
Ключевые слова: капитальные инвестиции, аналитический учет, управленческая отчетность, водный транспорт.

Semenova S.

ANALYTICAL ACCOUNTING IN THE MANAGEMENT OF CAPITAL INVESTMENTS AT ENTERPRISES OF WATER TRANSPORT

Water transport sector as capital high-capacity national economy needs a significant upgrade of port infrastructure facilities and fleet, delivery of information to take the necessary investment decisions and synthetic accounting and data aggregated financial accounting is not enough, because there is a problem of developing a system of analytical accounting and management reporting, accounting to industry specifics.

Keywords: capital investment, analytical accounting, management reporting, water transport.

УДК 338.47

Корнійко Я.Р.

ТЕХНОЛОГІЧНІ ТА ІНФОРМАЦІЙНІ ПЕРЕВАГИ ФОРМУВАННЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ

У статті проведено дослідження безпосередніх переваг розвитку морських торговельних портів України за рахунок формування на їх основі мультимодальних транспортно-логістичних центрів.

Ключові слова: морські торговельні порти України, контейнерні перевезення, єдиний центр обміну даними, транспортно-логістичне обслуговування.

Постановка проблеми. Для розвитку України як морської держави необхідно забезпечити організацію неперервного розподілу та руху вантажів територією портів Чорноморського регіону. Цей інтеграційний процес затримує низький рівень використання новітніх технологій у наданні послуг транспортно-логістичного сервісу.

Аналіз останніх публікацій. Проблематика досліджень щодо передумов розвитку морських торговельних портів України висвітлюється у працях багатьох вітчизняних вчених-економістів: Боняр С.М., Карпенко О.О., Котлубай А.М., Примачев М.Т., Сокур І.М., Сумець О.М., Бабенкова Т.Ю., Савчук В.Д. та інших. Проте, питання щодо технологічних та інформаційних переваг формування мультимодальних транспортно-логістичних центрів на території портів залишається актуальним.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Глобалізація світових економічних процесів приводить до посилення конкурентної боротьби на ринку транспортних послуг та необхідності впровадження новітніх технологій і принципово нових підходів в обслуговуванні клієнтів. Сучасні українські реалії функціонування морських торговельних портів у цьому напрямку свідчать про досить низький рівень розвитку. Саме тому, для усунення наявних проблем та підвищення попиту на портові послуги, пропонується провести кардинальні зміни у їх функціонуванні шляхом формування мультимодальних транспортно-логістичних центрів та впровадження новітніх технологій з обслуговування клієнтів.

Постановка завдання. Метою статті є висвітлення технологічних та інформаційних переваг формування мультимодальних транспортно-логістичних центрів на основі морських торговельних портів України.

Виклад основного матеріалу. На світовому ринку привабливість портів оцінюється з погляду якості надання ними транспортно-логістичних послуг і переваг їх географічного положення. В свою чергу, суспільство очікує від роботи портів поліпшення економічних показників та створення додаткових робочих місць.

Найголовнішою причиною втрати попиту на послуги морських торговельних портів України є недостатній рівень розвитку логістичної інфраструктури. Існуюча конкуренція та перехід вагової частини клієнтів до портів сусідніх країн вимагає рішучих дій в прийнятті рішень щодо розвитку нових технологій та підвищення якості та швидкості обробки вантажів в українських портах. Світовий досвід підтверджує, що підвищення рівня надання логістичних послуг в портовій сфері України найкраще реалізувати за рахунок створення на їх основі мультимодальних транспортно-логістичних центрів (МТЛЦ).

Як відомо, сучасні користувачі портових послуг, в першу чергу, намагаються максимально мінімізувати свої витрати при доставці вантажів з пункту відправлення до пункту призначення. Під час обробки вантажів у портах важливу роль відіграють декілька факторів, які зменшують ймовірність додаткових витрат у власників вантажу:

1) високоякісний транспортно-технологічний процес обробки судна, а, відповідно, і вантажу, 2) своєчасне оформлення платіжних та супровідних документів; 3) чіткий та правдивий процес обміну інформацією. Такий результат може досягатись в українських портах за рахунок поєднання всіх ключових елементів з надання комплексних послуг на єдиній території та в єдиному інформаційному просторі МТЛЦ. З метою висвітлення функціонування звичайного порту та МТЛЦ необхідно провести порівняльну характеристику із зазначенням ключових відмінностей у розвитку порту як МТЛЦ.

