

UDC 656.07:330.113 (477.7)

**PRINCIPLES OF DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT-
TRANSIT POTENTIAL OF THE PRIMORSKIY REGION**

**ПРИНЦИПЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНОГО
ПОТЕНЦИАЛА ПРИМОРСКОГО РЕГИОНА**

Nikolay Primachev, Vera Baryshnikova

Примачев Н. Т., Барышникова В. В.

Розглянуто сукупність принципів формування транзитного потенціалу приморських регіонів. Обґрунтовано інструментарій ефективного використання пропускних здібностей морських портів на основі обліку підприємницького ефекту і синергії. Обґрунтовано напрямки підвищення національної складової транзитного потенціалу торгових портів.

The complex of principles of forming a transit potential of seaside regions is considered. Tools for effective using of the traffic capacity of sea ports based on the account of the business impact and synergy are substantiated. Ways of increase of national component in transit potential of the trading ports are substantiated.

Key words: transport – transit potential of region, integrated transport complexes, multimodal complex, total economical effect, system effect of TTP.

Formulation of the problem of research. Globalization processes in handling international freight condition the differentiation in roles of local transport complexes. Due to that alternative routs are formed, based on using separate advantages of regional transport subsystems. The Black sea transport zone is one of such subsystems. Among the competitive routs the trans-Siberian trunk line, Northern sea way and potential of Baltic - northern sea ports are allocated. Regarding this using the principle of integration forms the transport-transit potential (TTP) of the region. For reaching the potential effectiveness of realization of integration technologies [1] it is necessary to plan the development of TTP in the following order:

- calculation of the complex result by the system production – transportation – consumption ;
- defining total investment and current costs ;
- distributing (allocating) the effect concerning the costs and responsibility of links of balanced intermodal messages.

Multidepartmental organizations must aim on maximization of total result of the system and synergy. Optimization of local results is closely connected with general results of work of related enterprises and may be managed on basis of a balanced system of tools.

Analysis of condition of the problem and publications. Transport – transit potential of seaside region is characterized by a complex production and organizational structure. In its base lie the capital objects of different property and disposition. Herewith a special place takes the geographical component of the unified complex. By this the economical, legal and organizational aspects of management the

functioning and forming results of functional activity of main components of TTP are formed.

Enterprises, composing integrated transport complexes, work in a mode, that differs from normal condition [2]. The economical difference is high productivity. Intensive handling the cargo flows forms a conjugate effect, increasing productive results of the fleet, port and terrestrial companies. Due to that while projecting the investment flows consideration of total results and corresponding costs is necessary.

Effectiveness of separate types of vessels, terrestrial transport lines, cargo terminals determines the rate of their update, that's why the results must be balanced with macro economical criteria of stability of companies. It's necessary to substantiate the limits of saving current costs in comparison with the results of investment projects. High results in implementation of separate solutions provide stability in complex in global economical processes. That's why the role of coordination in questions of price making increases.

In the strategy of self financing cutting the terms of implementation of innovational technologies and the process of growth the productive potential is relevant. It's necessary to optimize the distribution of limited resources taking into account the maximum of total result.

A sufficient number of researches is dedicated to problems of effective development of transport potential, among which it is enough to refer to the following publications [3, 4, 5], nevertheless, a number of issues, connected with features of development of local transport complexes is disclosed to the full extent.

Formulation of the problem and goals of research. The whole multimodal complex of cargo delivery in the structure of a region of transport service on basis of logistics and cluster principles should be considered an object of management of development and cooperation.

Acceptance of such complexes in a system of planning allows to link the plans of development with the need of stable positioning of regional departments of maritime transport industry. Choosing directions for fleet and ports of sea region development reflects not only their role in provision internal and external connections. Most important for forming the TTP becomes the balance of the price of its components with the terms of growth of final results. In this aspect forming the tools for managing the efficiency of using transport potential of seaside region is considered as the main goal of the article.

Main material. One of the forms of TTP in terms of Ukraine should be considered as a complex of transport enterprises, independently of forms of property, which form in the zone of local sea water areas a total potential of processing external cargo flows.

In connection with the fact, that available resources of the region, first of all water area and depth are as usual, lower then regulatory requirements for competitive positioning, increases the role of progressive technologies and management of organizations of transport service. Efficiency of processing means of transportation in trade ports depends on the regularity and intensiveness of their approach and rational concentration of resources. As the first factor is external towards trade ports and can be managed weakly even in the system of multimodal technologies, the main efforts of organizations should be aimed at the second group of factors.

