

5. Zvyeryakov M. I. Rozbudova v Ukrayini merezhi agencij regional'nogo rozvytku: vitchy'znyany`j dosvid i kerivny`cztvo do dij / M.I. Zveryakov, N.V. Smenty`na // Biznes Inform. – 2014. – #6. – С. 57–63.

6. Shafalyuk O.K. Gumanisty`chna koncepciya spozhy`vacha v markety`ngu: monografiya / O.K. Shafalyuk. – K.: KNEU, 2008. – 200 s.

7. Oklander M.A. Etapy` evolyuciyi markety`ngu yak vidobrazhennya transformaciyi sposobu vy`robny`cztva / M.A. Oklander // Ekonomika: realiyi chasu. – 2012. - # 3-4 (4-5). – S. 8-11.

Рецензент: Окландер М. А., д.е.н., професор, завідувач кафедри маркетингу Одеського національного політехнічного університету

8.06.2015

УДК 656.073.235(477)

Продіус Оксана, Власенко Марина

**ПРОБЛЕМЫ МОРСКИХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В
УКРАИНЕ**

В научной статье рассмотрены теоретические основы контейнерных перевозок, а также динамика их развития в мире. Определена роль морских контейнерных перевозок в Украине и их значимость для экономического положения страны. В статье освещены проблемы, возникающие при организации контейнерных перевозок в Украине. Установлены причины их возникновения и выявлены внешние и внутренние факторы, влияющие на развитие данной сферы услуг. Выявлены тенденции развития морских контейнерных перевозок в Украине за последние годы. Разработаны рекомендации по устранению существующих проблем, а также приведена краткая характеристика основных морских украинских портов. Выделены основные пункты их модернизации, а также рассмотрены проведенные реформы и изменения. Представлен рейтинг морских портов Украины после проведения реформ.

Ключевые слова: морские контейнерные перевозки, контейнер, морской торговый порт, контейнеризация, контейнерный терминал, грузооборот, суда-контейнеровозы.

Продіус Оксана, Власенко Марина

**ПРОБЛЕМИ МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В
УКРАЇНІ**

У науковій статті розглянуто теоретичні основи контейнерних перевезень, а також динаміка їх розвитку у світі. Визначено роль морських контейнерних перевезень в Україні та їх значимість для економічного становища країни. У статті висвітлено проблеми, що виникають при організації контейнерних перевезень в Україні. Встановлено причини їх виникнення та виявлено зовнішні та внутрішні фактори, що впливають на розвиток даної сфери послуг. Виявлено тенденції розвитку морських контейнерних перевезень в Україні за останні роки. Розроблено рекомендації щодо усунення існуючих проблем, а також наведена коротка характеристика основних українських морських портів. Виділено основні пункти їх модернізації, а також розглянуті проведені реформи і зміни. Представлений рейтинг морських портів України після проведення реформ.

Ключові слова: морські контейнерні перевезення, контейнер, морський торговельний порт, контейнеризація, контейнерний термінал, вантажообіг, судна-контейнеровози.

Prodius Oksana, Vlasenko Maryna

THE PROBLEMS OF CONTAINER SHIPPING IN UKRAINE

The scientific article describes the theoretical basis of container traffic and the dynamics of its development in the world. It defines the role of container shipping in Ukraine and its significance for the country's economic situation. The article highlights the problems associated with the organization of container traffic in Ukraine. It establishes the causes of problems and identifies external and internal factors affecting development of the container shipping services. There are trends of development of container shipping in Ukraine in recent years. It provides some recommendations to solve the existing problems and gives a brief description of the main Ukrainian sea ports. There are main points of sea ports' modernization, reforms and changes. The rating of Ukrainian sea ports after reforming is presented in the article.

Keywords: container shipping, container, sea port, containerization,

container terminal, freight turnover, container ships.

Постановка проблемы в общем виде и ее связь с важными научными или практическими задачами. Преимущества выгодного положения Украины, а также наличие развитой структуры путей сообщения способствуют тому, что государство в ближайшем будущем может играть роль одного из транзитных мостов, связывающих Европу и Азию. Украинские морские торговые порты являются одними из основных для обмена экспортными и импортными товарами стран Черноморского региона. Они обеспечивают внешнеторговые связи Украины, а также являются привлекательными для перевозки транзитных грузов, таким образом, повышая доходы и рейтинг государства. Но из-за существующего ряда проблем при осуществлении морских контейнерных перевозок в Украине, потенциал данного вида услуг не раскрывается полностью, что тормозит развитие внешнеэкономической деятельности страны и не способствует развитию морских портов.

