

О. І. Косов,
старший викладач кафедри маркетингу,
ДЗ "Луганський національний університет імені Тараса Шевченка"

МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ ПРОГНОЗУВАННЯ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНИХ ТЕРМІНАЛЬНИХ КОМПЛЕКСІВ В РЕГІОНАХ УКРАЇНИ*

O. I. Kosov,
Senior lecturer of the Department of marketing Luhansk Taras Shevchenko National University Institute of Economics and Business, Department of marketing

METHODOLOGICAL ASPECTS OF LOGISTICS TERMINAL COMPLEXES DEVELOPING IN UKRAIN REGIONS

Описана модель побудови та розвитку сучасного логістичного термінального комплексу, роль митних органів у транспортно-технологічному забезпеченні перевізного процесу. На підставі оптимізації імпортованих митно-тарифних ставок запропонована методика прогнозування вантажопотоків. Запропонована сучасна модель побудови та розвитку логістичного термінального комплексу.

We describe a model of building and developing a logistic terminal complex and the role of customs authorities in transport technology providing transportation process. The method of forecasting traffic based on the optimization of import customs tariff rates is proposed. model of modern construction and development of the logistics terminal is proposed.

Ключові слова: транспортна система, термінал, комплекс, митна служба, технологія, вантажопотік, митний тариф.
Key words: transportation system, terminal complex, customs, technology, freight, customs tariff.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Сучасний процес глобалізації міжнародних відносин викликає кількісне та якісне збільшення інформаційних, товарних, фінансових потоків у світі. Вигідне географічне положення надає Україні можливість стати важливим логістичним центром Європи з метою подальшого розвитку господарського комплексу країни.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ, В ЯКИХ ЗАПОЧАТКОВАНО РОЗВ'ЯЗАННЯ ДАНОЇ ПРОБЛЕМИ І НА ЯКІ СПИРАЄТЬСЯ АВТОР, ВИДІЛЕННЯ НЕ ВИРІШЕНИХ РАНІШЕ ЧАСТИН ЗАГАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ, КОТРИМ ПРИСВЯЧУЄТЬСЯ ОЗНАЧЕНА СТАТТЯ

Питанням розробки методології прогнозування розвитку логістичних термінальних комплексів в Україні присвячені роботи відомих українських та закордонних вчених, як В.І.Копитко, О.М.Полякової, Є.В.Крикавського, Н.М. Дашенко. В.І. Копитко досліджував управління транспортно-логістичними системами на регіональному рівні [4], О.М. Полякова — методологічні основи створення мережі РЛЦ в Україні [5], Є.В. Крикавський — проектування логістичної мережі [6], Н.М. Дашенко — розвиток логістичних центрів на сучасному етапі [6].

Серед російських дослідників слід відзначити роботи В.М.Никитинського [7], Т.А.Прокоф'євої [8], Л.Б.Міротіна [9]. Однак, недостатньо уваги приділено практичним аспектам створення РЛЦ.

Однак, розробка методології прогнозування розвитку логістичних термінальних комплексів в Україні залишається недостатньо дослідженою. Зокрема, питання сучасної моделі побудови та розвитку логістичних термінальних комплексів, методика транспортно-митного забезпечення розвитку логістичних терміналів.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ (ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ)

Метою статті є розробити сучасну модель побудови логістичного термінального комплексу та запропонувати методику прогнозування та транспортно-митного забезпечення розвитку логістичного терміналу на підставі оптимізації митно-тарифних ставок.

Це передбачає погляд на логістичну концепцію стратегії сталого розвитку регіонів України як на систему ідей і інструментів, яка оптимізує процеси, що відбуваються у сфері маркетингу регіонів України.

Досягненню даної мети мають бути підпорядковані узгоджені інноваційні ініціативи бізнесу та дії всіх органів державної та регіональної влади.

Вклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів полягає в розробці концептуальних засад щодо мотивації України у активному розвитку міжнародної транспортної системи, створення нових ефективних управлінських рішень, спрямованих на формування такої системи митно-транспортного обслуговування товароруху, котра змогла б забезпечити збільшення вантажопотоків за умови максимальної захисту економічних інтересів держави.

Для проведення цих перетворень необхідно розробити таку систему транспортно-митного забезпечення розвитку логістичних термінальних комплексів, яка дозволить стимулювати всі види виробничо-господарської діяльності підприємств різних форм власності у регіоні на принципах добросовісної конкуренції, забезпечить істотне збільшення діяльності для інвесторів, що, в свою чергу, призведе до значного підвищення темпів розвитку портів.

* Стаття подана для участі у Міжнародній науково-практичній конференції "Бізнес та інновації у сучасному світі" (м. Луганськ, 1—2 квітня 2013 року)

Особливої актуальності сьогодні набувають регіональні аспекти логістики. При цьому регіональна логістика розглядається як компонент глобальної (світової) макрологістической системи з участю в міжнародному (національному) поділі праці.

Основними компонентами регіональних логістичних транспортно-розподільних систем є транспортні вузли, магістральні та місцеві шляхи сполучення, оптові бази і товарні склади, контейнерні та вантажопереробні термінали залізничного, автомобільного, річкового і повітряного транспорту, мультимодальні термінальні комплекси, що виконують функції транспортно-розподільчих логістичних центрів.

Регіональні маркетингові інформаційні системи створюються з метою залучення інвестицій в сучасні проекти шляхом застосування маркетингових інструментів для підвищення популярності і поліпшення іміджу регіонів України.

Орієнтація регіональної політики на реальні потреби ринків та можливості їх надання регіонами передбачає побудову сучасної моделі розвитку логістичних термінальних комплексів зі значною державною підтримкою на регіональному рівні, яка ґрунтується на відповідній законодавчій базі.

В умовах зростаючого попиту на організацію перевезень вантажів у міжнародному сполученні важливе значення має створення багатофункціональних мультимодальних термінальних комплексів з митної обробкою вантажів. Маркетингова стратегія таких комплексів заснована на забезпеченні прискорення проходження митного огляду та митного очищення вантажів, надання послуг з відповідального зберігання вантажів на автоматизованих складах під митним контролем в режимі, зручному для клієнтів (тимчасового — до двох місяців, тривалого до трьох років), забезпеченні необхідного сервісу і комплексності послуг.

На терміналах здійснюється технологічну взаємодію різних видів транспорту на основі централізованого управління перевантажувальними та іншими операціями, пов'язаними зі складською переробкою і сервісним обслуговуванням клієнтури і рухомого складу.

На відміну від складських підприємств, що виконують функції складування й зберігання вантажів, на терміналах основною функцією є вантажопереробка, пов'язана з розукрупненням і укрупненням партій вантажів, формуванням та розформуванням відправок за напрямками перевезення, вантажопереробкою тарно-штучних вантажів, пакуванням та пакетуванням, маркуванням вантажів, виконанням комплексу сервісних послуг.

В умовах розвитку ринкових відносин, збільшення товарообміну і розширення господарських зв'язків змінюється традиційне уявлення про термінал як про складі з мінімумом функцій. Багатофункціональний термінальний комплекс розглядається в якості транспортно-розподільчого логістичного центру з широким спектром надаваних послуг і являє собою комплекс інженерно-технічних споруд із сучасним технологічним обладнанням.