Порт власними силами здійснює: 1) обслуговування вантажів і суден власним службово-допоміжним флотом; 2) забезпечення безпеки мореплавання (капітан порту); 3) укладання договорів з юридичними особами та фізичними особами – резидентами і нерезидентами України (договір на транспортно-експедиторське обслуговування; договір на агентування суден).

Порт співпрацює з партнерами, що виконують додаткові функції на території порту:

1) стивідорні компанії – обслуговування з навантаження і розвантаження товару, розміщення та укладка вантажу на транспортний засіб, забезпечення збереження і безпеки перевезення вантажу, перевалювання вантажу з одного виду транспорту на інший, зважування вантажу; 2) експедиторські компанії – організація транспортування вантажу до місця призначення, включаючи додаткові функції з навантаження/розвантаження товару, забезпечення його схоронності, а також страхування вантажу; 3) сюрвеєрські компанії – здійснення огляду та оцінки майна, що приймається на страхування та визначення ймовірності настання страхового випадку; 4) брокерські послуги – посередники.

Додаткові послуги: 1) стафірування і розстафірування контейнерів; 2) зберігання вантажів на складах; 3) ремонт та пакування вантажів; 4) маркування вантажів; 5) перевезення вантажів власним автотранспортом; 6) бункерування суден водою, паливом і мастильними матеріалами біля причалів і на рейді; 7) ремонт суден; 8) очистка суден від баластних вод і сміття; 9) митне оформлення.

Вантажно-транзитний термінал: 1) надання рампи для проходження митних процедур; 2) послуги бригади кваліфікованих докерів; 3) перевантаження; 4) переукладка; 5) перетарка; 6) формування партій вантажу; 7) внутрішньоскладські операції; 8) зберігання вантажу на критому ліцензійному складі; 9) здійснення вантажо-розвантажувальних робіт при прийомі і здачі вантажів клієнтові на терміналах та складах.

Додаткові суб'єкти порту: 1) ресторани; 2) офіси туристичних агентств, банків, пошти; 3) ж/д та авіакаси; 4) пункти обміну валют, банкомати, тощо.

Переваги портової діяльності при створенні МТЛЦ.

Використання мультимодальних перевезень: 1) залучення різних видів транспорту на території МТЛЦ для перевезення вантажу; 2) координація змішаних перевезень.

Розвиток транспортно-логістичного сервісу: 1) координація діяльності всіх транспортно-логістичних посередників на єдиній території; 2) робота 5 PL провайдерів; 3) контроль, управління та організація в наданні повного комплексу транспортно-логістичних послуг; 4) забезпечення транспортно-логістичного обслуговування; 5) оптимізація роботи між вантажовласником та оператором під час обслуговування всього логістичного процесу.

Багатофункціональність складських та термінальних комплексів: 1) можливість зберігання різних видів вантажу; 2) переробка вантажів і формування відправок, здійснення переадресації вантажів; 2) автоматизована система управління складськими приміщеннями; 3) наявність всіх категорій складів – А, В, С; 4) довгострокове, короткострокове зберігання; 5) зберігання автомобілів; 6) зберігання рефрижераторних контейнерів; 7) різнотемпературні склади; 8) стафіровка.

Надання додаткових послуг (VAL – послуги): 1) передпродажна підготовка вантажу; 2) розфасування; 3) здійснення пакувальних та перепакувальних робіт, оформлення пакету вантажів; 4) компонування вантажу; 5) змішування, зважування та поповнення, комплектація й пакетування, випробування та ремонт.

Використання єдиної системи обміну даних між всіма учасниками МТЛЦ: 1) постійний контроль за переміщенням вантажу завдяки електронній ідентифікації та моніторингу вантажу; 2) концентрація всієї інформації про вантаж та клієнта в єдиному центрі обміну даних; 3) оптимізація роботи та руху в портовій зоні; 4) електронний документообіг.

Крім того, зі створенням МТЛЦ на основі порту на його території з'являються такі додаткові суб'єкти господарювання, як: центр оптової та дистрибуційної торгівлі, бізнес-центри, офісні центри, готельні комплекси, стоянки, заправні станції, різноманітні компанії з надання фінансових, страхових, юридичних послуг та послуг зв'язку тощо.

На території майбутнього МТЛЦ за рахунок забезпечення однакових умов ведення господарської діяльності та недопущення монополізації всі обслуговуючі компанії з надання транспортно-логістичних послуг пропонується об'єднати на єдиній території та в єдиному інформаційному просторі, що приведе до виникнення високої конкуренції між суб'єктами господарювання.

