

М. В. Ботнарюк

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ МОРСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА

Аннотация. Одним из факторов повышения конкурентоспособности морского транспортного узла, без сомнения, является применение принципов логистики. Однако вследствие специфики его деятельности при определении направлений успешного развития актуализируется востребованность незаслуженно оставленного сегодня без внимания институционального подхода, основанного на принципе методологического индивидуализма.

Ключевые слова: конкурентоспособность, морской транспортный узел, институциональный подход, методологический индивидуализм.

Abstract. There is no doubts, that the using of principals of logistics is one of the factors of sea transport junction competitiveness raising. But owing to specific of it's activity, to determine the ways of successful development the necessity of institutional approach based on principal of methodological individualism, forgotten today, is become an actual.

Keywords: competitiveness, sea transport junction, institutional approach, methodological individualism.

Транспортный комплекс РФ, несмотря на существующую конкуренцию между различными видами транспорта, представляет собой единый механизм, функционирование которого обеспечивает не только жизнедеятельность страны, но и представление ее интересов на международном уровне. Так, например, именно с помощью транспортного комплекса Россия принимает активное участие во внешнеторговых операциях со странами дальнего зарубежья (табл. 1).

Таблица 1

Внешняя торговля Российской Федерации со странами дальнего
зарубежья (в фактически действовавших ценах; млн долларов США)

Год	1995	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Экспорт	63 687	89 269	91 001	113 157	152 191	208 846	258 934	299 895
Импорт	33 117	22 276	36 014	44 207	57 856	79 712	115 433	169 867

В 2007 г. в общем объеме экспорта России на долю Нидерландов приходилось 12,1 %, Италии – 7,8 %, Германии – 7,5 %, Турции – 5,2 %, Китая – 4,5 %, Швейцарии – 4 %, Польши – 3,8 %, Соединенного Королевства (Великобритании) – 3,1 %, Финляндии – 3 %, Франции – 2,5 %, США – 2,3 %. В импорте преобладали поставки из Германии – 13,3 %, Китая – 12,2 %, Японии – 6,4 %, США – 4,7 %, Италии – 4,3 %, Франции – 3,9 %, Соединенного Королевства (Великобритании) – 2,8 %, Финляндии – 2,5 %, Польши – 2,3 %, Нидерландов – 1,9 % [1].

Также транспортная система РФ обеспечивает участие страны во внешней торговле со странами СНГ (табл. 2).

Таблица 2

Внешняя торговля Российской Федерации со странами СНГ
(в фактически действовавших ценах, млн долларов США)

Год	1995	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Экспорт	14530	13824	15711	20498	29471	32627	42310	52578
Импорт	13592	11604	10163	13139	17713	18995	22374	29841

В общем объеме экспорта России в 2007 г. на долю Беларуси приходилось 4,9 %, Украины – 4,6 %, Казахстана – 3,4 %. В импорте преобладали поставки из Украины – 6,7 % от всего объема российского импорта, Беларуси – 4,4 %, Казахстана – 2,3 %. В 2007 г. внешнеторговый грузопоток РФ составил 1066 млн т, из которых 930,3 млн т приходилось на экспортные товары, главным образом нефть и нефтепродукты, черные и цветные металлы, продукцию деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности. По сравнению с 2006 г. объем экспорта увеличился на 11,1 %, импорта – на 11,6 % (рис. 1) [1].

