

Корчинский В. Е., Беялов Т.Э.
ТРАНСПОРТНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ КАК ПРИБОРИТЕТНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЯ ЭКСПОРТНОГО ПОТЕНЦИАЛА АР КРЫМ В СФЕРЕ УСЛУГ

Интерес к проблемам развития логистики в промышленно развитых странах исторически был связан, прежде всего, с причинами экономического характера. В условиях, когда рост объемов производства и расширение внутринациональных и мирохозяйственных связей привели к увеличению издержек сферы обращения, внимание предпринимателей сконцентрировалось на поиске новых форм оптимизации рыночной деятельности и сокращения затрат в данной сфере.

Логистика актуальна для всех институтов общества независимо от форм собственности, характера реализуемой продукции, отраслевой и ведомственной принадлежности предприятий (организаций), поскольку потребность в координации взаимосвязанных действий, обусловленных движением, есть везде и всегда. Более того, она является социально значимым феноменом, ибо невыполнение договорных обязательств, низкое качество сервиса наносит ущерб потребителям, всему обществу в целом.

Развитие логистики помимо стремления фирм к сокращению временных и денежных затрат, связанных с товародвижением, определили следующие два фактора:

- усложнение системы рыночных отношений и повышение требований к качественным характеристикам процесса распределения;
- создание гибких производственных систем.

Значительное воздействие на развитие логистики оказал переход от рынка продавца к рынку покупателей, сопровождавшийся существенными изменениями в стратегии производства и системах товародвижения. Если в допереходный период решение о выпуске продукции предшествовало разработке сбытовой политики (стратегии), что фактически предполагало «подстраивание» организации сбыта под производство, то в условиях перенасыщения рынка императивом стало требование о формировании производственных программ в зависимости от объемов и структуры рыночного спроса.

В условиях либерализации экономики логистика имеет реальные предпосылки получить признание и в Украине. По этой новой для нас науке за рубежом уже много лет проводятся международные конгрессы, конференции, симпозиумы. Во многих странах функционируют национальные объединения по логистике. Создана Европейская ассоциация логистики (ELA) со штаб-квартирой в Берне. Учебные заведения готовят специалистов по логистике. Крупными тиражами издаются специальные книги и журналы. Среди монографий следует выделить работу профессора Д. Бауэрскса «Логистический менеджмент», выдержавшую несколько изданий и удостоенную премии Американского национального общества инженеров-логистов (SOLE). В России плодотворно действует Фонд логистических разработок (ФОЛОП).

Целью работы является исследование роли транспортной составляющей логистической системы как приоритетного направления развития экспортного потенциала АР Крым в сфере услуг. В соответствии с данной целью были поставлены и реализованы следующие задачи:

- рассмотреть сущность и структуру логистической системы;
- исследовать роль транспортной компоненты в структуре логистической системы Крыма;
- проанализировать структуру услуг, предоставляемых транспортным комплексом Крыма, исследовать географию транспортных услуг, структуру их экспорта и импорта;
- предложить направления совершенствования транспортной составляющей логистической системы АР Крым как приоритетного направления развития экспортного потенциала региона.

Логистика происходит от греческого слова «logistikē», что означает «искусство вычислять, рассуждать» нее можно охарактеризовать как науку управления материальными потоками от первичного источника до конечного потребителя с минимальными издержками, связанными с товародвижением и относящимся к нему потоком информации.

В современных условиях западные специалисты выделяют несколько видов логистики: логистику, связанную с обеспечением производства материалами (закупочная логистика); производственную логистику; сбытовую (маркетинговую, или распределительную, логистику). Выделяют также и транспортную логистику, которая, в сущности, является составной частью каждого из трех видов логистики. Неотъемлемой частью всех видов логистики является также обязательное наличие логистического информационного потока, включающего в себя сбор данных о товарном потоке, их передачу, обработку и систематизацию с последующей выдачей готовой информации.

В самом общем виде логистический процесс условно может быть изображен как цепь с тремя звеньями «поставщики - предприятие - потребители», по которой движутся два взаимосвязанных потока: увеличивающий стоимость материальный поток и требуемый информационный поток.

Таким образом, логистическая система состоит из пяти базисных компонентов: местонахождение и планировка; коммуникация; транспорт; запасы; склады и упаковка.

Следует отметить, что для экономики АР Крым, развития ее экспортного потенциала, наиболее актуальными являются вопросы, связанные с транспортной компонентой логистической системы, так как в структуре экспорта услуг АРК преобладают услуги транспортного комплекса (74,2% общего объема крымского экспорта- см. рис. 1).