Problems of stable functioning of productive infrastructure of seaside regions, providing reliability and safety of vessel exploitation are caused by technical – economical organizational and natural – climatic advantages. However, institutional approaches to their implementation are important. The main features of TTP include:

High quality and reliability of transport process with rational direct, cumulative and ecological expences;

Competitive technical parameters and economical rates of technologies and organization of handling transport and cargo flows;

Progressivity of methods of organizing the labor, exploitation activities and managing transport enterprises of the region;

Freedom of navigation and competitive offers of cargo terminals and technologies for processing flows of goods, providing rational usage of transit space with expansion of the region of transport service and environment protection.

In this aspect, first of all, the government should define the character, type of active maritime navigation policy, guaranteeing equal positioning in the system of global market of maritime trade.

Second of all, the impact of absence of regulatory and legal statuses and methods of making administrative, economic and investment decisions, providing adoption of entrepreneurial strategy in a difficult complex of forming and using the TTP is negative.

Thirdly, the material – technical base of the Black sea transport range of Ukraine does not correspond with requirements of world transport industry and changed social – economical circumstances, scales and directions of work of the fleet.

Development of TTP must take into consideration forming of separate compounds of a total economical effect :

Direct commercial effect of the owners of productive potential or capital actives;

Exogenous (consumer) effect of optimization of the parameters of transport servicing of cargo owners;

Synergetic result of rational cooperation and balance in development of adjacent capacities of multi departmental organizations of transport;

Macro economical effect of optimization on investment, currency flows and rationalization of technogenic load on environment.

Total economical effect of development of transport industry of a region according to the principles of implementation of TTP of a country includes main components of given below currency flow (E_{tbz}):

$$E_{tht} = \sum_{i=1}^{T_L} Q_{ht} (C_{s2} - C_{s1}) \alpha_{ii} + (K_{pc1} - K_{ph1}) + \sum_{i=1}^T \eta T_{op} P_{ro} \alpha_{ii}, \quad (1)$$

where, Q_{ht} – annual amount of transport work of full-sized implementation of a variant of TTP;

C_{s1} , C_{s2} – added cost of an item of transport work according to the variants of development of transport complex;

α_{ii} – coefficient of discounting the currency flow by year (i) of a vital cycle of the project TTP (T_L);

K_{pc1} , K_{pht} – capital expenses by variant of isolated capacity expansion by separate enterprises of transport and on basis of the principles of TTP accordingly;

ηT – decrease of losses of exploitation period of means of transport in consequence of intensification of their processing, which provides opportunities for realization on the state of the market of transport services;

p_{ro} – profit from functional activity of objects of TTP in calculation per day of functioning of the potential.

Most important from a position of macro economical aims and interests of enterprising becomes the ratio of institutional, scientific-technological and innovational directions of development of regional components of TTP. Enterprises of adjacent types of transport should work on principles of adequacy of technological and economical conditions of cooperation, especially transit.

