УДК 656

JEL Classification M16

DOI: 10.31375/2226-1915-2018-1-95-105

ХАРАКТЕРИСТИКА УЧАСТИЯ ПОРТОВЫХ ОПЕРАТОРОВ В ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМАХ

В.А. Андриевская

к.т.н., старший преподаватель кафедры «Управление логистическими системами и проектами»

andri-vera@ukr.net

Одесский национальный морской университет, Одесса, Украина

Аннотация. Обосновано, что портовые операторы (стивидорные компании) являются участниками логистических систем различного масштаба. Установлено, что портовые операторы, как и другие участники логистических систем, могут иметь два варианта статуса участия в этих системах: как элемент, который принадлежит управляющей данной системой компанией, и в качестве независимого элемента, связанного с системой исключительно коммерческими взаимоотношениями. Охарактеризован механизм согласования параметров обслуживания материального потока портовым оператором, как независимым участником логистических систем.

Ключевые слова: стивидорная компания, портовый оператор, логистические системы, статус, согласование.

ХАРАКТЕРИСТИКА УЧАСТІ ПОРТОВИХ ОПЕРАТОРІВ В ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМАХ

В.А. Андрієвська

к.т.н., старший викладач кафедри «Управління логістичними системами і проектами»

andri-vera@ukr.net

Одеський національний морський університет, Одеса, Україна

Анотація. Обґрунтовано, що портові оператори (стивідорні компанії) є учасниками логістичних систем різного масштабу. Встановлено, що портові оператори, як і інші учасники логістичних систем, можуть мати два варіанти статусу участі в цих системах: як елемент, який належить керуючій даною системою компанії, і в якості незалежного елемента, пов'язаного з системою виключно комерційними взаємовідносинами. Охарактеризований механізм узгодження параметрів обслуговування матеріального потоку портовим оператором, як незалежним учасником логістичних систем.

Ключові слова: стивідорна компанія, портовий оператор, логістична система, статус, узгодження.

UDC 656

JEL Classification M16

DOI: 10.31375 / 2226-1915-2018-1-95-105

CHARACTERISTIC OF PORT OPERATORS PARTICIPATION IN LOGISTIC SYSTEMS

V.A. Andrievska

Ph.D., senior lecturer in «Management of logistics systems and projects»

andri-vera@ukr.net

Odessa National Maritime University, Ukraine

Abstract. *It has been established that port operators (stevedoring companies) are participants of all types of logistic systems, allotted on a scale – micrologistic, mesological, macrologistic, megalogistic. It is defined that port operators, like other elements of logistics systems, can have two versions of the status of participation in these systems: as an element that belongs to the company managing this system, and as an independent element associated with the system exclusively commercial relationships.*

Integral consideration of the material flow within the boundaries of the logistic system allows to optimize the parameters of its service, and it is the main goal of the logistics systems functioning.

Two statuses of participation of port terminals in micro- and mesologistic systems are possible:

- The port terminal is in the possession, possession and control of the company managing this logistics system (such a management company may be a manufacturing enterprise, trader, etc.);*

- The port terminal is included in the logistics system as an independent object (and the port operator as an independent entity) that has the right to choose such parameters of material flow maintenance, at which the required optimization of the material flow transformation may not be provided.*

Taking into account the status of independent participants in the logistics system, port operators (as well as other similar participants) adjust these parameters taking into account their own interests and capabilities. Therefore, in fact, in the presence of independent participants in logistics systems, their mode of operation and maintenance of the material flow is not optimal, but rather close to optimal ones in agreement with independent participants in the systems.

The boundaries of the logistics system cover the extent of the exporter's responsibility under the foreign trade contract. The exporter, in this case the manager of the logistics system, within the integrated system review determines the optimal values of the service flow parameters that can be offered and discussed with the transport enterprises and the port operator. The optimal parameters found may not correspond to the capabilities or interests of other-independent-participants in the logistics system. Therefore, the proposed parameters are subject to adjustment.