Рис. 1. Основные виды экспорта-импорта услуг за 2003 год

Рассмотрим проблему транспортной составляющей логистической системы подробнее. В логистической системе транспорт используется в двух формах: частной - собственный или арендованный транспортный парк; контрактной - услуги транспортных организаций на договорной основе. При этом три наиболее важных показателя характеризуют его работу: расходы, скорость, постоянство. Транспортные расходы возникают в результате суммирования оплаты транспортных услуг и денежных затрат, связанных с использованием собственного и арендованного транспорта. Логистическая система нацелена на такую оптимизацию транспортных расходов, которая приводит к минимизации общих издержек. Соотношение транспортных расходов и качества сервиса всегда должно быть компромиссным в том смысле, что иногда предпочтение следует отдавать способам, позволяющим медленно снижать общие издержки при требуемом уровне сервиса. Иногда это следует делать более радикально. Именно поэтому вид транспортировки часто оказывается неприемлемым. Скорость транспорта - это время, требующееся для транспортировки из пункта отправки до пункта назначения. Расходы и скорость взаимосвязаны. В большинстве случаев, чем выше скорость, чем короче время транспортного обслуживания, тем больше расходы. Постоянство транспорта - это степень отклонений фактической скорости от плановой. Если таковые отсутствуют, то транспортировку называют постоянной. Во многих случаях это самая важная характеристика. Нестабильная работа транспорта, непостоянство времени транспортного обслуживания может вызвать истощение материального потока. Так, если вместо планируемых двух, груз фактически доставляется за шесть суток, то весьма вероятны осложнения, обусловленные исчерпанием соответствующих запасов, со всеми вытекающими отсюда негативными последствиями. Поэтому в логистической системе должен быть налажен надежный контроль запасов, составной частью которого является защита от необеспеченности постоянным транспортом. Рассмотрим теперь условия развития и функционирования транспортного комплекса АР Крым в аспекте экспортно-импортных отношений в сфере услуг и дадим его характеристику, как элемента международной логистической системы. Формирование системы транспорта Крыма обусловлено спецификой его географического положения, уникальным разнообразием природных условий и ресурсов, а также исторически сложившимся местом в территориальном разделении труда.

В 2003 году наибольший удельный вес в общем объеме крымского экспорта (71,6%) и импорта (90,3%) по-прежнему приходился на услуги транспортного комплекса, составивших, соответственно, 70,1

млн. долл. и 3,4 млн. долл. По сравнению с аналогичным периодом 2002г. объем экспорта увеличился на 15% (на 9,2 млн. долл.), импорта уменьшился на 5,7% (на 0,2 млн. долл.).

Интеграция в мировое сообщество невозможна без налаживания торгово-экономических отношений с другими странами, причем не только на общегосударственном, но и, в первую очередь, на уровне отдельных регионов. Важную роль в становлении современной структуры региональной транспортной системы сыграли: многоотраслевая специализация хозяйства; характер расселения населения; товарный состав и интенсивность внутри- и межрайонного обмена; специфика производственно-технических связей.

В январе-сентябре 2003г. объем услуг предоставленных предприятиями транспортного комплекса на внешнем рынке, составил 70,1 млн. долл., при этом в I квартале было оказано услуг на 21,2 млн. долл. (30,2%), во II квартале - на 28,9 млн. долл. (41,2%), в III квартале - на 20,0 млн. долл. (28,6%).

Ведущее место в транспортном комплексе Автономной Республики Крым в 2003 году занимали услуги, связанные с обеспечением функционирования морской транспортной инфраструктуры, удельный вес которых составил 48,9% всего объема транспортных услуг, или 34,3 млн. долл. В 2003г. по сравнению с январем-сентябрем 2002г. объем этих услуг увеличился на 28,5%, или на 7,6 млн. долл., наибольшая их доля (37,5%) была оказана во II квартале. Более половины всего объема указанных услуг предоставлены иностранным партнерам из: Мальты (на 4,3 млн. долл.), Российской Федерации (на 3,5 млн. долл.), Турции (на 2,5 млн. долл.), Виргинских Островов, Британских (на 2,1 млн. долл.), Камбоджи (на 1,8 млн. долл.), Греции (на 1,6 млн. долл.), Канады (на 1,0 млн. долл.).

Экспорт услуг по транспортной обработке грузов и складированию, составил 19,1 млн.долл. США (27,3% всего экспорта услуг транспортного комплекса) и увеличился на 21,9% по сравнению с 9 месяцами 2002г. Около 57% объема экспорта вышеуказанных услуг приходилось на II квартал ответного года, в III квартале предоставлено всего 0,6%. Почти 80% данных услуг экспортировались в Российскую Федерацию.