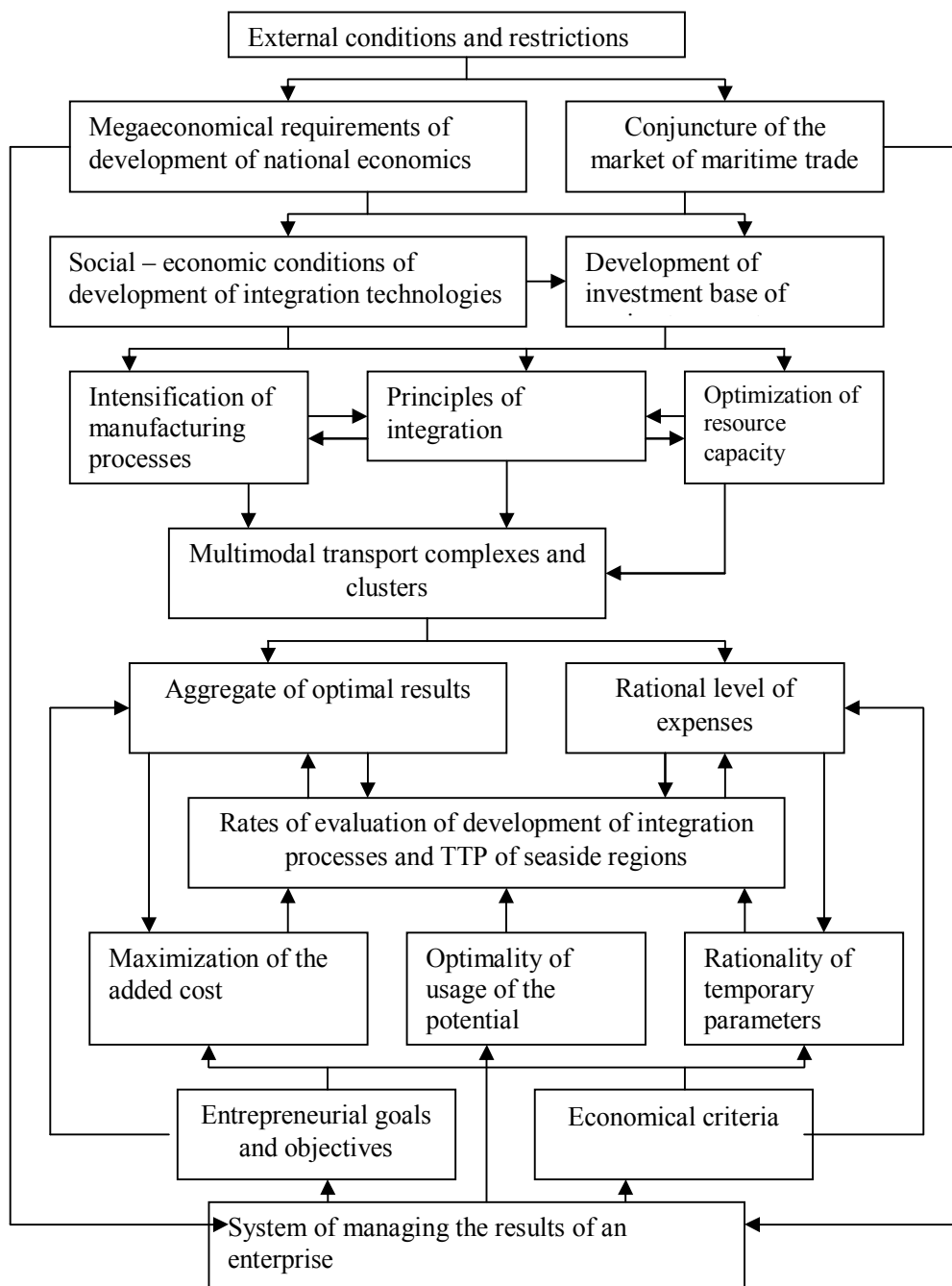
When using the TTP, limiting element become the enterprises with restricted carrying or traffic capacity. For majority of competitive ports these are the train stations and automobile roads by the ports. Specifically the last limit implementation of potential of container terminals of Odessa and Illichevsk.

With modern organization of transit technologies the social consequences of technical and organizational inequality of operators' strategies are ignored. Aggregate economical effect of realization of transport – transit potential of seaside region and cargo owners of the region of transport service takes into account optimization of expenses for cargo delivery based on normalization of productivity of departments, forming logistic or cluster subsystem.

System effect of TTP includes branch economical result of functioning and results of regional departments of industrial infrastructure of maritime economic complex (pic. 1), working in mode of free practice and transshipment. Besides, improvement of economical results from participation in other segments of the global transport services market is also taken into consideration.

Normalized usage of potential of maritime-economical complex of a country or a region and prior should be differentiated. In basis of the last approach lie technologies of development of separate structural departments of TTP. Herewith the parameters of usage and return of components of the national maritime-economic complex are formed according to directions of technical – economical development or in accordance with the organized forms of extraction the maritime rent.

Cooperation of separate transport enterprises works on principles of organizational, technical, economical, legal and commercial unity with a purpose of reaching promptitude and quality of cargo delivery with minimal current expenses and normalized capital capacity. This principle of transport service of international economical relations [7] reflects the essence and principles of development of transport [8], defines the directions of capacity expansion. In the meantime high technical – economical level of separate elements of TTP allows to optimize managing the resources in an integration system. Transport – transit potential should be considered as an economical category, and its evaluation only from technological and departmental positions leads to unrational usage of productive capacities of each element.



Pic.1. Forming a competitive multimodal complex.

Conclusion. It is necessary to take into consideration the conditions of change of economical results, based on evolutionary and revolutionary forms of development and usage of traffic capacity of ports. On maritime transport technology improves mainly by means of evolutionary gradual rearmament. Intensiveness of development is distinctive for container technologies, multiply increasing the productivity, therefore they predetermine the necessity of improvement of the mechanism and tools of usage the integrated potential.