Відповідно до маркетингової стратегії клієнтам на терміналах надаються такі види послуг:

- підготовка та оформлення митного огляду, оформлення митними брокерами митних декларацій та товарно-супровідних документів, сприяння в митному очищенню вантажів;
- виконання навантажувально-розвантажувальних робіт;
- відповідальне зберігання вантажів у закритих автоматизованих складах, включаючи тимчасове і тривале зберігання вантажів (дрібні і великі партії), в тому числі швидкопсувних — на складах з холодильними та морозильними камерами, особливо небезпечних і цінних вантажів — у спеціально обладнаних приміщеннях з кліматичними камерами і регульованою температурою, великогабаритних та великовагових вантажів;
- сортування вантажів та формування відправлень, переробка та зберігання контейнерів;
- страхування вантажів;
- перевезення та експедирування вантажів під митним контролем (послуги митного перевізника);
- надання клієнтурі інформаційних послуг, включаючи контроль за місцем розташування вантажу;
- надання банківських послуг та ряду інших.

Створення регіональних логістичних центрів сприятиме збільшенню перевезень вантажів по трансєвропейським транспортним коридорам, а в кінцевому підсумку інтеграції транспорту до європейської та світової транспортних систем.

Активізація транскордонної наукової, виробничої кооперації та торгівлі можливо через зняття зайвих прикордонних і митних бар'єрів та вироблення узгодженої екологічної політики.

Реалізація стратегії розвитку логістичних терміналів неможлива без надійного прогнозу вантажопотоків, які багато в чому визначаються величиною ставки імпортного мита.

Держава здійснює митне регулювання транспортно-виробничої діяльності за допомогою імпортного тарифу, який є складовою частиною ринкової економіки.

Для прогнозування розвитку термінальних комплексів на підставі оптимізації митно-тарифних ставок введемо в розгляд наступні параметри управління [3]:

p — середньосвітова ціна одиниці товару T на митному кордоні України, ден.од.;

W — ціна одиниці T на ринку України, ден.од.;

C — ставка мита для T ;

QC — обсяг попиту на T в Україні, m ;

QP — обсяг пропозиції T в Україні, m ;

QIM — обсяг імпорту T в Україну, m ;

S — кількість одиниць транспортних засобів, необхідних для освоєння імпортного вантажопотоку;

G — площа складських приміщень, необхідних для розміщення імпортних вантажів, m^2 .

C^* — оптимальна ставка мита для T з точки зору зростання доходів державного бюджету України від митних надходжень.

Обсяг імпорту T в Україну і ціна його одиниці W складуть:

$$QIM = QC - QP \quad (1),$$

$$W = p(1 + C) \quad (2),$$

Обсяг попиту на T становить:

$$QC = Q0 - K1 W = Q0 - K1 p(1 + C) \quad (3),$$

де $Q0$ — максимально можлива величина попиту;

$K1$ — коефіцієнт, що враховує динаміку зміни обсягів попиту на T .

Якщо брати до уваги величину оптимального митного тарифу, a , отже, обсяг імпорту товару після встановлення мита, кількість одиниць рухомого складу, необхідних для освоєння вантажопотоку, визначається таким чином:

$$Si = DQ(P) / Mi \quad (4),$$

де Mi — вантажопідйомність i -го транспортного засобу.

Площа складських приміщень, необхідних для розміщення імпортних вантажів (G) становить:

$$G = R^* t xp / k f^* q z \quad (5),$$

де R — пропускна спроможність складу, т/доб.;
 txp — термін зберігання вантажу, діб.;
 $k f$ — коефіцієнт використання площі складу;
 $q z$ — допустиме навантаження на підлогу складу, т/м².

Методика транспортно-митного забезпечення розвитку логістичних терміналів України дозволяє оптимізувати ставку митного тарифу при переміщенні товарів через митний кордон України, а також прогнозувати обсяг вантажообігу логістичного термінального комплексу.

Крім того, методичні основи розвитку митно-транспортної діяльності дають можливість визначити оптимальну структуру митної служби і обчислити виробничі потужності термінального комплексу виходячи з величини вантажопотоку.

З прийняттям нового Митного Кодексу України (МКУ) від 13.03.2012 N 4495-VI бізнес отримав суттєві переваги, зокрема стаття 360 передбачає здійснення митного контролю деяких видів товарів у першочерговому порядку. Наприклад, це стосується товарів, що переміщуються за процедурою МДП.