Услуги агентирования и фрахтования морского торгового флота экспортировались в 36 стран мира и составили 4,3 млн. долларов (6,2% услуг предприятий транспортного комплекса), сократившись на 28,1% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. На протяжении 9 месяцев 2003г. наблюдается поквартальная динамика роста объема этих услуг; в I квартале объем их экспорта составил 0,8 млн. долл., во II квартале – 1,7 млн. долл., в III квартале – 1,8 млн. долл.

В отчетном периоде всеми видами транспорта Крыма (морским, авиационным, железнодорожным, автодорожным) обеспечивались как внутрирегиональные, так и межгосударственные экспортные связи республики. Однако их доля в общем объеме экспорта комплекса незначительна, так на услуги морского транспорта заграничного и каботажного плавания приходилось 4,5%, или 3,1 млн. долл.; авиационного транспорта – 0,9%, или 0,6 млн. долл.; услуги городского и автодорожного транспорта – 0,2%, или 0,2 млн. долл.; железнодорожного транспорта – 0,1%, или 0,1 млн. долл.

Для Крыма средством налаживания взаимовыгодных международных отношений является ее флот: 33,3% объема грузоперевозок и 22,8% пассажироперевозок, выполняемой предприятиями морского транспорта республики, приходится на зарубежное сообщение. В этом виде сообщения за январь-сентябрь 2003 года перевезено 237,2 тыс. т. грузов и выполнено 228,2 млн. ткм. транспортной работы, что соответственно на 4,2% и 32,5% больше уровня, достигнутого за 9 месяцев 2002 года. Среди номенклатурных групп перевозимых грузов в этом виде сообщения более половины (51,2%, или 121,4 тыс. т.) приходится на наземные транспортные средства, их части и принадлежности. Доля в общем объеме грузоперевозок морским транспортом в зарубежном сообщении таких грузов как зерновые злаки (18,4 тыс. т.), изделия из черных металлов (16,5 тыс. т.), удобрения (13,4 тыс. т.), семена и плоды масличных растений (10,8 тыс. т.) составляет 25%. Следует отметить, что 37,2%, или 88,2 тыс. т. транспортируемых в указанном виде сообщения грузов перевозится между иностранными портами.

Географическое расположение полуострова дает преимущество в развитии его транзитных возможностей. С начала года предприятиями республики на собственных или арендуемых причалах переработано 9,5 млн. т. транзитных грузов (78% общего объема переработки). По сравнению с январем-сентябрем 2002 годом этот показатель вырос в 1,8 раза. Эта же тенденция прослеживается по экспортным и импортным грузам, объем переработки, которых составил соответственно 1,8 и 0,1 млн. т., что выше уровня января-сентября 2001 года на 20% и 19,7%. Рост объемов переработки сопровождался увеличением (на 31,2%) количества обработанных судов иностранных собственников и фрахтователей, с начала года их обработано 909 единиц.

Итоговым результатом автотранспортного производства являются перевозки грузов. Производители транспортных услуг (перевозчики) в январе-сентябре 2003 года активно работали по поиску новых рынков. За 9 месяцев грузополучателям и грузоотправителям в международном сообщении автомобильным транспортом доставлено 14,7 тыс. т. грузов и выполнено 16,5 млн. ткм. транспортной работы.

ТРАНСПОРТНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ КАК ПРИОРИТЕТНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЯ ЭКСПОРТНОГО ПОТЕНЦИАЛА АР КРЫМ В СФЕРЕ УСЛУГ