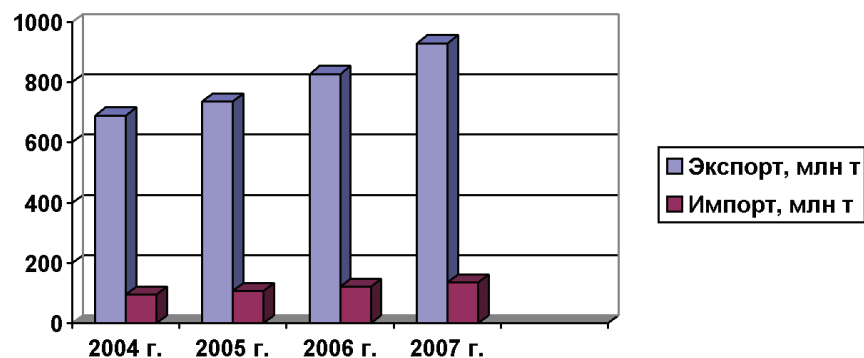


Рис. 1. Внешнеторговый грузопоток РФ, 2004–2007 гг., млн т

Таким образом, очевидно, что интеграция Российской Федерации в мировую экономику резко повышает значимость перевозок экспортно-импортных грузов. Именно поэтому вопросы развития и повышения конкурентоспособности транспортных узлов, обеспечивающих перевалку вышеуказанных грузов, бесспорно, являются сегодня актуальными.

Одним из наиболее востребованных видов транспорта при перевозке внешнеторговых грузов является морской. Специфика данного вида транспорта состоит в том, что успех его функционирования напрямую зависит от уровня развития инфраструктурных элементов отрасли, главным из которых являются морские порты. Именно через их причальные фронты проходит более 60 % внешнеторгового грузооборота России, причем следует отметить тенденцию увеличения объемов грузов, перегружаемых в морских портах (рис. 2) [2, 3].

Согласно аналитическим прогнозам ожидается, что к 2020 г. потребность в перевалке российских грузов в морских портах составит 950 млн т, а к 2030 г. эти цифры приблизятся к отметке в 1200 млн т. Основными видами грузов, перевозимых морем, по-прежнему останутся продукция топливно-энергетического комплекса (сырая нефть, нефтепродукты, сжиженный газ и уголь), а также продукты низкой степени переработки – химические грузы, металлы не в деле, лесобумажная продукция [4].

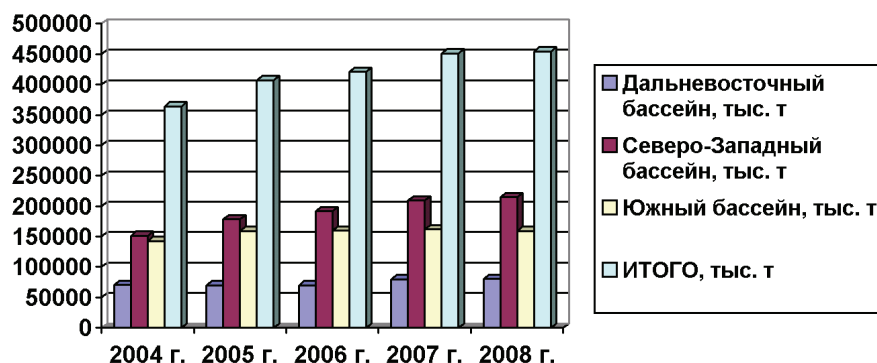


Рис. 2. Динамика грузооборота морских портов России за 2004–2008 гг., млн т

Одним из основных факторов, оказывающих значительное влияние на развитие и эффективность перевозочного процесса, сегодня является логистический аспект функционирования транспортной системы, поскольку значительная часть внешнеторговых грузов перевозится морскими судами при участии железнодорожного и автомобильного транспорта. И если во времена плановой экономики их взаимодействие происходило под контролем и при непосредственном участии государства, то сегодня отсутствие единой системы операторских компаний, координирующих работу транспортных узлов, привело к негативным последствиям, отрицательно повлиявшим на конкурентоспособность морских портов. Так, например, в силу отсутствия возможности оперативного использования информационного доступа к базе данных ОАО «РЖД» морские порты лишены возможности предоставлять оперативную информацию при переговорах с грузо- и судовладельцами, что существенно снижает ценность оказываемых портом услуг.

В сложившихся условиях видится необходимость создания единой информационной системы, способной не только обеспечивать процесс управления перевозками при взаимодействии различных видов транспорта, но и предоставлять настоящим и потенциальным участникам транспортного процесса необходимую им справочную информацию. Сегодня на базе транспортных узлов формируются различные координирующие центры: логистические, транспортно-логистические, информационно-логистические, мультимодальные транспортно-логистические и др. [5–7]. Однако основная цель их создания состоит в формировании структуры, обеспечивающей решение следующих задач:

- координацию взаимодействия различных видов транспорта;
- выполнение погрузочно-разгрузочных работ;
- хранение грузов;
- выполнение необходимых таможенных процедур;
- комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание;
- производственно-техническое, инновационное и другие виды сервисного обслуживания;
- обеспечение доставки грузов клиентам по логистическим цепочкам по схеме «от двери до двери».

