Типичная вертикальная трисекторная модель рассматривает три мега сектора - первичный (преобладает сельское хозяйство), вторичный (с преобладанием промышленности) и третичный (преобладают различные виды бизнеса и нерабочие услуги). Одним из важнейших секторов экономики, безусловно, является промышленность как доминанта вторичного сектора, так как развитие первичного сектора напрямую зависит от нее, а также сферы услуг. В связи с этим, к анализу промышленного роста (спада) следует подходить стратегически и с учетом интеллектуальной составляющей. В случае с Сербией, такой активный подход государства особенно важен, не только из-за глобального экономического кризиса, но и в связи с деиндустриализацией, которая уже наблюдается в определенных секторах экономики. Это важно не только из-за определенного стимула для отраслей промышленности, но и из-за его косвенного воздействия на сферу услуг, которая не может развиваться должным образом в Сербии без повторной индустриализации.

Ключевые слова: промышленная структура, стратегия, развитие, Сербия, технологическая группа, сектор высоких технологий.

Marjanovic V., Djurovic-Todorovic J., Djordjevic D. Stimulating development of Serbian industry