It should be noted that coordination is also subject to interaction between transport enterprises and the port complex, which leads to a deviation from the optimal parameters of service originally identified in the integrated review of the logistics system. This means that achieving optimal parameters in most cases is almost impossible.

Keywords: *stevedoring company, port operator, logistics system, status, coordination.*

Постановка проблеми. Сти-видорные компании, оперирующие портовыми комплексами, и потому являющиеся портовыми операторами, играют важную роль в функционировании транспортной системы региона и страны.

Термин «стивидорная» определяет суть деятельности данного рода компаний, термин «портовый оператор» характеризует правовой статус эксплуатации портового терминала стивидорной компанией. Таким образом, в контексте данного исследова-

ния «стивидорная компания» и «портовый оператор» используются как синонимы.

Традиционно работа стивидорных компаний предполагает выполнение операций по погрузке/выгрузке груза в/из судна, а также множество операций, связанных с грузами на берегу: складские операции, разгрузка/загрузка железнодорожных вагонов, взвешивание груза, его сортировка и т.п. [1].

Таким образом, портовые операторы являются элементами транспортной системы и субъектами рынка транспортных (морских транспортных, портовых) услуг.

Обзор последних исследований и публикаций. В последнее десятилетие многие авторы рассматривают порты как участников логистических систем (в частности, в [2; 3]), при этом данное утверждение носит тезисный характер, без четкого понимания роли и характера участия, например, стивидорных компаний (портовых операторов) в логистических системах, специфика которых также не определена.

Согласно зарубежным подходам, логистическая роль портов проявляется не в собственно портовом обслуживании грузов (стивидорных операциях), а в размещении производства на территории портов, что обеспечивает, например, снижение затрат на транспортировку, и, как следствие, себестоимость продукции. В частности, данный тезис утверждался в [4].

Таким образом, участие портов в логистических системах не является тождественным понятием участия стивидорных компаний (порто-

вых операторов) в логистических системах.

В работе [5] автор затрагивает двоякую роль транспортно-технологических систем, обеспечивающих транспортировку грузов с учетом технологических особенностей их перевозки (контейнеризированных, например), которая проявляется в принадлежности транспортно-технологической системы как транспортной системе, так и логистической системе.

В данном контексте, портовые терминалы являются частью транспортно-технологических систем. Следовательно, выводы, сделанные автором [5] о принадлежности транспортно-технологических систем одновременно транспортным и логистическим системам, являются справедливыми для стивидорных компаний (портовых операторов), которые осуществляют эксплуатацию портовых терминалов.

Тем не менее, характеристика участия стивидорных компаний в логистических системах остается до сих пор не установленной.

Задачи исследования. В связи с вышесказанным, целью данной статьи является определение роли и характера участия стивидорных компаний (портовых операторов) в логистических системах различного вида.

Основной материал исследования. Для определения роли и характера участия стивидорных компаний в логистических системах, следует определить, в каких именно логистических системах они могут принимать участие.

Многие авторы (например, [6; 7]) классифицируют логистические системы в зависимости от их масшта-

ба следующим образом: микрологистические, мезологистические, макрологистические, мегалогистические.

В [6; 7] даны следующие определения данных видов логистических систем:

Микрологистическая система – это система логистики отдельного предприятия. Основное предназначение логистики в рамках микрологистической системы – обеспечить процессы производства и распределения продукции с оптимальными затратами ресурсов и требуемым уровнем сервиса;

Мезологистические системы – это системы логистики объединения предприятий (группы предприятий) в рамках корпораций, финансово-промышленных групп, холдингов;

Макрологистические системы объединяют предприятия в рамках отраслей экономики отдельной страны (отраслевые логистические системы);

Мегалогистические (гигалогистические) системы – это глобальные логистические системы, объединяющие административные макрологистические системы разных стран, мезологистические системы корпораций и микрологистические системы отдельных предприятий, связанных с созданием добавленной ценности в разных странах.

Обеспечивая определенный комплекс операций транспортного процесса, стивидорные компании (портовые операторы) могут принимать участие во всех указанных видах логистических систем.

Охарактеризуем этот тезис более детально.