Вышеуказанный перечень задач, решаемых координационным центром, можно определить как стратегию комплексного развития транспортного узла,

основной целью которой является удовлетворение потребностей грузовладельцев в перевозках в кратчайшие сроки. Конкурентоспособность подобного центра рассматривается, как правило, с позиции сроков доставки грузов и качества выполненных услуг вследствие сохранности грузов при транспортировке, а доктрина создания координационного центра формируется только с позиции эффективной организации цепочки логистических услуг. Именно логистика рассматривается как стратегический фактор повышения конкурентоспособности российских перевозчиков, стивидоров, экспедиторов и других компаний. Таким образом, сегодня при разработке конкурентных стратегий транспортных узлов ключевым моментом является логистический подход. Согласно его концепции возглавляет координационный центр, как правило, управляющая система, которая и выполняет роль главного координатора. Существующая сегодня общая схема организационно-функциональной структуры мультимодального транспортно-логистического центра представлена на рис. 3.

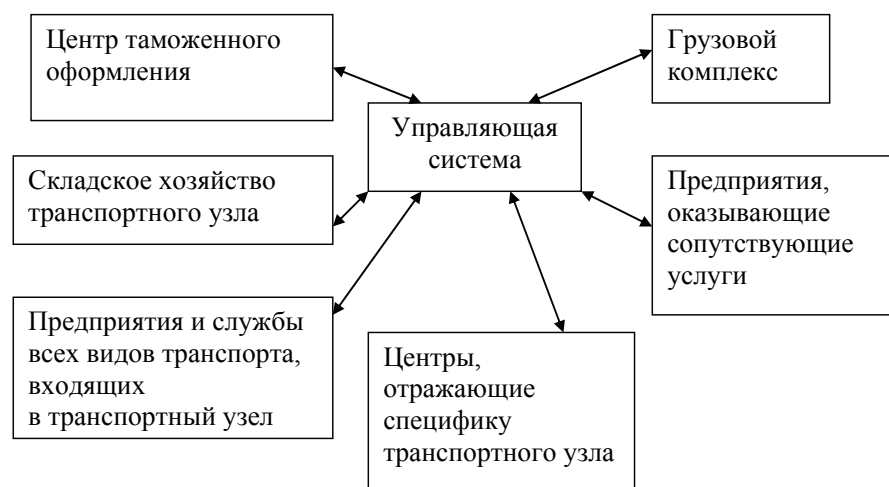


Рис. 3. Общая схема организационно-функциональной структуры мультимодального транспортно-логистического центра

Как видно из схемы, представленной на рис. 3, существующие сегодня концепции создания транспортного узла предлагают объединение различных предприятий на основе логистики в единый механизм, подчиненный управляющей системе. Однако такие структуры не ставят перед собой задачи повышения ценности оказываемых услуг через принцип методологического индивидуализма, при котором к покупателю услуг относятся не как к очередному безликому клиенту, а как к деловому партнеру с индивидуальными пожеланиями.

Актуальными в условиях глобализации являются также концепции взаимодействия работы операторов различных видов транспорта на основе логистики взаимодействия посредством создания единого информационного пространства. Результатом информационной интеграции в данном случае является единое информационное пространство логистической цепи, которое позволяет обеспечить необходимую в современных условиях скорость, полноту и точность информации, а также планирование, реализацию бизнес-процессов и расчет различных вариантов их реализации.

Ядром данной концепции является формирование информационно-управляющей системы, которая должна обеспечивать решение следующих задач:

- сбор, обработку, хранение данных;
- управление подвижным составом;
- управление техническим обслуживанием и ремонтом;
- планирование перевозки и расчет возможных вариантов следования груза;
- моделирование бизнес-процессов с построением графика прогноза выполнения транспортного процесса;
- диспетчеризацию, контроль, корректировку бизнес-процесса и др.