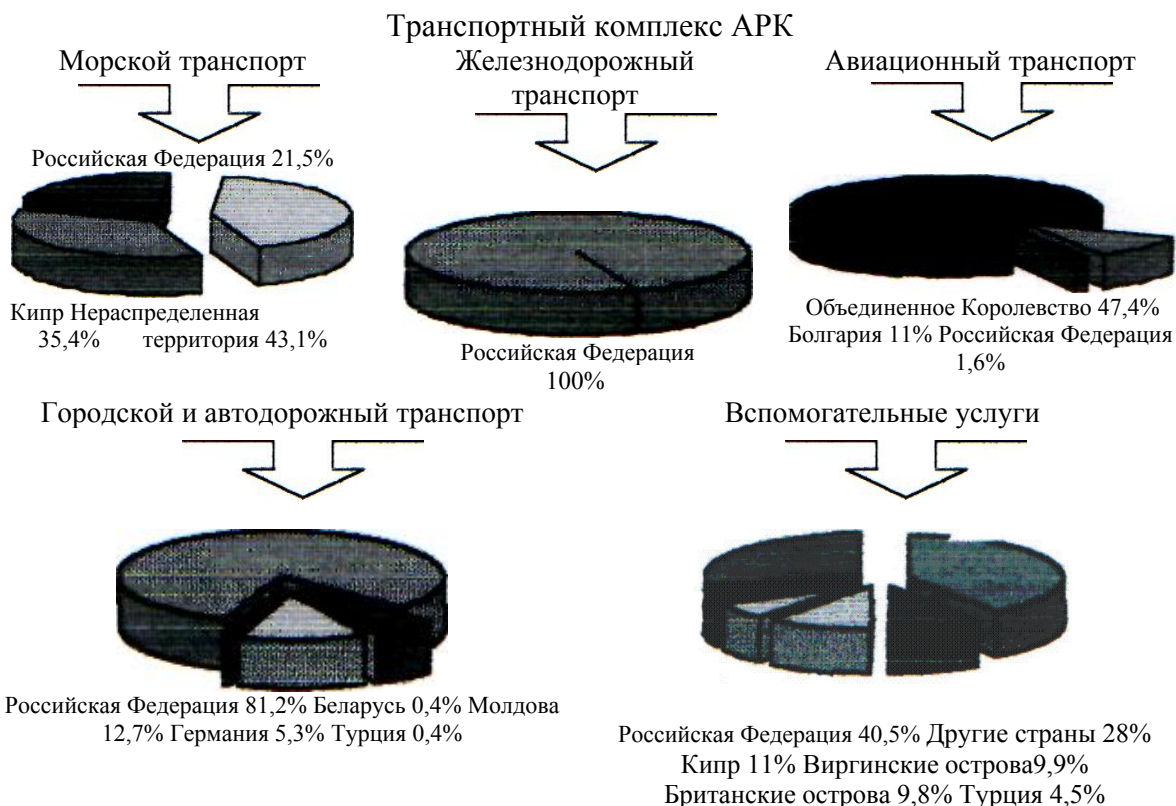


Рис. 2. Структура экспорта услуг транспортного комплекса и основные страны партнеров

В импортных операциях наибольший удельный вес занимают услуги, связанные с обеспечением функционирования морской транспортной инфраструктуры, составившие 46% всего импорта услуг транспортного комплекса, или 1,6 млн. долл. США, увеличившись по сравнению с 9 месяцами 2002г. на 42,3%. Наибольшая доля вышеуказанных услуг в гг. оказана партнерами из Испании (28,4%, или 0,5 млн. долл.), Исландии (19,1%, или 0,3 млн. долл.), Объединенного Королевства (18,4%, или 0,2 млн. долл.).

Основной статьей экспорта услуг в Российскую Федерацию остаются транспортные услуги, составившие в 2003 году 27,2 млн. долл., в том числе вспомогательные транспортные услуги - 25,6 млн.долл. (94,1% всего объема экспорта транспортных услуг), услуги водного транспорта - 0,7 млн. долл. (2,4%), услуги авиационного транспорта - 0,5 млн. долл. (1,9%), услуги наземного транспорта - 0,4 млн. долл. (1,6 процента).

В импорте из Российской Федерации преобладают услуги, связанные со строительством (1,0 млн. долл.), транспортные услуги (0,9 млн. долл.).

В 2003 году через морские порты АР Крым осуществлялись транспортно-экономические связи с 41 страной мира. Достаточно высокий удельный вес в них по прибытию и отправлению (17,8%) занимают суда Российской Федерации.

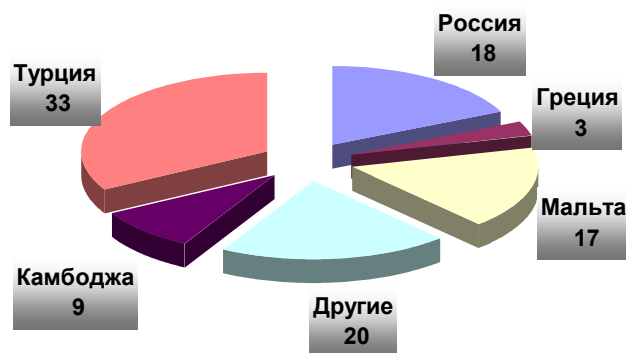


Рис. 3. География грузопотоков по прибытию и отправлению через морские порты АР Крым (в процентах к общему итогу)

В 2003 г. в порты республики прибыло 157 российских судов с 22,7 тыс. т. грузов на борту, отправле-

но 154 судна, вес грузов на которых составлял 559,7 тыс. т. Доля транзитных грузов, перевозимых судами Российской Федерации, составляет по прибытию около 1%, а по отправлению почти 14 процентов.

