

УДК 656.01

ИДЕНТИФИКАЦИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ РОЛИ ПОРТОВЫХ ТЕРМИНАЛОВ**Иванова И.Н.****IDENTIFICATION OF THE PORT TERMINALS' LOGISTIC ROLE****Ivanova I. N.**

В статье рассмотрены логистические аспекты функционирования портовых терминалов. Установлены ситуации, при которых портовый терминал является или не является частью логистических систем. Определены два уровня согласования производственных процессов в порту в рамках внутрипроизводственной логистики – на уровне порта в целом и на уровне отдельного терминала. Определены соответствующие субъекты, решающие задачи согласования на каждом из уровней. Определены границы логистического обслуживания в порту.

Ключевые слова: портовый терминал, логистическая система, логистическое обслуживание, порт

Введение. Логистика является одним из динамично развивающихся направлений современного бизнеса, что естественным образом отражается на развитии соответствующей теории. Следует отметить уже достаточно устоявшуюся терминологическую базу и единодушные авторов научных публикаций по логистике в отношении сущности базовых понятий логистики – логистической системы, логистических функций, логистического центра, логистических операторов и т.п.

Тем не менее, логистическая концепция постепенно расширяет свои границы и ее основные принципы и подходы к управлению материальным потоком и сопутствующим ему информационным и финансовым, стали использоваться, например, для управления доставкой грузов, на транспорте, (в том числе и на морском транспорте), порождая, так называемую «транспортную логистику».

Анализ последних публикаций. В этом направлении до сих пор ведутся терминологические споры (например, [1,2]) и специалисты по транспорту обосновывают размежевание сфер «влияния» логистики и транспорта, и, в частности, в [1] доказывалась некорректность приравнивания современных транспортно-экспедиторских компаний к логистическим компаниям или операторам.

Во многих современных публикациях, посвященных вопросам развития портов Украины

(например, [3-5]) или вопросам развития логистики в Украине (например, [6]) утверждается важность портов в функционировании логистических систем. В частности, в [4] авторы считают, что «Морські порти являються важливою складовою ланкою транспортних ланцюжків та логістичних систем». В ряде публикаций (например, в [7]) декларируется необходимость развития логистических функций портов и постепенного превращения их в логистические (или транспортно-логистические) центры. В [8] даже содержится утверждение, что развитие портов в направлении логистики приведет к тому, что порт от роли логистического центра трансформируется в составляющую логистического центра.

Как показал анализ публикаций, у большинства авторов, которые затрагивают проблему логистической роли и функций портов, не совсем четко определен понятийный аппарат, более того, во многих публикациях предложения и рассуждения авторов не соответствуют (а в некоторых случаях и противоречат) современной организации работы портов. В частности, «порт» и «портовый терминал» - это не тождественные понятия и поэтому вопрос об их логистической роли не может рассматриваться в одной плоскости.

Таким образом, целью данного исследования является установление логистической роли портов и портовых терминалов.

Результаты исследования. Основной составляющей порта, где собственно и происходит большей частью осуществление основных функций портов – обслуживание судов и грузов, является *портовый терминал*. Согласно Закону «Про морські порти України» [9], «морський термінал - розташований у межах морського порту єдиний майновий комплекс, що включає технологічно пов'язані об'єкти портової інфраструктури, у тому числі причали, підйомно-транспортне та інше устаткування, які забезпечують навантаження-розвантаження та зберігання вантажів, безпечну стоянку та обслуговування суден і пасажирів».

В этом же Законе дается следующее определение порта: «морський порт - визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності».

В большинстве украинских портов на их территории функционируют несколько терминалов, находящихся под управлением компаний-операторов (стивидорных компаний), как государственных, так и негосударственных. Таким образом, в терминах системной методологии, *портовый терминал и компания-оператор* образуют две подсистемы единой системы, при этом терминал – объект, находящийся под управлением соответствующего субъекта – оператора. Следует отметить, что в практическом большинстве публикаций (если только не рассматриваются специфические вопросы, требующие четкого разграничения данных подсистем) под понятием «портовый терминал» подразумевается именно указанный тандем терминала и оператора.