Внедрение подобной системы, безусловно, повысит эффективность деятельности транспортного узла за счет оперативности принимаемых решений, однако эта концепция так же, как и предыдущая, ориентирована на создание единого механизма (в данном случае информационного) на базе логистики, который работает по принципу конвейера, т.е. «безликости» делового партнера.

Учитывая важную роль, которую играет морской транспорт в развитии и поддержке внешней торговли страны, актуальность создания нового и повышения конкурентоспособности уже существующего транспортного узла, сформированного на базе морского порта, бесспорна. Однако при его формировании существует ряд особенностей, которые являются основополагающими факторами при выборе парадигмы развития.

Во-первых, морские порты являются составным элементом материально-технической базы морского транспорта. Поэтому формирование стратегии повышения конкурентоспособности должно происходить в соответствии с потребностями и возможностями морского флота.

Во-вторых, являясь основным звеном в логистической цепочке доставки грузов морем, морские порты следует рассматривать как центр образуемого транспортного узла независимо от того, сколько и какие виды транспорта принимают участие в его создании.

В-третьих, через морские порты проходят не только каботажные, но и экспортно-импортные грузопотоки, которые составляют более 80 % всего грузооборота порта, причем на порты северо-западного бассейна приходится от 93 до 95 %, южного – около 99 %, дальневосточного – от 79,8 до 83,3 % (рис. 4) [2, 3].

Таким образом, очевидно, что на протяжении рассматриваемого периода львиную долю грузооборота морских портов составляют именно внешне-торговые грузы.

Исследования, проведенные на примере крупнейших стивидорных компаний южного бассейна, за период с 2002 по 2008 г. показали, что экспортные, импортные, а также обрабатываемые ими транзитные грузопотоки подконтрольны в основном иностранным получателям. На основании анализа клиентов стивидорных компаний, заключающих договоры на перевалку грузов, а также экспедиторов, ведущих грузопотоки, проходящие через российские морские порты, приходим к следующему выводу. Оформлением всех документов по экспортно-импортным грузам занимаются российские компании, которые, как правило, не зависят от своих иностранных партнеров юридически. Они выступают как аутсорсинговые организации, предоставляющие

экспедиторские и иные услуги за определенное вознаграждение. Таким образом, в транспортных узлах, формируемых на базе морского порта, обязательным элементом являются российские экспедиторские и иные компании, предоставляющие услуги иностранным партнерам, эффективная работа которых существенно влияет на методологические основы повышения конкурентоспособности данных узлов.

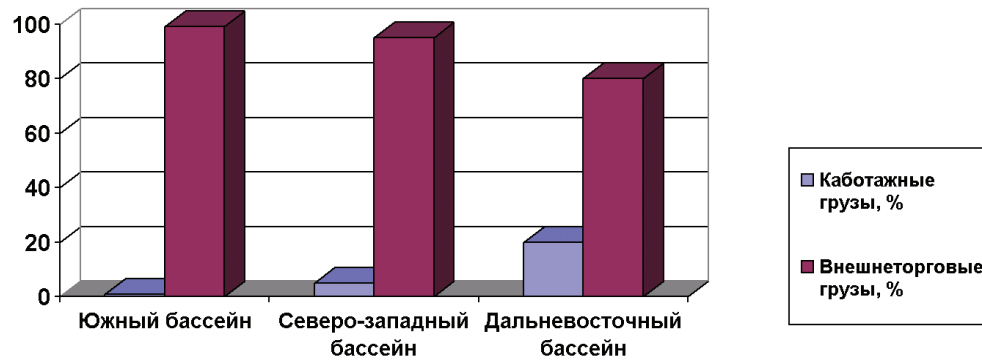


Рис. 4. Структура грузооборота основных российских морских портов за период с 2005 по 2008 г.

В-четвертых, учитывая существующие проблемы, связанные с обновлением и регистрацией под отечественным флагом флота России, количество российских судов, посещающих отечественные морские порты, значительно ниже, чем иностранных (табл. 3) [8].