На протяжении последних двух лет торговые взаимоотношения республики с Российской Федерацией заметно улучшились. Количество российских судов, прибывающих в порты полуострова увеличилось по сравнению с 2002 годом в 2,8 раза, с 2001г. – в 6,5 раза; отправляющихся из портов – на 23,2% и в 3,7 раза соответственно. Объем грузов отправляющихся из портов республики на судах России, вырос на 49,2% по сравнению с 2002годом и в 2,7 раза по сравнению с 2001 годом.

По оценкам международных экспертов ООН и ЕС и прогнозами Совета по изучению производительных сил Национальной академии наук Украины, до 2010 года можно ожидать увеличение товарообмена по направлениям: Европа («Север – Юг») на 25–30%; Евразия – на 30–35 %.

В связи с этим ожидается соответствующее увеличение транзитных перевозок через территорию Украины.

Транспортная система страны в основном способна обеспечить такое возрастание числа транзитных перевозок. Тем не менее, несоответствие показателей транзитных перевозок в Украине международным требованиям относительно скорости, непрерывности, целостности грузов, тарифов и цен на услуги не обеспечивает не только их возрастание, но и стабилизацию при существующих объемах.

По результатам проведенного исследования роли транспортной составляющей логистической системы как приоритетного направления развития экспортного потенциала АР Крым в сфере услуг можно сделать следующие **выводы и предложения**.

Основные причины, которые сдерживают развитие транзита грузов в Украине и в частности, в АР Крым, состоят в неэффективности системы контроля грузов на границе и взискание сборов, высокой стоимости услуг, которые предоставляются таможенными брокерами, контрольными службами и транспортными терминалами, многочисленных бюрократических преградах при оформлении транзитных перевозок, низкой скорости доставки грузов, неблагоприятной криминальной обстановке, недостатке комплексного, в том числе информационного, обслуживания на пути транзита, отсутствия комплекса правовых актов, которые регулируют транзитные перевозки и их экспедиционное обслуживание.

Данные проблемы призвана решить общегосударственная Комплексная программа развития Украины как транзитного государства в 2002–2010 годах, направленная на обеспечение интеграции Украины в европейскую и мировую экономические системы. Принятие такой Программы обуславливается необходимостью проведения единой транзитной политики на общегосударственном и региональном уровнях, координации деятельности министерств, других органов центральной исполнительной власти, значительными объемами научных исследований и капиталовложений для модернизации инфраструктуры транзита.

Положениями Программы учтены международные требования к обеспечению свободного транзита грузов, опыт европейских государств в организации транзитных перевозок.

Кроме того, представляется, что имело бы смысл учредить Украинскую ассоциацию транспортной логистики. Основными направлениями ее деятельности станут:

- установление и развитие международных контактов в области транспортной логистики, в том числе с Европейской логистической ассоциацией;
- перевод и издание зарубежной литературы по логистике;
- подготовка учебных пособий и научно-производственных изданий по логистике;
- проведение лекций, семинаров, совещаний, выставок, конференций с целью пропаганды знаний, обмена опытом, оказания методической помощи в сфере транспортной логистики;
- содействие повышению профессионального уровня специалистов по вопросам транспортной логистики;
- осуществление научных исследований логистической направленности.

В изменяющихся и качественно отличных от прежних стереотипов экономических условиях на этапе зарождения и развития стабилизационных процессов Украинская ассоциация могла бы успешно способствовать применению концепции логистики (в том числе и транспортной) в деятельности отечественных предприятий.

Источники и литература

1. Внешнеэкономическая деятельность АР Крым в 2003г. / Данные Госкомстата Украины в Крыму. – Симферополь, 2004.
2. Гаджинский А.М. Основы логистики: Учебное пособие. – М., 1996.
3. Логистика: Учебное пособие. Под ред. проф. Б.А. Аникина. – М., 1997.
4. Окландер М. А. Концепция промышленной логистики // Экономика Украины. – 1993. – №10. – С. 27–33.
5. Окландер М. А. Маркетинг и логистика в предпринимательстве. – Одесса, 1996.
6. Окландер М. А. Компоненты и принципы построения логистических систем. БизнесИнформ //1997, № 23. – С. 35–38.
7. Приоритетные направления развития внешнеторговой деятельности в сфере услуг. / Данные Госкомстата Украины в Крыму. – Симферополь, 2003.
8. Родников А.Н. Логистика: Терминологический словарь. – М., 1999.
9. Смехов А. А. Логистика и транспорт. М., 2003.
10. Состояние внешнеэкономических связей АРК с Российской Федерацией. / Данные Госкомстата Украины в Крыму. – Симферополь, 2003.