Анализ последних исследований и публикаций. Развитие морских контейнерных перевозок в Украине рассматривается в работах Й. Педерсена, М. Шевченко, Б. Козыря, Н.Н.Вардиашвили В.А. Абгафорова, А.П. Абрамова, В.Г. Атласова, О.О. Бакаева, В.М. Гурнака, Л.Г. Зайончика, Л.А. Когана,, В.И. Пасичника, В.Л. Ревенко, С.М. Резера, В.О. Персианова, С.И. Пирожкова, Е.М. Сича, Ю.М. Цветова, Б.И. Шафиркина. В работе Б.Козыря изучаются тенденции развития контейнерного потенциала Украины и значение морских контейнерных перевозок в развитии внешнеторговых связей. Проблемы технической оснащенности украинских морских портов и пути их модернизации рассматриваются в работе В. Кошелева.

Выделение нерешенных ранее частей общей проблемы. Высокие темпы развития контейнерных перевозок в Украине требуют постоянных исследований, поскольку контейнерные перевозки - это молодое быстроразвивающееся направление в транспортной сфере, которое развивается на стыке нескольких видов транспорта – морского, железнодорожного и автомобильного. Однако, в литературе не в полном объеме рассматриваются основные проблемы в украинском регионе и не формулируются пути их решений.

Формулировка целей статьи (постановка задачи). Целью данной статьи является выявление проблем развития морских

контейнерных перевозок в Украине на данном этапе развития и рассмотрение рекомендаций для их решения.

Изложение материала с обоснованием полученных научных результатов. Процессы глобализации привели к тому, что мировая транспортная система в XX веке сформировалась как единая транспортная система, главную роль в которой занимает морской транспорт и контейнеризация.

Контейнерные перевозки – это достаточно молодое направление транспортной отрасли, которое развивается в совокупности с автомобильным, железнодорожным и морским видами транспорта. Но на сегодняшний день морские контейнерные перевозки являются самым популярным и широко распространенным способом перевозки груза, который стал лидером в сфере логистики благодаря использованию контейнеров.

Безусловно, контейнерные перевозки занимают важное место в развитии международной торговли, и играют важную роль во внешнеэкономической деятельности. Как показывает статистика, с каждым годом происходит увеличение контейнерного потока во всех странах мира. Наглядно увеличение спроса на контейнерные перевозки видно на рисунке 1, однако, предложение демонстрирует иную динамику (рис.2) [1].

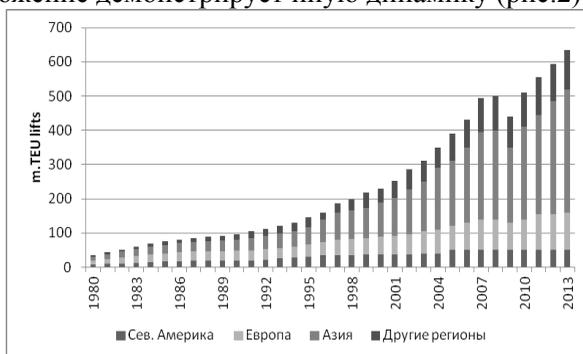


Рис. 1 Спрос на контейнерные перевозки

Перевозки груза данного вида осуществляются в специальной таре – контейнере. Контейнер представляет собой прямоугольную камеру, предназначенную для перевозки любого вида груза. При этом он приспособлен для удобной погрузки на любой вид транспорта. Современные оборудованные погрузчики способны быстро и

оперативно погрузить на транспортное средство большое количество контейнеров. Одним из главных преимуществ контейнера является то, что он прочен и надежен, что позволяет безопасно перевозить различные виды грузов разнообразными видами транспорта. При этом, к преимуществам также можно отнести удобство погрузки и разгрузки, дешевизну, экономию на складских помещениях, высокую сохранность груза.