Також стаття 255 МКУ містить положення, що митне оформлення завершується протягом чотирьох годин з моменту пред'явлення митному органу товарів і транспортних засобів комерційного призначення. Цей строк може бути подовжено лише у випадку наявності обгрунтованої потреби збільшення часу на виконання митних формальностей.

Стаття 446 МКУ встановлює обов'язок власника вантажного митного комплексу забезпечити безоплатний в'їзд транспортних засобів на територію комплексу та безоплатне перебування на ній протягом перших чотирьох годин.

Стаття 95 МКУ чітко визначає строк доставки товарів до митниці призначення під час транзитного перевезення автомобільним транспортом — 10 діб, у випадку переміщення у зоні діяльності одного митного органу — 5 діб.

Митний Кодекс України дозволяє застосовувати процедуру електронного декларування усім бажаючим підприємцям у будь-якому митному режимі (митних режимів налічується 14) з використанням електронної митної декларації, засвідченої електронним цифровим підписом (електронні ключі митниці надає безкоштовно), та інших електронних документів або їх реквізитів. Електронне декларування мінімізує термін митного оформлення, що дозволяє значно збільшити вантажопотік термінального комплексу.

ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Отже, створення сучасних логістичних термінальних комплексів в регіонах України можна віднести до найважливіших інфраструктурних проєктів, реалізація яких виявилася б мультиплікатором розвитку економіки окремих регіонів, розвитку транспортної системи та суміжних до неї галузей.

Запропонована модель дозволяє визначити джерела інвестиційних засобів в побудові логістичної моделі термінального комплексу. В основу моделі покладено прогноз вантажопотоків, які багато в чому визначаються величиною ставки імпортного мита. При цьому враховуються обсяги вантажних перевезень і вагомість показників, які впливають на рішення щодо створення транспортно-логістичних комплексів в регіонах України.

Література:

1. Митний кодекс України // Відомості Верховної Ради України. — 2012. — № 44-45, № 46-47, № 48, Ст. 552.
2. Димарчук С.М. Проблеми використання транзитного потенціалу України та шляхи їх розв'язання // Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Регіональна політика сталого розвитку: принципи формування, механізми реалізації. Зб. наук. пр. — Вип. 5 (XXXVI) — НАН України, Інститут регіональних досліджень. — Львів, 2002. — С. 4875—499.
3. Шахов А.В., Питерская В.М. Оптимизация тарифного регулирования таможенно-транспортной деятельности Украины // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем. — 2008. — № 14. — С. 183—196.
4. Копитко В.І. Управління транспортно-логістичними системами на регіональному рівні / В.І.Копитко // Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. — 2008. — №4 (72). — С. 45—53.
5. Полякова О.М. Методологічні основи формування і розвитку мережі регіональних логістичних центрів в Україні / О.М.Полякова / Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2010. — № 30. — С. 28—32.
6. Крикавський Є.В. Регіональна політика та проєктування логістичної мережі / Є.В.Крикавський // Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. — 2003. — № 5. — С. 164—172.
7. Ларіна Р.Р. Проблеми і перспективи створення регіональних транспортно-логістичних центрів / Р.Р.Ларіна // Логістика промислових регіонів: матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (Донецьк 26—28 травня 2010 р.). — Донецьк: ДААТ, 2010. — С.105—109.
8. Дашченко Н.М. Розвиток логістичних центрів на сучасному етапі [Електронний ресурс] / Н.М.Дашченко // — Режим доступу: http://www.nbuu.gov.ua/portal/natural/Upsal/2009_6/09dnmcp.pdf
9. Никитинский В.Н. Актуальные проблемы создания региональных логистических центров / В.Н.Никитинский // Логистика сегодня. — 2005. — №1. — С. 21—27.