На сегодняшний день можно привести достаточное количество

примеров, в том числе, и в Украине, создания крупными экспортерами собственных портовых терминалов для решения задач логистики. Например, один из крупных экспортеров зерна, компания Нибулон, владеет собственным комплексом в порту Николаев, что позволяет данной компании практически полностью обеспечивать собственными силами всю «зерновую логистику» (*микроуровня*) – от полевых элеваторов, до порта. Такой контроль над логистикой позволяет компании добиться конкурентоспособных цен и бесперебойных поставок зерна.

Аналогичная ситуация и с *мезологистическими системами*, в рамках которых портовый оператор является частью холдинга, представляя собой относительно независимое предприятие, свобода которого ограничена условиями вхождения в холдинг.

Отметим, что в обеих указанных ситуациях портовый терминал принадлежит предприятию (корпорации, холдингу). Это позволяет достигать целей создания логистических систем.

В [8] дается следующее определение: *логистическая система* – это специально организованная интеграция логистических элементов (звеньев) в пределах определенной экономической системы для *оптимизации процессов трансформации материального потока*.

Оптимизация процессов трансформации материального потока возможна только при интегральном рассмотрении и управлении логистической системой, что следует из вышеприведенного определения.

Кроме того, само понятие «система» предполагает единство управления, что, естественным образом достигается, если элементы логистической системы принадлежат, непосредственно, предприятию (корпорации, холдингу).

Тем не менее, многие крупные экспортеры/импортеры не владеют (даже на арендных условиях) собственными портовыми терминалами, но при этом данные терминалы участвуют в соответствующих логистических системах *микро* и *мезоуровня*.

Рассматриваемое предприятие (корпорация, холдинг) в такой ситуации *не может управлять и влиять в полном объеме* на портовый терминал и соответствующего портового оператора в составе логистической системы. Отметим, что портовый терминал является элементом данной системы (в терминах логистики), а портовый оператор (стивидорная компания) – участником логистической системы.

Таким образом, возникает вопрос о *статусе участия* портовых операторов в логистических системах. Отметим, что аналогичный вопрос может быть поставлен и в отношении любых других элементов логистических систем.

Согласно логике 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 (а портовый оператор в качестве независимого субъекта)*, имеющего право на выбор таких параметров работы (обслуживания материального потока), при которых может не обеспечиваться требуемая оптимизация трансформации материального потока.

Во второй ситуации требуемые параметры обслуживания портовым терминалом материального потока (груза для самих комплексов) согласовываются и корректируются с учетом интересов и возможностей стивидорной компании. Таким образом, принятие условий компании, управляющей логистической системой, стивидорной компанией осуществляется исключительно на коммерческих условиях.

В рамках *макрологистических* систем портовые терминалы участвуют в качестве независимых элементов. В *мегалогистических* системах портовые операторы могут являться частью международных корпораций, а также быть независимыми участниками, как это было показано на примере микрологистических и мезологистических компаний.

Отметим, что «*независимый*» портовый терминал может быть участником множества логистических систем (рис.1).

Для обобщения данных рассуждений, обратимся к определению логистической системы согласно [9; 10]: логистическая система – это совокупность подсистем – генерирующей, перемещающей и поглощающей материальный и, связанные с ним, нематериальные потоки, *согласованное функционирование которых на*

базе экономической, технической и технологической интеграции позволяет оптимизировать поступление материальных ценностей с определенными качественными и количественными характеристиками в определенное время и место определенному потребителю с определенным уровнем затрат.

Экономическая интеграция на уровне предприятий может осуществляться различными способами, и представлять собой договорные /коммерческие отношения между элементами системы; интеграцию в рамках корпорации и холдингов.

Чем больше в логистической системе независимых элементов, тем сложнее обеспечивать оптимальные параметры функционирования логистической системы, с учетом собственных интересов независимых участников. С другой стороны, включение в логистическую систему независимых элементов дает управляющей логистической системой компании свободу в выборе данных участников.

Таким образом, в качестве независимого участника, портовый оператор (стивидорная компания) должна согласовывать параметры обслуживания материальных потоков различных систем с учетом собственных интересов и возможностей.