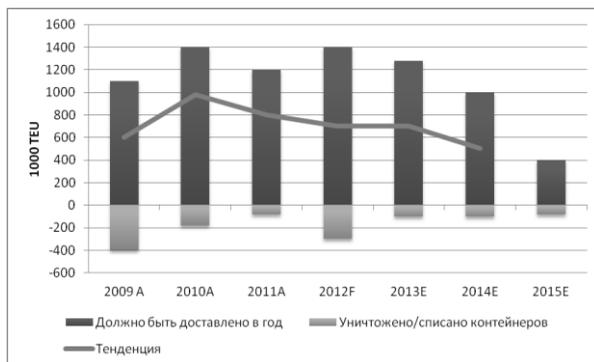


Рис. 2 Предложение на рынке контейнерных перевозок

В результате того, что контейнерные перевозки являются самым распространенным и современным способом перевозки грузов, в портах создана сложная инфраструктура, которая обеспечивает контейнерные перевозки и включает в себя терминалы, погрузочно-разгрузочные и складские помещения, а также были созданы специализированные суда-контейнеровозы, парк автомобильных прицепов и железнодорожных платформ.

По назначению контейнеры делятся на: универсальные контейнеры; специализированные контейнеры; специальные контейнеры.

Универсальные контейнеры могут быть использованы для перевозки любых грузов в различной упаковке; специализированные контейнеры - для штучных, сыпучих или жидких грузов (например, строительных материалов, химических веществ, пищевых продуктов и др.); специальные контейнеры - только для определённого груза, транспортируемого в особых условиях [2].

Применение контейнеров позволяет комплексно механизировать погрузочно-разгрузочные и складские операции и, таким образом, полностью исключить тяжелые ручные работы, повысить производительность труда в среднем на морском транспорте до 30 раз, по сравнению с ручной обработкой грузов, в 7-10 раз снизить себестоимость перегрузочных работ, в 1,5-2 раза сократить затраты на тару и упаковку, повысить сохранность перевозимой продукции, ускорить на 25-30% доставку грузов [3].

Безусловно, контейнерные перевозки – самый экономичный и экологически чистый вид транспортировки грузов.

Но, не смотря на все эти преимущества, украинские порты столкнулись с проблемами, сдерживающими контейнеризацию нашей страны, к основным из них можно отнести:

- недостаток капиталовложений в реконструкцию и обновление основного и вспомогательного оборудования портов;
- дефицит перевалочных мощностей;
- значительные простои судов-контейнеровозов на внешних рейдах портов;
- проблемы организационного характера, когда портовые службы (государственного контроля, таможня, СБУ и др.) тормозят процесс вывоза контейнеров, что в итоге сказывается на производительности портов.
- недостаточное развитие транзитных перевозок.

Все эти проблемы приводят к тому, что украинские порты проигрывают в конкурентной борьбе портам сопредельных стран, особенно России и Румынии.

Container Trades Statistics Ltd (CTS) сообщил о мировом падении объема контейнерных перевозок на 7% «по среднегодовой статистике». В тоже время, главное таможенное управление Китая (самого большого поставщика грузов на рынке контейнерных перевозок в азиатском регионе) заявляет о том, что внешнеторговый оборот Китая уверенно растет: за три квартала 2012 года он составил 2,8 триллиона долларов, что на 6,2% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года [4].

Но в то же время мы видим, что у Китая не так уж все радужно с динамикой внешней торговли. Подтверждением этого является тот факт, что с 1 октября до 31 декабря Китай отменил ряд таможенных сборов с экспортеров и импортеров для стимулирования внешней торговли.

По итогам прошлого года в украинских портах снизились темпы роста перевалки контейнеров. Но в то же время, доля Украины в объеме загруженных контейнеров является самой большой в Черноморском

регионе. Однако, как объясняют участники рынка, длительные процедуры оформления грузов и высокие ставки в портах снижают заинтересованность клиентов.

Украинский регион постепенно становится не таким важным для клиентов, этому способствует ряд факторов. В первую очередь – это следствия кризиса, а во вторых – внутренняя политика Украины, а именно пошлины, которые становятся все выше и выше. Как отмечает генеральный директор Maersk Ukraine (крупнейший оператор контейнерных перевозок в Украине), в Украине тарифы на контейнеры в 3 раза выше, чем в Румынии, и в 2,5 раза выше, чем в России. Безусловно, это приносит большую прибыль госбюджету, но при этом снижает грузопоток портов.

Бывший начальник Одесского торгового порта Юрий Васьков считает, что проблема состоит, в первую очередь, не в ставках, а в длительных процедурах оформления и большом количестве проверяющих органов. Понятно, что проверяющие органы обеспечивают охрану границ, с одной стороны они должны предотвращать проникновение контрабанды на украинский рынок, а с другой стороны – способствовать развитию внешнеэкономической деятельности страны и пополнению бюджета.