На сьогоднішній день офіси обслуговуючих компанії в портовій галузі знаходяться за межами території порту. З моменту їхнього розміщення на території МТЛЦ вони також повинні сприяти розвитку конкуренції і не здійснювати дій, які б негативно впливали на конкурентне середовище в МТЛЦ [4].

В українському законодавстві не прописаний механізм забезпечення конкуренції в портовій сфері, однак, можна орієнтуватися на європейський досвід. У Європі внутрішньопортова конкуренція забезпечується за рахунок директиви, яка зобов'язує держав-учасників приймати відповідні заходи для забезпечення конкурентного середовища в портах за рахунок надання гарантій постачальникам портових послуг комерційного характеру (це, в першу чергу, розвантажувально-навантажувальні роботи, зберігання та консолідація вантажу). Так, держави-учасники можуть видавати постачальникам портових послуг дозволи на їх діяльність. Кількість дозволів для подібних компаній повинна бути лімітованою лише територіальною спроможністю. Крім того, вони повинні видаватися, як мінімум, двом незалежним операторам для кожного виду вантажу [1]. Такі умови конкурентного середовища в Україні повинні закладатися з моменту формування будь-якого МТЛЦ на основі порту, адже це стане перешкодою для розвитку монополізації при його функціонуванні.

Портова галузь України досить повільно впроваджує в свою діяльність нові інформаційні технології. Інформаційно-комунікаційні технології та електронний бізнес реалізовані у багатьох портах світу, наприклад, таких, як Роттердам, Гамбург, Сінгапур та в деяких менших портах (Констанца). Дані технології створюють новий підхід до організації функціонування портової діяльності. Українські порти ще не мають суттєвих змін в інформаційному забезпеченні, однак, деякі спроби використання інформаційних технологій

вже є – Служба Транспортного Обслуговування Судна (VTS), Управління Інформаційною Системою Руху Судна (VTMIS) та Управління Системою Інформації (MIS) [3].

Саме при функціонуванні МТЛЦ передбачається створення нової інформаційної платформи, яка буде як підтримувати вже існуючий функціонал, так і надавати користувачам нові можливості, оскільки реальна інтеграція портової галузі України до Європи можлива лише за умови розвитку єдиної інформаційної системи, яка буде, по суті, основним інструментом і активом майбутнього МТЛЦ. На сьогоднішній день в МТП вже є основна платформа – диспетчерський апарат і ефективна інформаційна система, що дозволяє планувати і управляти перевезеннями, однак, для її розвитку необхідно удосконалити інші компоненти з метою створення єдиної інформаційної системи.

Окремо необхідно відмітити створення та реалізацію програми «Єдине вікно – локальне рішення» для підрозділу боротьби з контрабандою у зоні діяльності Південної митниці та портів Одеської області. Новітні технологічні та інформаційні підходи дозволяють посадовим особам здійснювати контроль за надходженням контейнерів на митну територію, а також слідкувати за установкою позначки («маркера») з призначенням необхідних форм контролю (з вичерпного переліку) та виключити можливість проводити блокування контейнерів на терміналі посадовими особами митниці без наявних підстав для блокування [2].

Об'єднання систем дозволить компаніям, що працюють в порту, надавати ширший спектр послуг та оптимізувати інформаційний обмін між всіма користувачами системи, включаючи компанії з обслуговування, портову владу та митницю. Спрощення обов'язкових процедур в МТП України пропонується проводити за рахунок створення «Єдиного центру обміну даних» (ЄЦОД), що надасть можливість забезпечити організацію всіх необхідних формальностей та подання відповідної документації в електронному варіанті, включаючи декларування вантажу, митні та інші документи, за рахунок чого зменшиться кількість контролюючих служб, час на оформлення вантажів, ціна на оформлення та, відповідно, вилучаться несанкціоновані платежі (рис. 1).