Таблица 3

Характеристика судозаходов в морские порты России

Морские порты	Анализируемые года					
	2000		2005		2008	
	российские суда, шт.	иностран-ные суда, шт.	российские суда, %	иностран-ные суда, %	российские суда, %	иностран-ные суда, %
Калининград	368	638	до 50	до 50	до 50	до 50
Мурманск	210	267	до 70	до 30	до 70	до 30
Санкт-Петербург	760	2060	до 30	до 70	до 40	до 60
Новорос-сийск	53	1995	до 8	до 92	до 10	до 90
Туапсе	93	513	до 20	до 80	до 20	до 80
Ванино	1194	369	до 70	до 30	до 70	до 30
Восточный	235	463	до 50	до 50	до 50	до 50
Владивосток	824	397	до 70	до 30	до 70	до 30
Находка	278	447	до 50	до 50	до 50	до 50

Сегодня существует следующая тенденция развития морского транспортного флота России по районам регистрации судов. Во всех морских пароходствах по количеству преобладающим является транспортный флот российского флага. Однако по тоннажу флот компаний, работающий под ино-

странным флагом, составляет 60,34 % от общего количества, контролируемого Россией. Причем это в основном суда, принадлежащие Новороссийскому морскому пароходству и ОАО «Совкомфлот», т.е. танкеры, перевозящие нефтеналивные грузы, как правило, иностранных фрахтователей и обрабатывающиеся в российских портах крайне редко.

В свете вышеизложенного очевидно, что в течение многих лет в российских морских портах в основном обслуживаются иностранные суда. Следовательно, под влиянием сложившихся предпосылок и факторов возрастает актуальность решения вопросов качественного агентского, сюрвейерского и иных видов обслуживания судов, основанных на принципе методологического индивидуализма. Их решение обусловит успешное функционирование и повысит конкурентоспособность морского транспортного узла.

Список литературы

1. Статистика РФ. – URL: www.gks.ru
2. Все грузы России // Морские порты. – 2009. – № 1. – С. 55–77.
3. URL: <http://old.morvesti.ru/mpr/>
4. **Заев, С. Н.** Транспортные логистические центры – мода или требование времени? / С. Н. Заев, Ю. Д. Полянцев, Т. В. Филатова // Бюллетень транспортной информации. – 2008. – № 6. – С. 22–26.
5. **Прокофьева, Т. А.** Стратегическая доктрина формирования на территории Брянской области в зоне тяготения к транспортному коридору № 2 «Запад – Восток» Западной логистической платформы Центрального округа (ЗЛП ЦФО) / Т. А. Прокофьева, Т. В. Санюк // Бюллетень транспортной информации. – № 2 (152). – 2008. – С. 21–30.
6. **Гагарский, Э. А.** Особые портовые экономические зоны – качественно новый этап в развитии взаимодействия видов транспорта в морских портах / Э. А. Гагарский, С. А. Кириченко // Бюллетень транспортной информации. – № 11 (149). – 2007. – С. 2–7.
7. **Левченко, А. С.** Логистика взаимодействия центра координации компаний-операторов Южно-Уральской железной дороги и морских портов / А. С. Левченко, Д. С. Бельницкий, П. В. Куренков, Т. М. Тарасова // Бюллетень транспортной информации. – № 11 (149). – 2007. – С. 15–20.
8. URL: www.rosmorport.ru

Ботнарюк Марина Владимировна
кандидат экономических наук, доцент,
кафедра экономики и менеджмента,
Морская государственная академия
им. адмирала Ф. Ф. Ушакова

Botnaryuk Marina Vladimirovna
Candidate of economic sciences,
associate professor, sub-department
of economics and management, Admiral
Ushakov Maritime State Academy

E-mail: mia-marry@mail.ru

УДК 330.837.1:656.615

Ботнарюк, М. В.

Институционально-логистические аспекты повышения конкурентоспособности морского транспортного узла / М. В. Ботнарюк // Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Общественные науки. – 2010. – № 2 (14). – С. 103–109.