Очевидно, что грузопоток снижался из-за кризиса, но не менее важную роль играют несовершенства законодательства на локально уровне в сфере контейнерных перевозок. Клиенты, прежде всего, ждут улучшений на государственном уровне, порты совместно с Министерством инфраструктуры не первый год разрабатывают законопроект «О контейнерных перевозках», в котором определяются длительность оформления контейнеров и органы, которые осуществляют эту деятельность, поскольку решив проблему на законодательном уровне, возможно вернуть доверие транзитных клиентов, которое пошатнулось за последние 5-7 лет.

Следует отметить, что Минтрансвязи и Укрморречфлотом постоянно проводится работа, направленная на повышение привлекательности украинских контейнерных портов. Так, законом Украины про внесение изменений в некоторые законодательные акты относительно упрощения оформления таможенных грузов был

закреплен упрощенный порядок прохождения транзитных контейнеров в режиме трансшипмента. Трансшипмент – режим транзита груза в контейнерах, прибывающих водным транспортом и отгружаемых водным транспортом, которые при хранении не выходят за пределы зоны таможенного контроля, которым является территория морского торгового порта и при котором таможенное оформление происходит без предоставления грузовой таможенной декларации и без применения мер гарантированной доставки [5]. Трансшипмент применяется во многих портах мира для стыковки контейнерных маршрутов. Это позволяет морским линиям обеспечивать доставку контейнеров через другие порты в конечный пункт назначения, при этом, данный сервис позволяет перегружать контейнер с использованием минимума документов и по простой схеме, т.к. не меняется статус контейнера и не производится погрузочно-разгрузочных работ. На контейнерных терминалах Одессы и Ильичевска ведется активная работа для этого. Но всем известно, что привлечение трансшипмента в нынешних условиях возможно только при наличии тарифных преференций и максимального упрощения контрольных процедур. Для таких контейнеров применяется 50 процентная скидка на погрузочно-разгрузочные работы [6].

На сегодняшний день украинские морские порты имеют высокоразвитую материально-техническую и кадровую базу для того, чтобы обеспечивать качественным сервисом потребителей. Рассматривая объективные и субъективные проблемы развития контейнерных перевозок, приходим к выводу, что серьезным барьером на пути является оформление груза, которое иногда затягивается на длительное время по неизвестным причинам.

На сегодняшний день, несмотря на мировые кризисы и сложную политическую и экономическую ситуацию в стране, контейнерные перевозки сохраняют позиции привлекательности и являются перспективными для украинских портов. Доля контейнерных грузов в суммарном грузообороте портов выросла с 2% в 2001 году до 6,3% в 2014-м. Экономический спад в Украине, обесценивание национальной валюты, риски, связанные с военными действиями в 2014 году, безусловно, повлияли на объемы перевозок - они сократились на 14,8% и составили 671 397 TEU. Но при этом контейнерные порты работали стабильно, контейнеровозы

обрабатывались по расписанию, и ни одна из судоходных линий не ушла с украинского рынка [7].

Неоспоримыми лидерами контейнерных перевозок Украины являются Одесский морской торговый порт (ОМТП) и Ильичевский морской торговый порт (ИМТП), на совместную долю которых приходится 98,5 % общего числа обработанных контейнеров в 2010 г. [5] Поэтому экономически целесообразно инвестировать эти два порта, т.к. для развития есть все необходимое.

В Одесском порту к контейнерному терминалу построена окружная дорога, так, чтобы грузовые машины могли беспрепятственно следовать на погрузочно-разгрузочные площадки, при этом не загружаются городские дороги, уменьшается шум и вредные выбросы в атмосферу. В Ильичевском порту дорога с контейнерного терминала выходит на автодорогу с выездом на трассу Т16-04.

Для ритмичного вывоза контейнеров в Одессе и Ильичевске имеется достаточное количество автомобилей-контейнеровозов, состав Ассоциации автоперевозчиков Южного региона насчитывает около 200 членов, этого количества вполне достаточно для вывоза любого количества контейнеров [5].

Однако, во время кризиса морские порты и терминалы Украины переживают трудности из-за потери объемов грузопотока. Для того, чтобы оставаться конкурентоспособными на отечественном и зарубежном рынке, они должны подстраиваться под изменяющиеся условия рынка и создавать наилучшие условия предоставления услуг.

