

УДК 656.614:338.1

ВЕРЕЩАКА Ю.А., аспирант,
Одесский национальный морской университет

РОЛЬ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В УСЛОВИЯХ НОВОЙ ЭКОНОМИКИ

Аннотация. Проанализирован современный этап развития контейнеризации, выявлены его особенности, а также отличительные признаки предприятий, функционирующих на рынке контейнерных перевозок в условиях новой экономики.

Ключевые слова: рынок контейнерных перевозок, новая экономика, инновации, интегрированная транспортировка.

VERESHAKA Yu., Postgraduate,
Odessa National Maritime University

THE ROLE OF CONTAINER SHIPPING IN THE CONDITIONS OF NEW ECONOMY

Abstract. The present stage of containerization development has been analysed, its features, as well as distinguishing characteristics of the enterprises operating on the market of container shipping in the conditions of new economy have been revealed.

Key words: market of container shipping, new economy, innovations, integrated transportation.

Постановка проблемы. Учитывая мировые тенденции последних десятилетий на морском транспорте, создание экономико-правовой, технико-технологической среды, обеспечивающей развитие контейнерных перевозок в регионе, привлечение инвесторов для создания и/или модернизации контейнерных терминалов, являются объективно необходимыми задачами Украины.

Сущность рынка контейнерных перевозок, изменение его роли в условиях новой экономики требуют системного исследования. Исходя из этого, рассмотрим последовательно понятия новой экономики, оценим взаимовлияние ее и развития контейнерных перевозок, выделим характерные особенности функционирования участников рынка контейнерных перевозок в современных условиях Украины.

Анализ последних исследований и публикаций. Понятие новой экономики или экономики знаний связано с развитием постиндустриальной экономики. Начало постиндустриального общества датируется серединой 60-х гг. В 1959 году профессор Гарвардского университета Д. Белл, выступая на международном социологическом семинаре в Зальцбурге (Австрия), впервые употребил понятие постиндустриального общества в широко признанном теперь значении [1]. Сущность понятия новой экономики раскрывается в работах зарубежных и отечественных исследователей М. Кастельса, Ф. Уэбстера, А. Долгина, В. Гееца, В. Супяна, Тиминой Е.И. и др. [2–7].

Оценке влияния транспортных, в частности, морских контейнерных перевозок на развитие экономики страны, а также изучению реакции морского судоходства на изменения политической, экономической и технологической среды посвящены ряд работ [8–12].

Производство готовой продукции поставило перед азиатскими странами задачу развития контейнерных перевозок, и в настоящее время они лидируют в этой области, включая производство самих контейнеров [9].

Винников В.В. утверждает, что закономерностью развития мировой торговли является ее ориентация на темпы инновационного развития флота и портов, основанного на повышении доли контейнеровозов, оптимизации средней грузоподъемности основных типов судов, комплексности формирования капитальных активов судоходных компаний и портов [10].

Процесс зарождения и развития контейнеризации имеет многолетнюю историю, которая становилась объектом исследования ряда зарубежных и отечественных ученых [12–14].

Нерешенные составляющие общей проблемы. Последние тенденции, происходящие на рынке контейнерных перевозок, позволяют утверждать о начале следующего этапа в развитии контейнеризации, что вызывает необходимость системного исследования происходящих изменений. Участники рынка стремятся вывести объемы своей работы на докризисный уровень.

Цель статьи – охарактеризовать современный этап развития контейнеризации с присущими ему особенностями, выявить отличительные признаки предприятий, функционирующих на рынке контейнерных перевозок в условиях новой экономики.

Изложение основного материала исследования. В своем развитии постиндустриальное общество претерпевает изменения, трансформируясь в информационное общество (сер. 70-х – сер. 80-х гг.), технологическое (сер. 80-х – сер. 90-х гг.), сетевое глобальное общество (сер. 90-х гг. – нач. XXI в.), новое общество, основанное на знаниях, технологиях и информации (настоящее время).

Зарубежные авторы отмечают, что знания являются источником конкурентных преимуществ и могут быть использованы в каждой отрасли, от сельского хозяйства до создания программного обеспечения. В экономике знаний успех организации зависит от эффективности создания, распространения и использования ею знаний и новых технологий. Проанализированные определения новой экономики позволяют выявить три фактора, которые предлагаются авторами в качестве факторов экономического развития в различной их комбинации – знания, технологии и информация.

На морском транспорте основными направлениями в сфере знаний являются повышение качества персонала, укрепление взаимодействия с ВУЗами и научными организациями, снижение «человеческого фактора». Эти вопросы тесно связаны с обеспечением безопасности перевозки контейнеров и обслуживания их в порту. Повышение уровня автоматизации судов и портовых работ снижает уровень риска аварийности. Стремление судоходных компаний повысить свою конкурентоспособность и снизить потери от аварийных случаев заставляет их участвовать в подготовке кадров. Это индивидуальные контракты с кадетами, организация плавательных практик для курсантов, стажировок для инструкторов и преподавателей. Появляется тенденция создания собственных учебных центров и заведений.