In regional industrial infrastructure must be reflected single tariff policy, in accordance with which it is possible to coordinate levels of process for transportation by enterprises of transport regarding the standards of global market of transport services. Otherwise, transport companies, forming the transit cargo flows within the regions of transport services, have to decrease the balanced by expenses tariffs in order to maintain the position in international business of division of spheres of influence.

Cutting the needs of current assets of cargo owners becomes the central indicator of beyond transport effect of acceleration of cargo delivery. In the same line stands relative release of economical resources in comparison with basis technologies of cargo delivery.

A special place in forming and implementation of TTP takes optimal government maritime transportation police and freedom of entrepreneurial activities of alternative reloading complexes of maritime local sea areas.

References

1. Primachev N.T. Principles of integration in trade navigation: monography / N.T. Primachev, A.N. Primachev. – Odessa: Phoenix; M.: Translit, 2006. – 360 p.
2. Primachev N.T., Primacheva S.I. Maritime trade ports in a system of intermodal transport messaging. – Odessa: IPREEI, 2001. – 214 p.
3. Nikolayeva L.L. Principles of stable development of navigation companies in global maritime trade market: monography/L.L. Nikolayeva. – Odessa: Phoenix, 2007. – 323 p.
4. Primachev N.T. Trade ports in a system of international transport – economical connections/ N.N. Primacheva. – Odessa: Autograph, 2008. – 282 p.
5. The Handbook of Maritime Economics and Business / It is edited by Prof. Costas Grammenos. – City University Cass Business School, London : Lloyd's of London Press, 2002. – 930 p.
6. Primachev N.T. Methods of measuring the efficiency of maritime transport complex. – Odessa : IPR&EEI, 2009. – 287 p.
7. Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD – New York and Geneva: UN, 2011. – 243 p.
8. Vinnikov V.V. Economics of maritime transport/ V.V. Vinnikov. – Odessa: Phoenix, 2001, - 947 p.

Аннотація

Рассмотрена совокупность принципов формирования транзитного потенциала приморских регионов. Обосновано инструментарий эффективного использования пропускных способностей морских портов на основе учёта предпринимательского эффекта и синергии. Обоснованы направления повышения национальной составляющей транзитного потенциала торговых портов.

Ключевые слова: транспортно-транзитный потенциал региона, интегрированные транспортные комплексы, мультимодальный комплекс, совокупный экономический эффект, системный эффект ТТП.

Глобализационные процессы в обслуживании международных грузопотоков обуславливают дифференциацию роли локальных транспортных комплексов. Поэтому формируются альтернативные маршруты, основанные на использовании отдельных преимуществ региональных транспортных подсистем. К таким подсистемам относится черноморская транспортная зона. Среди конкурентных маршрутов выделяются транссибирская магистраль, Северный морской путь и потенциал балтийско-североморских портов. Использование при этом принципа интеграции и формирует транспортно-транзитный потенциал (ТТП) региона. Для достижения потенциальной эффективности реализации интеграционных технологий [1] необходимо планировать развитие ТТП в следующей последовательности:

- расчет комплексного результата по системе производство – транспортировка – потребление;
- определение совокупных инвестиционных и текущих затрат;
- распределение (аллокация) эффекта относительно затрат и ответственности звеньев сбалансированных интермодальных сообщений.

Разноведомственные организации должны нацеливаться на максимизацию совокупного результата системы и синергии. Оптимизация локальных результатов тесно связана с общими итогами работы смежников и может управляться на основе сбалансированной системы инструментария.

Транспортно-транзитный потенциал морского региона характеризуется сложной производственной и организационной структурой. В ее основе лежат капитальные объекты различной собственности и распоряжения. При этом особое место занимает географическая составляющие единого комплекса. Этим формируются экономические, правовые и организационные аспекты управления функционированием и формированием результатов функциональной деятельности основных составляющих ТТП.

Предприятия, образующие интегрированные транспортные комплексы, работают в ином режиме, чем в обычном состоянии [2]. Экономическое отличие – высокая производительность. Интенсивная обработка грузовых потоков формирует сопряженный эффект, превышающий предпринимательские результаты флота, порта и наземных транспортных предприятий. Поэтому при проектировании инвестиционных потоков необходимо учитывать полные результаты и соответствующие затраты.