Основными факторами конкурентоспособности и прибыльности морских портов являются скорость и качество обработки грузов. Очевидно, что эти показатели могут быть высокими в случае стабильной работы портовой техники, а портовое оборудование нуждается в высококачественной сервисной поддержке.

Портальные краны — основное перегрузочное оборудование в морских портах Минтранса Украины. Техническое состояние подавляющего большинства из них оптимизма не вызывает. Средний возраст портальных кранов в Ильичевском порту — 33 года, а есть порты, где ситуация гораздо хуже.[8]

Но, несмотря на экономический кризис, наблюдаются продвижения в модернизации. В 2013 году Феодосийский морской

порт провел реконструкцию причала №2, на ремонт было выделено 136 млн. грн., в результате чего протяженность причала была продлена с 215 до 265 метров.

Программа реализации модернизации коснулась также Ильичевского морского торгового порта, в результате чего в сентябре—октябре 2012 года была завершена модернизация третьей пары порталных кранов типа «Сокол» и «Кондор». Госпредприятие «Ильичевский морской торговый порт» (ИМТП, Одесская обл.) отобрало «Ван Оорд Украина» (Одесса), «дочку» крупной частной компании по осуществлению морских проектов Van Oord (Нидерланды), для реконструкции подходного канала порта.[9]

В рамках данной программы была проведена работа по анализу сильных и слабых сторон предприятия, а также оценены возможности и риски развития. Сравнив конкурентоспособность порта по отношению к другим портам Украины, Грузии, России и Турции, были выведены потенциальные возможности для увеличения грузопотока в Ильичевском порту.

На сегодняшний день в рамках развития контейнеризации в Украине в портах уже реализован ряд проектов по расширению их мощностей. Это говорит, прежде всего, о привлекательности портового хозяйства Украины для крупных инвесторов. Постепенное восстановление объемов контейнерных перевозок в Черноморском регионе после кризисного периода уже началось.

В 2013 году в Украине была проведена портовая реформа, которая внесла изменения в статистические данные, касающиеся рейтинга морских портов Украины по грузообороту (табл. 1).

Таблица 1

Рейтинг морских портов Украины по грузообороту, достигнутому в 2013 году, тыс.т.

Место	Морской порт	Число портовых операторов	Грузооборот в 2013 году	Грузооборот в 2012 году	% к 2012
1	2	3	4	5	6
1	Южный	10	43424,5	40310,9	107,7
2	Одесский	13	23169,7	24542,4	94,4
3	Николаевский	17	20303,7	20678,9	98,2
4	Ильичевский	8	16458,5	17113,3	96,2
5	Мариупольский	2	15499,4	14908,6	103,9

Продолж. табл. 1

1	2	3	4	5	6
6	Октябрьск	4	5567,2	6037,4	92,2
7	Севастопольский	2	4801,2	5078,1	94,6
8	Херсонский	11	3717,3	3916,9	97,4
9	Ренийский	10	2794,8	1061,0	263,4
10	Керченский	3	2791,5	6707,4	41,6
11	Феодосийский	2	2601,8	3002,0	86,7
12	Измаильский	4	2765,6	2937,0	94,1
13	Бердянский	3	2163,5	2315,6	93,4
14	Евпаторийский	1	976,9	920,9	106,1
15	Белгород- Днестровский	1	667,3	927,7	71,9
16	Скадовский	2	276,2	180,8	152,8
17	Ялтинский	1	162,2	188,1	86,3
18	Усть-Дунайский	1	39,1	35,3	110,8
	Всего	95	148178,0	150985,3	98,1

Как видно из рейтинга морских портов по грузообороту, первое место с огромным отрывом занимает морской порт Южный (43,42 млн тонн) с его 10 операторами, из которых крупнейший — группа компаний «ТИС», на долю которой пришлось в 2013 году почти половина общего грузооборота морского порта (21,4 млн тонн).

На втором месте — Одесский порт с 13 портовыми операторами — 23,2 млн тонн. А вот на третьем месте, для кого-то это неожиданно, находится Николаевский морской порт, где работали почти два десятка портовых операторов — 20,3 млн тонн.[10]

Выводы и перспективы дальнейших исследований в данном направлении. В современном мире, чем быстрее развивается транспорт государства, тем быстрее происходит становление экономики. Поэтому для того, чтобы развивать контейнерные перевозки в Украине, необходимо в первую очередь улучшить экономическое регулирование транспорта, систему управления, а также решать возникшие проблемы в комплексе.