В связи с введением современных информационных систем на предприятиях морского транспорта (системы управления движения судами, управления контейнерными терминалами) к персоналу выдвигаются повышенные требования, предполагающие помимо наличия специальных знаний и навыков, знаний IT-технологий, используемых в данной области. Следует отметить, что автоматизация и информатизация управления контейнерными перевозками имела особое значение на каждой стадии их развития. Еще в 70-х годах контейнерный консорциум из Великобритании «Оверсиз контейнер, ЛТД» израсходовал на разработку и внедрение автоматизированной системы управления 400 тыс. ф. ст. [13].

Информационные технологии имеют мультипликативный эффект в морской транспортировке, особенно в управлении различными видами транспорта в интермодальных перевозках. Получение эффекта проявляется при погрузке, разгрузке контейнеровозов, складировании контейнеров, навигации (GPS), использовании систем слежения и определения местонахождения контейнера. Предприятия, задействованные в цепях поставок, также выигрывают от использования информационных технологий. Становится очевидным необходимость электронного обмена данными для обеспечения более высокого уровня контроля над грузопотоками, особенно при вертикальной интеграции. Современные ИТ в последние годы приобретают особое значение для решения вопросов безопасности, требующие от перевозчиков уведомлять клиентуру о схемах перемещения грузов. Они также обладают широкими возможностями способствовать упрощению торговли путем повышения эффективности таможенных процедур благодаря стандартизации информации о проходящих грузах.

Представляется очевидным, что для современных предприятий, действующих на рынке контейнерных перевозок, основным направлением развития, помимо повышения эффективности использования имеющихся ресурсов, является внедрение и использование новых видов ресурсов.

Стремительное развитие науки, техники и технологии, отражающееся на качестве и стоимости товаров, выдвигает более высокие требования к качеству морской перевозки. Переход мировой транспортировки на стадию интегрированной транспортировки и современной логистики повлечет за собой новый революционный этап в судоходстве, в частности, контейнерном (рис. 1).

Дальнейшее развитие процесса контейнеризации обусловлено необходимостью выхода на докризисный уровень. Усиление процесса глобализации, развитие логистики в условиях новой экономики, конкретнее, внедрение новых методов транспортировки, появление более совершенных контейнеровозов, повсеместное внедрение информационных технологий позволяет говорить о зарождении качественно нового этапа контейнеризации.

При развитии современной логистики в сфере контейнерных перевозок как основного метода в логистической промышленности становится возможным значительно сократить стоимость перевозки

и логистические затраты, а современные рыночные масштабы и границы в значительной степени расширить.