Каждый терминал независимо от его специализации (зерновой, контейнерный и т.д.) представляет собой производственную систему, в рамках которой протекают различные производственные процессы. В частности, на контейнерном терминале осуществляется выгрузка контейнеров с судна, перемещение контейнеров по территории, их хранение, погрузка на судно или другие транспортные средства и т.д. Естественно, что данные операции требуют согласования, которое осуществляется на базе новейших информационных технологий.

В терминах логистики, в данном случае возникают проблемы *внутрипроизводственной логистики*. Под последней в большинстве публикаций понимается способ организации производства на предприятии, предусматривающий согласование принципов организации производственного процесса с принципами и правилами логистики. В данном случае задачи согласования производственных процессов на терминале можно рассматривать как задачу *специфической внутрипроизводственной логистики*.

В свою очередь, портовый терминал - это часть портовой системы, являющейся составляющей *транспортной системы* страны. При этом основное предназначение транспортной системы (и, соответственно, ее составляющих) – *обеспечение транспортировки грузов*. Поэтому портовый терминал играет, прежде всего, определенную роль в транспортном обеспечении доставки грузов. Следует отметить, что практически любой груз как объект транспортной сферы, является составляющей материального потока соответствующей логистической системы. Например, зерно, направляющееся на экспорт, проходит через зерновой терминал в порту. При этом для экспортера, как предприятия-производителя (или трейдера) *зерно является материальным потоком*; в рамках транспортной системы и терминала, в частности, зерно рассматривается как

грузопоток. Производство и экспорт зерна предполагает наличие соответствующей логистической системы (куда портовый терминал, вообще говоря, не входит), а прохождение зерна через терминал является частью ее *транспортного обеспечения*. Таким образом, если портовый терминал выполняет сугубо «транспортные функции» в процессе доставки того же зерна, а согласование соответствующих процессов (относящихся к транспортной сфере) должно базироваться на принципах *транспортной логистики*

Тем не менее, отдельные портовые терминалы могут являться частью крупных предприятий-холдингов, в частности, занимающихся производством и экспортом зерна. В такой ситуации портовый терминал уже становится частью логистической системы указанных предприятий, играя не только «транспортную» роль, а и сугубо логистические – агрегирование материального потока, например.

Отметим, что из всего многообразия публикаций, связанных с данными вопросами, только в [10] автор придерживается подобного высказанному выше подходу к роли портовых терминалов. В частности, в [10] представлен следующий тезис: «возможны два статуса участия портовых терминалов в микро- и мезологистических системах:

- портовый терминал находится во владении, распоряжении и под контролем компании, управляющей данной логистической системой (в качестве такой управляющей компании может выступать производственное предприятие, трейдер и т.д.);
- портовый терминал входит в логистическую систему в качестве независимого объекта».

Таким образом, автор придерживается мнения, что портовый терминал в любом случае является частью той или иной логистической системы, но в разных статусах.

По нашему мнению портовый терминал может как являться частью логистической системы, так и не являться, выступая в роли элемента транспортно-го обеспечения логистической системы (рис. 1).

Если же рассматривать порт в целом, как совокупность терминалов и часть транспортной системы страны, то в данном контексте в принципе некорректно рассматривать порт как элемент какой-либо логистической системы (если только в порту - один терминал). Здесь речь может идти о роли портов в обеспечении транспортировки экспорта/импорта и прохождении транзита. Отдельные авторы (например, [4,7]), акцентируя внимание на необходимости повышения логистического обслуживания в портах, в принципе, подразумевают необходимость согласования процессов прохождения транспортных средств/грузов через порты и, таким образом, минимизации соответствующего времени. Это, в свою очередь, обеспечивает конкурентоспособность порта в целом.