Благоприятное географическое положение страны Украины, развитая транспортная сеть и незамерзающие порты способствуют тому, чтобы объем транзитных перевозок через Украину должен увеличиваться, поскольку развитие транзитных перевозок — это

дополнительный источник поступления средств в бюджет для финансирования транспортной отрасли. Эффективная работа морских портов Украины во многом определяет развитие внешней торговли и экономики в целом, но для того, чтобы оставаться конкурентоспособными на мировом рынке и привлекать транзитные перевозки через территорию страны, необходимо развивать таможенные терминалы для обработки судов, а также в законодательстве необходимо пересмотреть упрощенный порядок таможенного оформления грузов для контейнеров, которые перемещаются транзитом через границу Украины.

Дефицит портовых мощностей, либо их устаревшее состояние замедляет обработку судов-контейнеровозов, что приводит к их простоям на рейде в ожидании. Кроме того, в украинских портах существует проблема железнодорожных контейнерных перевозок, поскольку наблюдается недостаточное количество железнодорожных платформ для перевозки контейнеров.

Контейнерные перевозки в Украине непосредственно связаны с деятельностью транспортно-экспедиторских компаний. Поскольку объем и значение контейнерных перевозок в последние годы значительно возросли, количество компаний, предоставляющих транспортно-экспедиторские услуги по перевозке грузов, пропорционально увеличилось. На территории Украины функционируют как отечественные компании, так и иностранные, которые более конкурентоспособны.

Для успешного развития контейнерных перевозок в Украине и устранения ряда существующих проблем, необходимо реализовать приведенные ниже мероприятия:

- модернизация устаревших и строительство новых портовых мощностей контейнерных терминалов украинских портов;
- строительство и реконструкция автодорог;
- решение вопроса недостатка железнодорожных платформ;
- повышение конкурентоспособности отечественных транспортно-экспедиторских компаний на рынке контейнерных перевозок;
- упрощение требований к оформлению транзитных грузов, что увеличит объем перевозимых грузов через территорию Украины и приведет к повышению отчислений в государственный бюджет;

– усовершенствование системы таможенного оформления и процесс контроля для предотвращения простоев судов-контейнеровозов на внешних рейдах портов.

Морские порты для Украины - это огромный потенциал, который не используется в полной мере, в связи с рядом существующих проблем. Все перечисленные проблемы и несовершенства морских контейнерных перевозок в Украине можно устранить совместными усилиями всех заинтересованных сторон – портов, брокеров, экспедиторов, участников внешнеэкономической деятельности, владельцев морских линий и частных автоперевозчиков.

Литература

1. Быркова Е. Рынок международных контейнерных перевозок: основные игроки и тенденции [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/analytics/research/6274-rinok-konteinerov.html>

2. Морские контейнерные перевозки в Украине [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ukr-konteiner.com.ua/ru/articles/492.html>

3. Абдуллин Р. Ж., Мультимодальные перевозки и их роль в развитии мировой транспортной системы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [groupglobal.org/sites/default/.../%20Microsoft%20Word%20\(3\)_2.doc](http://groupglobal.org/sites/default/.../%20Microsoft%20Word%20(3)_2.doc)

4. Transeuropean Logistic Services. Контейнерные перевозки падают, Китай реагирует [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.telsgroup.ru/media_center/transport_news/1597.html

5. Жуков Е.А. Развитие контейнерных перевозок в Украине [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.uni-car.ru/razvitie-kontejneryx-perevozok-v-ukraine/>

6. Козырь Б. Политика Украины и контейнерные перевозки // Порты Украины. – 2011. – №8 (100) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/1913>

7. Национальный морской рейтинг Украины –2014. Золотой контейнер – 2014 // Порты Украины – 2015. – №1 (143) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/3941>

8. Кошелев В. Морские порты: стратегия «переворота» // Порты Украины. – 2003. – №2 (40) [Электронный ресурс]. – Режим

доступа: <http://portsukraine.com/node/2825>

9. Штекель М. «Дочка» голландской «Van Oord» может реконструировать подходной канал Ильичевского порта // Odessa Business News. – 2013. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://odessanews.biz/transport-logistika/van-oord-imtp-reconstruction-6263/>