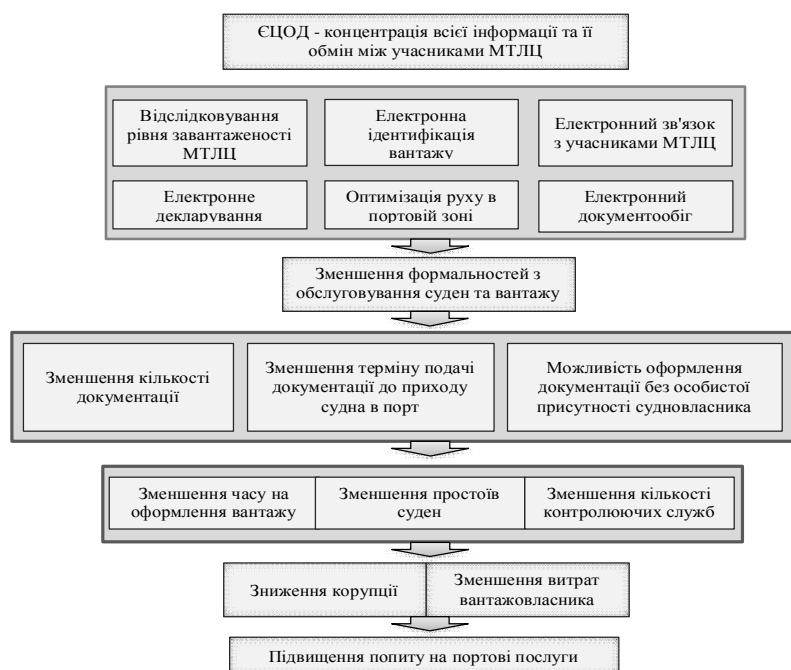


Рис. 1. Переваги створення ЄЦОД в МТЛЦ

При розробці нової інформаційної системи в порту необхідно використовувати відкриті стандарти, що в майбутньому спростить зв'язок інформаційної мережі порту із зовнішніми інформаційними системами світу.

Перехід портів на ЄЦОД надасть можливість забезпечити швидкість та достовірність обміну даними при організації будь-яких вантажних операцій між учасниками МТЛЦ, а також забезпечить скорочення простоїв та безперервний транспортно-розподільчий процес на його території. Введення електронної системи обміну даних приведе до скорочення часу та витрат на операції з обслуговування та перевезення вантажу. Інформаційна мережа підвищить рівень конкурентоспроможності порту на міжнародному ринку за рахунок оптимізації інформаційних потоків та бізнес-процесів. Дана система надасть можливість всім користувачам портових послуг скоротити час на заповнення митної документації за рахунок електронної подачі інформації про вантаж (декларування вантажів та контейнерів).

Висновок. При формуванні МТЛЦ відбудеться розвиток інфраструктури морських портів, що підвищить конкурентоспроможність портових потужностей, а саме: збільшаться обсяги перевезень, підвищиться якість портових послуг, знизиться загальна вартість портових послуг тощо. Досягнення даної мети дозволить задовольнити потреби національної економіки у послугах морських портів щодо забезпечення перевезення вантажів по всіх напрямках (експорт, імпорт, транзит, каботаж) за рахунок будівництва нових та реконструкції існуючих портових потужностей, а також залучення додаткових інвестицій для забезпечення комплексності розвитку портового господарства України.

ЛІТЕРАТУРА

1. Горб С. Сколько причалов в одни руки? / С. Горб, П. Мукашевич // журнал «Порты Украины». – 2012. – № 6 (118). – С. 22-27.
2. Концепція проекту «Єдине вікно – локальне рішення» [Електронний ресурс] // «Єдине вікно – локальне рішення». – 2016. – Режим доступу : <http://singlewindow.org/conception>.
3. Липинська О. А. Становлення та розвиток транзитного потенціалу України: монографія / О. А. Липинська. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2012. – 396 с.
4. Шапиро М. Еще раз о российском транзите / М. Шапиро // журнал «Порты Украины». – 2012. – № 5 (117). – С. 28-39.

Корнийко Я.Р.

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ И ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА ФОРМИРОВАНИЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ

В статье проведено исследование непосредственных преимуществ развития морских торговых портов Украины за счет формирования на их основе мультимодальных транспортно-логистических центров.

Ключевые слова: морские торговые порты Украины, контейнерные перевозки, единый центр обмена данными, транспортно-логистическое обслуживание.

Korniyko Y.

TECHNOLOGY AND INFORMATION BENEFITS OF FORMATION OF MULTIMODAL TRANSPORT AND LOGISTICS CENTERS

The paper studied the direct benefits of sea trading ports of Ukraine due to the formation on the basis of multimodal transport and logistics centers.

Keywords: sea ports of Ukraine, container shipping, single point of data exchange, transportation and logistics services.