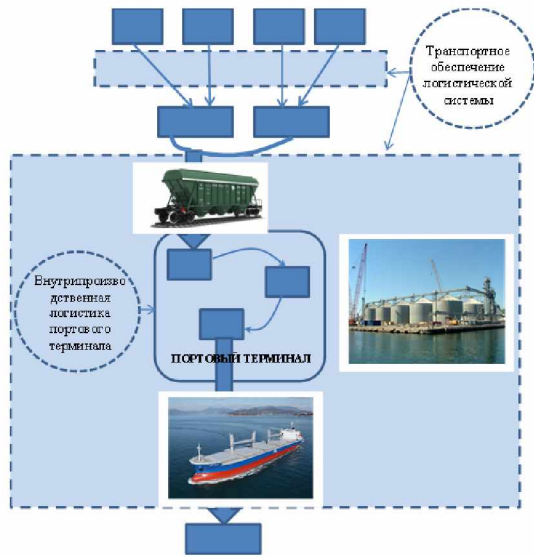


Рис. 1. Портівий термінал як складова транспортної забезпечення логістическої системи

В этой связи следует отметить, что указанное не является логистическим обслуживанием, а может быть классифицировано как «внутрипроизводственная логистика» только уже на уровне порта, где возникают процессы, связанные с въездом и выездом транспортных средств с грузом на/с территории порта, таможенным досмотром и оформлением грузов и транспортных средств и т.п. Таким образом, возникает следующая схема (рис.2), на которой выделены два уровня внутрипроизводственной логистики в порту – на уровне порта в целом и на уровне отдельного терминала.

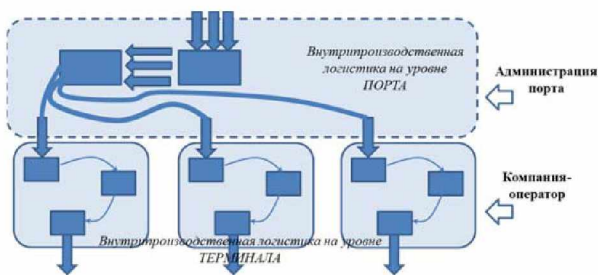


Рис. 2. Уровни рассмотрения внутрипроизводственной логистики в порту

Субъектами, обеспечивающими согласование соответствующих процессов, являются соответственно, администрация порта и компания-оператор. При этом еще раз подчеркнем, что рассматриваемые процессы не являются логистическим обслуживанием.

Выводы. В данной статье определены ситуации, при которых портовые терминалы являются или не являются элементами логистических систем. Установлены два уровня рассмотрения вопросов внутрипроизводственной логистики в портах – на уровне порта в целом и на уровне конкретного терминала. Установлены соответствующие субъекты, обеспечивающие решение задач по согласованию

процессов в рамках внутрипроизводственной логистики. Установлено, что порт не является частью логистических систем и не осуществляет логистическое обслуживание. Логистическое обслуживание может осуществляться в рамках портовых терминалов.

Полученные результаты являются базой для дальнейшего решения задач повышения эффективности работы портовых терминалов и портов в целом.

Литература

1. Кириллова О. В.; Король, В. Ю. Експедирування і логістика: термінологічні протиріччя, підміна понять і їх розмежування // Транспортні системи та технології перевезень, [s.l.], №. 15, С. 42-51.
2. Кириллова Е. В. Логистически-ориентированная транспортная терминология: модный тренд или нарушение традиций / Е. В. Кириллова, В. Ю. Король // Научный взгляд в будущее: международное периодическое научное издание. – 2018. – Вып. 9. – Том 2. – С. 4-16.
3. Патора Р. Логістична трансформація водних портів: зарубіжний і вітчизняний досвід / Р. Патора, Н. В. Фігун // Вісн. Нац. ун-ту "Львів. політехніка". - 2008. - № 623. - С. 220-225
4. Нікулін С.Г, Роціна Н.В. (2015). Світові тенденції розвитку морських портів. Экономика: реалии времени, (4 (20)), 148-154.
5. Тимошук О. М. Формування механізму реалізації логістичної стратегії річкових портів / О. М. Тимошук, О. В. Мельник // Проблеми економіки. - 2013. - № 3. - С. 149-155.
6. Комарницький І. М. Механізми формування логістичних центрів / І. М. Комарницький, Н. С. Питуляк, І. В. Когут // Вісник Національного університету "Львівська політехніка". – 2007. – № 582 : Проблеми економіки та управління. – С. 190–196.
7. Ковбачок М. В. (2013). Алгоритм створення транспортно-логістичних центрів на базі морських торговельних портів // Вісник економіки транспорту і промисловості, (42), 303-308.
8. Барышнікова В.В. Современный порт в логистической цепочке доставки грузов / В.В.Барышнікова// Экономика та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії і практики. - Харків "ХАІ", 2009. - № 4 (8).- С.15-26.
9. Закон України «Про морські порти України» - Режим доступа: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>
10. Андриевская В. А. Характеристика участия портовых операторов в логистических системах / В. А. Андриевская // Развитие методів управління та господарювання на транспорті. - 2018. - Вып. 1. - С. 95-105