10. Национальный морской рейтинг Украины – 2013 // Порты Украины – 2014. – №1 (133) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/3542>

1. Byrkova E. Rynok mezhdunarodnykh konteynernykh perevozk: osnovnye igroki i tendentsii [Elektronnyy resurs]. – Rezhim dostupa: <http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/analytics/research/6274-rinok-konteinerov.html>

2. Morskie konteynerye perevozki v Ukraine [Elektronnyy resurs]. – Rezhim dostupa: <http://www.ukr-konteiner.com.ua/ru/articles/492.html>

3. Abdullin R. Zh., Mul'timodal'nye perevozki i ikh rol' v razvitii mirovoy transportnoy sistemy [Elektronnyy resurs]. – Rezhim dostupa: [groupglobal.org/sites/default/.../%20Microsoft%20Word%20\(3\)_2.doc](http://groupglobal.org/sites/default/.../%20Microsoft%20Word%20(3)_2.doc)

4. Transeuropean Logistic Services. Konteynerye perevozki padayut, Kitay reagiruet [Elektronnyy resurs]. – Rezhim dostupa: http://www.telsgroup.ru/media_center/transport_news/1597.html

5. Zhukov E.A. Razvitie konteynernykh perevozk v Ukraine [Elektronnyy resurs]. – Rezhim dostupa: <http://www.uni-car.ru/razvitie-kontejneryx-perevozk-v-ukraine/>

6. Kozyr' B. Politika Ukrainy i konteynerye perevozki // Porty Ukrainy. – 2011. – №8 (100) [Elektronnyy resurs]. – Rezhim dostupa: <http://portsukraine.com/node/1913>

7. Natsional'nyy morskoy reyting Ukrainy –2014. Zolotoy konteyner – 2014 // Porty Ukrainy – 2015. – №1 (143) [Elektronnyy resurs]. – Rezhim dostupa: <http://portsukraine.com/node/3941>

8. Koshelev V. Morskie porty: strategiya «perevooruzheniya» // Porty Ukrainy. – 2003. – №2 (40) [Elektronnyy resurs]. – Rezhim dostupa: <http://portsukraine.com/node/2825>

9. Shtekel' M. «Dochka» gollandskoy «Van Oord» mozhet rekonstruirovat' podkhodnoy kanal Il'ichevskogo porta // Odessa Business News. – 2013. [Elektronnyy resurs]. – Rezhim dostupa: <http://odessanews.biz/transport-logistika/van-oord-imtp-reconstruction-6263/>

10. Natsional'nyy morskoy reyting Ukrainy – 2013 // Porty Ukrainy – 2014. – №1 (133) [Elektronnyy resurs]. – Rezhim dostupa: <http://portsukraine.com/node/3542>

Рецензент: Окландер М. А., д.е.н., профессор, завідувач кафедри маркетингу Одеського національного політехнічного університету

8.06.2015

УДК [331.1:658.5] : 303.732.4

Скрипник Наталья, Харичков Сергей

КОНЦЕПЦИЯ МЕТОДОВ СИСТЕМНОГО АНАЛИЗА СВЯЗЕЙ СУБЪЕКТОВ КАДРОВОГО ПОТЕНЦИАЛА ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

В статье проанализированы связи субъектов кадрового потенциала промышленного предприятия (на примере его подразделения). Предложено использовать системный подход для создания современных интеллектуальных систем мониторинга и управления кадровым потенциалом (ИСМУ КП). Предложено отображать результаты периодического мониторинга КП в виде матриц смежности и инцидентности, которые позволят своевременно выявлять и устранять нарушения связей между субъектами КП, что будет способствовать повышению качества работы в подразделениях предприятия.

Ключевые слова: кадровый потенциал, анализ связей, предприятие, субъекты кадрового потенциала, системный подход, интеллектуальная система, автоматическое распознавание.

Скрипник Наталья, Харічков Сергій

КОНЦЕПЦІЯ МЕТОДІВ СИСТЕМНОГО АНАЛІЗУ ЗВ'ЯЗКІВ СУБ'ЄКТІВ КАДРОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДРОЗДІЛІВ ПРОМИСЛОВОГО ПІДПРИЄМСТВА

У статті проаналізовано зв'язки суб'єктів кадрового потенціалу промислового підприємства (на прикладі його підрозділу). Запропоновано використовувати системний підхід для створення сучасних інтелектуальних систем моніторингу та управління кадровим