Говоря выше об управляющей логистической системой компании, в качестве примеров были приведены производители или трейдеры (экспортеры). Согласование данной компа-

нией с независимыми участниками параметров обслуживания, включая стоимости обслуживания, можно представить следующим образом (рис. 2).

Границы логистической системы охватывают степень ответственности экспортера согласно внешнеторговому контракту. Экспортер, в данном случае управляющий логистической системой, в рамках интегрального рассмотрения системы определяет оптимальные значения параметров обслуживания материального потока, которые могут предлагаться и обсуждаться с транспортными предприятиями и портовым оператором. Как выше было сказано, найденные оптимальные параметры могут не соответствовать возможностям или интересам других – независимых – участников логистической системы. Поэтому предлагаемые параметры подлежат корректировке.

Следует отметить, что согласованию также подлежит взаимодействие между транспортными предприятиями и портовым комплексом, что приводит к отклонению от первоначально определенных в рамках интегрального рассмотрения логистической системы оптимальных параметров обслуживания. Это значит, что достижение оптимальных параметров в большинстве случаев практически невозможно.

Рис. 1. Участие портового оператора в логистических системах

Рис. 2. Согласование параметров обслуживания материального потока в пределах логистической системы

Выводы. В результате проведенного исследования установлено следующее:

1) *портовые операторы* (стивидорные компании) являются участниками *всех видов логистических систем*, выделенных по масштабу, – микрологистических, мезологистических, макрологистических, мегалогистических;

2) портовые операторы, как и многие другие элементы логистических систем, могут иметь *два варианта статуса участия в этих сис-*

темах: как элемент, который принадлежит управляющей данной системой компаний, и в качестве независимого элемента, связанного с системой исключительно коммерческими взаимоотношениями;

3) интегральное рассмотрение материального потока в рамках границ логистической системы позволяет оптимизировать параметры его обслуживания, что является целью функционирования логистических систем. Тем не менее, *с учетом статуса независимых участников*

логистической системы, портовые операторы (как и другие аналогичные участники) корректируют данные параметры с учетом собственных интересов и возможностей. Поэтому фактически, при наличии независимых участников в логистических системах, их режим функционирования и обслуживания материального потока является не оптимальным, а, скорее близкими к оптимальным по согласованию с независимыми участниками систем.

В продолжение данного исследования будет целесообразным рассмотреть более детально согласование параметров обслуживания материального потока между участниками логистической системы, а также согласование параметров обслуживания различных материальных потоков, проходящих через портовый терминал.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Андрієвська В.О. Роль проектного потенціалу при формуванні конкурентних переваг стивідорної компанії / В.О. Андрієвська, Л.А. Павловська // Вісник східноукраїнського національного університету ім. Володимира Даля № 4 (234) 2017. – С.50-53.
2. Барышникова В.В. Современный порт в логистической цепочке доставки грузов / В.В. Барышникова // Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі. – 2009. – № 4. – С. 15-26.
3. Маселко Т.Є. Проблеми управління транспортно-логістичними системами України та перспективи розвитку в контексті європейської інтеграції / Т.Є. Маселко, С.Г. Шевченко. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/chem_biol/nvnltn/17_2/301_Maselko_17_2.pdf
4. Haralambidis H. World wide experiences of Port Reform / H. Haralambidis, A.Veenstra. – Oxford: University press, 2012. – 125 p.
5. Кириллова Е.В. Идентификация транспортно-технологической системы в качестве транспортирующей подсистемы логистической системы / Е.В. Кириллова // Вісник Одеського національного морського університету. – 2015. – Вип. 1. – С. 128-148.
6. Іванова М.І. Класифікація логістичних систем / М.І. Іванова // Стратегія економічного розвитку України: Зб. наук. праць, ДВНЗ «Київ. нац. екон. ун-т ім. Вадима Гетьмана» ; редкол.: В. А. Верба (голов. ред.) та ін. – К.: КНЕУ, 2016. – № 39. – С. 13-20.
7. Корінь М.В. Дослідження класифікації логістичних систем // Комунальне господарство міст. – 2012. – № 106. – С. 428-434.
8. Леньшин И.А., Логистика. В 2-х ч. Ч.1.: Учебн. пособие / И.А. Леньшин, Ю.И. Смоляков. – М.: Машиностроение, 2010. – 246 с.