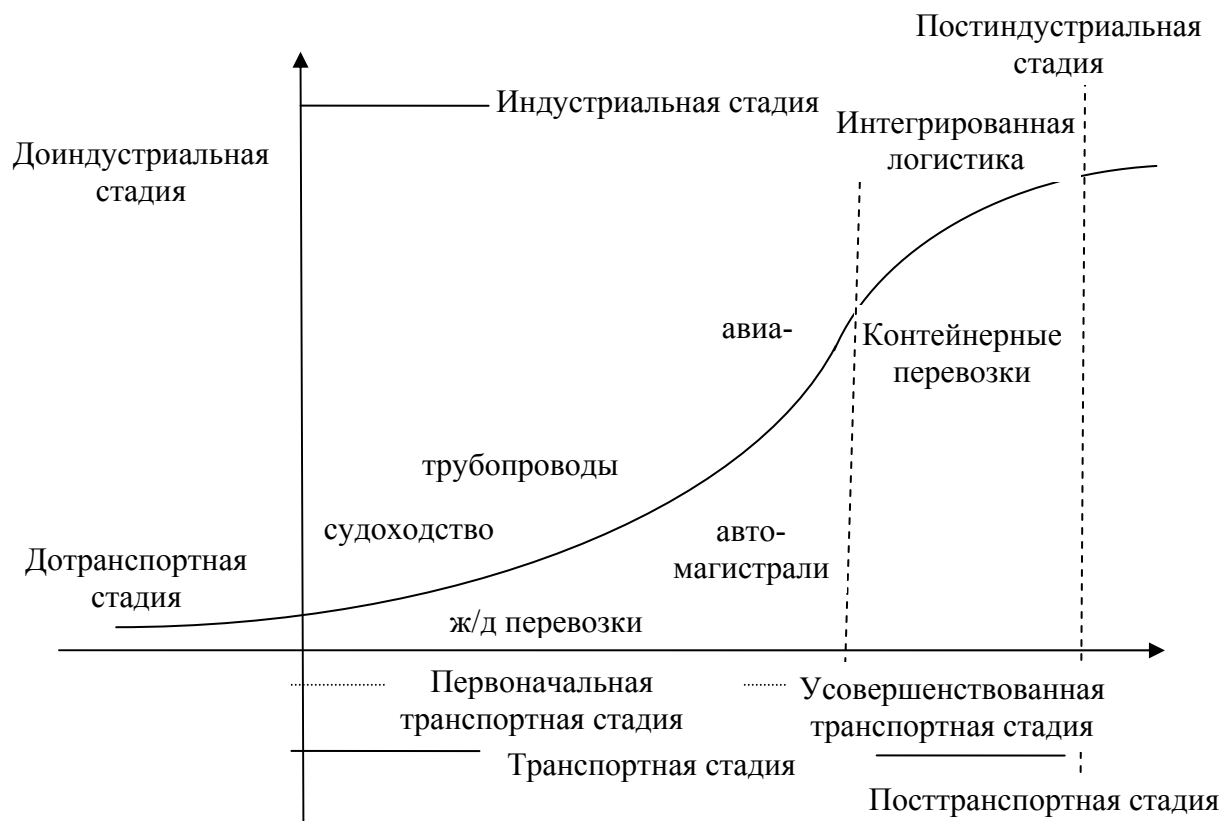


Рис. 1. Роль контейнерных перевозок в развитии интегрированной логистики [14]

На зрелой стадии развития транспортного процесса одной из важных причин для ускоренного развития контейнерных перевозок является возможность достижения экономии от эффекта масштаба.

Технологический прогресс в контейнерной перевозке товаров промышленного назначения проявляется в двух основных направлениях:

- изменения в предложении морского транспорта: условия для транспортировки (технические ресурсы, затраты, эффективность и т.д.);
- изменения, связанные со спросом: логистические процессы и методы, определяющие условия судоходства и доставки.

Достижения со стороны предложения заключаются, прежде всего, в увеличении:

- вместимости контейнерного флота, размера судов;
- мощности портовых терминалов, чтобы перерабатывать увеличивающиеся объемы контейнеров.

При сохранении массовости грузов наблюдается тенденция фрагментированности спроса на транспортировку. Вовлекается большее множество разнообразных товаров, большее число конечных потребителей и большее разнообразие в условиях происхождения и предназначения. Другая тенденция проявляется в увеличении роли поставщиков логистических услуг.

Таким образом, можно констатировать, что предприятия, функционирующие на рынке контейнерных перевозок и ориентирующиеся на принципы новой экономики, существенно отличаются от предприятий, функционирующих в соответствии с принципами ранней постиндустриальной экономики. Основные отличия представим в табл. 1.

Таблица 1

Сравнительные признаки разных укладов экономики

Признаки	Предприятия рынка контейнерных перевозок	
	постиндустриальной экономики (4-й уклад)	новой экономики (5, 6-й уклады)
1	2	3
основные факторы производства	материальные активы	знания, технологии, информация
спрос на рынке труда	повышенный спрос на квалифицированные кадры, управленцев	повышенный спрос на инженеров, многофункциональных специалистов
роль трудовых ресурсов	статья расходов	направление инвестиций
опережающий рост	трансформационных расходов	транзакционных расходов
объекты капитализации	капитал	знания, технологии, инновации
вид износа	преимущественно физический	преимущественно моральный
конкурентные преимущества за счет	диверсификации транспортных услуг	скорости обмена информацией, предоставления услуг по прямой перевозке
жизненный цикл товаров, предлагаемых к перевозке	сокращенный при невысокой скорости обмена данными	динамизм, кратчайший ЖЦП при высокой скорости обмена данными
контейнеровозы	высокоскоростные, большей контейнеро-местимости	оптимальной скорости и размера с целью минимизации затрат

Окончание табл. 1

1	2	3
роль контейнерных терминалов	специализированный комплекс морского порта по переработке контейнерных грузов	многофункциональный комплекс, оснащенный автоматизированной системой управления контейнерными терминалами
ведущие технологии	автоматизированные, машинные	интеллектуальные, информационные
источник эффекта масштаба	увеличения размера контейнеровозов, мощности перегрузочного оборудования	путем оптимизации размера судов и перегрузочного оборудования, максимального использования вместимости и перегрузочных мощностей
преобладающая система доставки	магистрально-фидерная система, интермодализм	интегрированная транспортно-логистическая система
характер взаимоотношений и роль посредников	приоритет договоров, растущая роль посредников	приоритет тесных взаимоотношений, сокращение числа посредников, их укрупнение, инсорсинг логистических услуг
организационные формы взаимодействия государственного и частного секторов	разгосударствление, акционирование	приоритет государственно-частного партнерства
характер организационных связей между предприятиями рынка контейнерных перевозок	на смену объединениям картельного типа – линейным конференциям, приходят операционные соглашения, позволяющие совместно использовать активы – консорциумы и стратегические альянсы	развиваются молекулярно-структурные организации. в системе портовых комплексов создаются кластеры
роль участников контейнерного рынка	на смену национальным предприятиям морского транспорта приходят глобальные участники	интегрированные структуры, транспортно-логистические группы
стратегия развития	диверсификация	рационализация (управление затрат)

Основные акценты контейнеризации по-новому – это глобализация, интеграция, рационализация, инновационность и информатизация.