References

1. Kirillova O. V. ; King, V. Yu. Forwarding and logistics: terminological contradictions, substitution of concepts and their delineation // Transport systems and transportation technologies, [s.l.], No.. 15, P. 42-51.
2. Kirillova E.V. Logistic-oriented transport terminology: trendy trend or violation of traditions / E.V. Kirillova, V.Yu.Korol // Scientific view to the future: international periodical scientific publication. - 2018 - Issue 9. - Volume 2. - P. 4-16.

3. Patora R. Logistical transformation of water ports: foreign and domestic experience / R. Patora, N. V. Figun // Visn. National University Lviv Polytechnic University. - 2008. - No. 623. - P. 220-225
4. Nikulin S.G., Roshchina N.V. (2015). World trends of sea ports development. Economics: realities of time, (4 (20)), P. 148-154.
5. Tymoshchuk O.M. Formation of the Mechanism for Implementing the Logistics Strategy of River Ports / O. M. Tymoshchuk, O. V. Melnik // Problems of Economics. - 2013. - No. 3. - P. 149-155.
6. Komarnickii I. M. Mechanisms of the formation of logistic centers / I. M. Komarnytsky, N. S. Pytulyak, I. V. Kohut // Bulletin of the National University "Lviv Polytechnic". - 2007. - No. 582: Problems of Economics and Management. - P. 190-196.
7. Kovbatiuk MV (2013). Algorithm for the creation of transport and logistics centers on the basis of sea trading ports // Bulletin of the Economy of Transport and Industry, (42), 303-308.
8. Baryshnikova V.V. Modern port in the logistics chain of cargo delivery / V.V Baryashnikova // Economy and management of enterprises of the machine-building industry: problems of theory and practice. - Kharkiv "KhAI", 2009. - No. 4 (8) .- P.15-26.
9. Law of Ukraine "On Sea Ports of Ukraine" , <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>
10. Andriyevskaya VA Characteristics of participation of port operators in logistics systems / V.A Andriyevskaya // Development of methods of management and management in transport. - 2018. - Vol. 1. - pp. 95-105

Іванова І.М. Ідентифікація логістичної ролі портових терміналів.

У статті розглянуті логістичні аспекти функціонування портових терміналів. Встановлено ситуації, при яких портовий термінал є або не є частиною логістичних систем. Визначено два рівні узгодження виробничих процесів в порту в рамках внутрішньовиробничої логістики - на рівні порту в цілому і на рівні окремого терміналу. Визначено відповідні суб'єкти, які вирішують завдання узгодження на кожному з рівнів. Визначено межі логістичного обслуговування в порту.

Ключові слова: портовий термінал, логістична система, логістичне обслуговування, порт

Ivanova I.M. Identification of the port terminals' logistic role.

The article discusses the logistic aspects of the functioning of port terminals. Established situations in which the port terminal is or is not part of the logistics systems. Two levels of coordination of production processes in the port within the framework of intra-industrial logistics are defined - at the port level as a whole and at the level of an individual terminal. Corresponding subjects are identified that solve the tasks of coordination at each of the levels. The boundaries of the logistics service in the port are determined.

Keywords: port terminal, logistics system, logistics service, port

Іванова І.М. – аспірант кафедри «Експлуатація портів і технології вантажних робіт» Одеського національного морського університету, e-mail: ivanovain92@gmail.com

Рецензент: д.т.н., проф. **Горбунов М.І.**

Стаття подана 09.04.2019