Эффективность отдельных типов судов, наземных транспортных магистралей, грузовых терминалов определяет темпы их обновления, поэтому результаты должны быть сбалансированы с макроэкономическими критериями устойчивости предприятий. Необходимо обоснование пределов экономии

текущих затрат по сравнению с результатами инвестиционных проектов. Высокие результаты реализации отдельных решений обеспечивают устойчивость комплекса в глобальных экономических процессах. Поэтому возрастает роль координации по вопросам ценообразования.

Проблемам эффективного развития транспортного потенциала посвящено достаточное количество исследований, среди которых достаточно сослаться на публикации [3, 4, 5], тем не менее, ряд вопросов, связанных с особенностями развития локальных транспортных комплексов не в полной мере раскрыто.

В качестве объекта управления развития и организации взаимодействия необходимо рассматривать весь мультимодальный комплекс доставки грузов в структуре региона транспортного обслуживания на основе логистики или кластерных принципов.

В качестве основной цели статьи рассматривается формирование инструментария управления эффективностью использования транспортного потенциала приморского региона.

Одной из форм ТТП в условиях Украины следует рассматривать совокупность транспортных предприятий, независимо от формы собственности, которые образуют в зоне локальных морских акваторий совокупный потенциал обработки внешнеторговых грузопотоков.

В связи с тем, что доступные ресурсы региона, прежде всего, акватории и глубины как правило, ниже нормативной потребности для конкурентного позиционирования, повышается роль прогрессивных технологий и менеджмента организации транспортного обслуживания.

Проблемы устойчивого функционирования производственной инфраструктуры приморских регионов, обеспечивающей надежность и безопасность эксплуатации судов, обусловлены технико-экономическими, организационными и природно-климатическими преимуществами.

Важнейшим с позиции макроэкономических целей и интересов предпринимательства становится соотношение институциональных, научно-технических и инновационных направлений развития региональных составляющих ТТП. Предприятия смежных видов транспорта должны работать на принципах адекватности технологическим и экономическим условиям взаимодействия, прежде всего, с морскими торговыми портами при обработке грузопотоков и особенно транзитных.

В использовании ТТП лимитирующим звеном становятся предприятия с ограниченной провозной или пропускной способностью. Для большинства конкурентных портов – это припортовые железнодорожные станции и автомобильные дороги.

При современной организации транзитных технологий игнорируются социальные последствия технического и организационного неравноправия операторских стратегий. Совокупный экономический эффект реализации транспортно-транзитного потенциала приморского региона и грузовладельцев региона транспортного обслуживания учитывает оптимизацию затрат по доставке грузов на основе нормализации производительности подразделений, образующих логистическую или кластерную подсистему.

Системный эффект ТТП включает отраслевой экономической результат функционирования и результаты региональных подразделений производственной инфраструктуры морехозяйственного комплекса (рис. 1), работающей в режиме свободной практики и транshipmenta. Кроме того, учитывается улучшение экономических результатов от участия в других сегментах глобального рынка транспортных услуг.

Взаимодействие отдельных транспортных предприятий на принципах организационного, технического, экономического, правового и коммерческого единства с целью достижения своевременности и качества доставки грузов с минимальными текущими затратами и нормализованной капиталоемкостью. Этот принцип транспортного обслуживания международных экономических отношений [7] отражает сущность и принципы развития транспорта [8], определяет направления наращивания мощности.

Необходимо учитывать условия изменения экономических результатов, основанных на эволюционных или революционных формах развития и использования пропускной способности портов. На морском транспорте технология совершенствуется преимущественно эволюционно постепенным перевооружением. Интенсивность развития характерна для контейнерных технологий, многократно увеличивающих производительность, поэтому они определяют необходимость совершенствования механизма и инструментария использования интегрированного потенциала.

В региональной производственной инфраструктуре должна отражаться единая тарифная политика, в соответствии с которой возможно координировать уровни цен на перевозку предприятиями транспорта относительно стандартов мирового рынка транспортных услуг. В противном случае транспортные предприятия, формирующие транзитные грузопотоки в пределах районов транспортного обслуживания, вынуждены для сохранения позиции в международном бизнесе разделения сфер влияния снижать сбалансированные по затратам тарифы.

Сокращение потребности оборотных средств грузовладельцев становится центральным показателем внутранспортного эффекта ускорения доставки грузов. В этот же ряд входит относительное высвобождение экономических ресурсов по сравнению с базисными технологиями доставки грузов.

Особое место в формировании и реализации ТТП занимает оптимальная государственной морская транспортная политика и свобода предпринимательской деятельности альтернативных перегрузочных комплексов и морских локальных акваторий.