Эволюция процесса контейнеризации позволяет говорить о новой стадии, зародившейся в послекризисный период, характеризующейся развитием интегрированной транспортировки. Изменяются требования на рынке труда в сторону многофункциональных специалистов, к судам-контейнеровозам в отношении их скорости, размеров, контейнерным терминалам как многофункциональным элементам динамической логистической цепочки, основными факторами производства становятся знания, инновации, информация.

Выводы. Таким образом, проанализированы этапы развития контейнеризации, что позволило выделить основные особенности рынка контейнерных перевозок, к которым можно отнести сформировавшуюся рыночную среду, достижение конкурентных преимуществ за счет новых факторов производства, усиление конкуренции, новую систему связей между участниками рынка, создание транспортно-логистических групп и новых организационных форм взаимодействия государственного и частного секторов. Для современных предприятий рынка контейнерных перевозок характерными становятся тесные взаимоотношения, сокращение числа посредников, их укрупнение, инсорсинг логистических услуг, приоритет государственно-частного партнерства, создание транспортно-логистических групп.

Литература

1. Белл Д. Грядущее постиндустриальное общество: опыт социального прогнозирования: пер. с англ. / Д. Белл; под ред. В. Л. Иноземцева. – М. : Academia, 1999. – 949 с.
2. Кастельс М. Информационная эпоха: экономика, общество и культура: пер. с англ. / М. Кастельс; под науч. ред. О. И. Шкаратана. – М. : ГУ ВШЭ, 2000. – 608 с.
3. Уэбстер Ф. Теории информационного общества [Электронный ресурс] / Ф. Уэбстер. – М. : Аспект Пресс, 2004. – 400 с. – Режим доступа: <http://filosof.historic.ru/books/item/f00/s00/z0000690/st001.shtml>.
4. Клодт Х. Нова економіка: форми вияву, причини і наслідки / Х. Клодт. – К. : Таксон, 2006. – 306 с.
5. Долгин А. Манифест новой экономики. Вторая невидимая рука рынка / А. Долгин. – М. : АСТ, 2010. – 256 с.

6. Геєць В. М. Суспільство, держава, економіка: феноменологія взаємодії та розвитку / В. М. Геєць. – К.: Ін-т екон. та НАН прогнозув. України. – 2009. – 864 с.

7. Тимина Е. И. Формирование экономики знаний как новой парадигмы общественного развития (вторая половина XX в. – начало XXI в.) : автореф. дис. на соискание учен. степени канд. экон. наук : спец. 08.00.05 «Экономическая теория» / Е. И. Тимина. – М., 2009. – 25 с.

8. Котлубай А. М. Развитие торгового судоходства – основной фактор роста мировой экономики / А. М. Котлубай, А. А. Липинская // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті : зб. наук. праць. – 2005. – Вип. 22. – С. 21–30.

9. Щербанин Ю. А. Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние / Ю. А. Щербанин // Евразийская экономическая интеграция. – 2011. – № 3 (12). – С. 65–78.

10. Вінніков В.В. Організаційно-економічний механізм комплексного розвитку морського транспорту України : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня докт. екон. наук : спец. 08.07.04 «Економіка транспорту і зв'язку» / В. В. Вінніков. – Одеса, 2006. – 48 с.

11. Gott David Transport and the economy: full report (SACTRA) / David Gott. – London: Great Minster House, 2009. – 298 p.

12. Щербина В.В. Організаційно-економічний механізм функціонування транспортних підприємств на ринку морських контейнерних перевезень: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами» / В. В. Щербина. – Одеса, 2007. – 26 с.

13. Саркисов С. В. Контейнерные перевозки в капиталистических странах / С. В. Саркисов. – М. : Транспорт, 1991. – 159 с.

14. Rong Chaohe. Recent progress in the theory of transport development / Rong Chaohe // China Railway Science. – 2001. – Volume 22, Issue 3, vol 6. – P. 1–8.

Рецензент: В. Г. Шинкаренко, докт. екон. наук, проф., ХНАДУ.

Статья поступила в редакцию 3.09.2012 г.