9. Ляшенко, Н.И. Обоснование подхода к определению логистической системы: Зб. наук. праць / Н.И. Ляшенко // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – 2005. – Вип. 23. – С. 151-158.
10. Лапкина И.А. Ресурсы логистической системы / И.А. Лапкина, Н.Н. Поддубная // Вестник СХУ им. В. Даля. – 2015. – № 2(219). – С. 69-72.

REFERENCES

1. Andriyevska, V.O. & Pavlovska, L.A. (2017). Rol proektnogo potencialu pri formuvanni konkurentnih perevag stividornoyi kompaniyi [The role of project potential in formulating competitive transitions of the stevedoring companies]. *Visnik shidnoukrayinskogo nacionalnogo universitetu imeni Volodimira Dalya* № 4 (234), 50-53 [in Ukraine].
2. Baryshnikova, V. V. (2009). Sovremennyy port v logisticheskoy cepochke dostavki грузov [The modern port in the logistic chain of cargo delivery]. *Ekonomika ta upravlinnya pidpriyemstvami mashinobudivnoyi galuzi*, № 4, 15-26 [in Ukraine].
3. Maselko, T. Ye. Problemi upravlinnya transportno-logistichnimi sistemami Ukrayini taperspektivi rozvitku v konteksti yevropejskoyi integraciyi [The problems of managing transport and logistical systems in Ukraine are the prospect of development in the context of the European integration]. Retrieved from: http://www.nbu.gov.ua/portal/chem_biol/nvntu/17_2/301_Maselko_17_2.pdf [in Ukraine].
4. Haralambidis, H. (2012). *World wide experiences of Port Reform*. University press, 125 [in English].
5. Kirillova, E. V. (2015). Identifikaciya transportno-tehnologicheskoy sistemy v kachestve transportiruyushej podsistemy logisticheskoy sistemy [Identification of the transport-technological system as a transporting subsystem of the logistic system]. *Visnik Odeskogo nacionalnogo morskogo universitetu*, Vip. 1, 128-148 [in Russian].
6. Ivanova, M. I. (2016). Klasifikaciya logistichnih sistem [Classification of Logistic Systems]. *Strategiya ekonomichnogo rozvitku Ukrayini: zb. nauk. pr. / M-vo osviti i nauki Ukrayini, DVNZ «Kiyiv. nac. ekon. un-t im. Vadima Getmana» ; redkol.: V. A. Verba (golov. red.) [ta in.]*. – Kiyiv: KNEU, № 39, 13-20 [in Ukraine].
7. Korin, M.V. Doslidzhennya klasifikaciyi logistichnih sistem [Investigation of the classification of logistic systems]. *Komunalne gospodarstvo mist*. – 2012. – № 106. – S. 428-434 [in Ukraine].
8. Lenshin, I.A. (2010). *Logistika. V 2-h ch.* – M.: Mashinostroenie, 246 [in Ukraine].
9. Lyashenko, N.I. (2005). Obosnovanie podhoda k opredleniiyu logisticheskoy sistemy [Justification of the Approach to the Opredelii of the Logistic System]. *Rozvitok metodiv upravlinnya ta gospodaryuvannya na transporti*

[Development of administration and economic management methods on transport] № 23, 151-158 [in Russian].

10. Lapkina, I.A. & Poddubnaya, N.N. (2015). *Resursy logisticheskoy sistemy [Resources of the logistic system]. Vestnik CNU im. V. Dalya, № 2(219), 69-72 [in Russian].*

Стаття надійшла до редакції 16.03.2018

Посилання на статтю / Reference a JournalArticle: Характеристика участия портовых операторов в логистических системах / В.А. Андриевская // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Збірник наукових праць. – 2018. – № 1 (62). – С. 95-105.