МІЖНАРОДНЕ МИТНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО

УДК 656.13

О.В. Неліпович,
науковий співробітник відділу наукових досліджень
з організаційних питань митної справи
Державний науково – дослідний інститут митної справи

ТРАНСПОРТНО–ЛОГІСТИЧНІ ЦЕНТРИ: ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ТА ПЕРСПЕКТИВИ СТВОРЕННЯ В УКРАЇНІ

Постановка проблеми. В умовах глобалізації, утворення великих транснаціональних корпорацій і інтеграції транспорту окремих держав в світову транспортну систему іде інтенсивний процес формування міжнародних транспортних коридорів, що забезпечують прискорене просування великих товароматеріальних потоків між різними країнами та континентами на основі впровадження сучасних логістичних технологій доставки вантажів.

Розвиток системи міжнародних транспортних коридорів в Україні є одним із найважливіших чинників соціально-економічного зростання, що забезпечить єдність економічного простору країни, вдосконалення міжрегіональних і міжнародних транспортно-економічних зв'язків, раціоналізацію розміщення продуктивних сил, підвищення ефективності використання природних ресурсів і соціально-економічного потенціалу регіонів країни, розвиток підприємництва та розширення міжнародної співпраці, інтеграцію України в світову економіку як рівноправного партнера.

Перехід на логістичні технології роботи та виникнення і розвиток міжнародних транспортних коридорів (далі - МТК) виступають провідними сучасними світовими тенденціями розвитку транспортної інфраструктури.

Транспортна логістика та транспортно-термінальні системи вантажних перевезень дозволяють удосконалювати організацію перевезень, забезпечувати комплексне обслуговування споживачів транспортних послуг, створювати умови для розвитку мультимодальних перевезень, знижувати екологічне навантаження на навколишнє природне середовище. На думку фахівців, функціонування транспортно-логістичних центрів (ТЛЦ) дозволяє скоротити час доставки вантажів на 20%, зменшити сумарні витрати на транспортування вантажів і скоротити складські запаси на 30%, зменшити середнє навантаження на обробку товарно-транспортних документів на 50 % [1].

Зауважимо, що втрата конкурентних переваг на ринку транзитних перевезень підтверджується поступовим скороченням обсягів перевезень територією України. Так, середнє скорочення транзитних перевезень за 2010-2012 роки склало понад 18 %, а в 2012 році вони скоротились на 17,4%. [2].

За показниками логістичного забезпечення міжнародної торгівлі або ведення бізнесу рейтинги України нижче за середні або незадовільні. Складовими елементами показника ефективності логістики (LPI) виступають діяльність митної служби, компетентність логістики, рівень міжнародних перевезень, можливість відслідковувати вантажі, розвиток інфраструктури, своєчасність доставки. Так, Україна займає за цим показником за підсумками 2012 року 66-є місце у світі. Для порівняння: Туреччина – 27-е місце, Польща – 30-е місце, Румунія – 54, Болгарія – 36, Росія – 95. Перші місця

у цьому рейтингу посідають Сінгапур, Німеччина, Фінляндія [3].

Одним із ключових моментів розв'язання вищезазначених питань є ефективне функціонування транспортно-логістичних центрів. ТЛЦ, які можуть бути утворені в мережі міжнародних мультимодальних транспортних коридорів, виступають новими елементами транспортної інфраструктури та потребують детального вивчення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання дослідження транспортно-логістичної інфраструктури отримали висвітлення у працях вітчизняних та іноземних вчених, серед яких О. Бакаєв, Т. Бєлкіна, Н. Белоусова, О. Блинов, В. Букін, М. Гончаров, О. Григорович, Б. М. Данько, Долішній, Є. Жуков, О. Котлубай, Д. Клиновий, Є. Крикавський, В. Курганов, Р. Ларіною, В. Лівшиц, О. Лопаткін, С. Лукін, Г. Меркіна, Л. Миротін, А. Новікова, В. Орешин, В. Павлов, Т. Прокоф'єва, В. Сергеев, Є. Сич, І. Смирнов, С. Соколенко, Д. Стеченко, И. Ташбаєв, В. Творонович, В. Терентьєв, М. Фащевський, Ю. Цветов, Л. Чернюк, О. Ярош та інші. Однак цілий ряд проблем, які стосуються теоретичних та практичних засад розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, в тому числі питання розвитку логістичних центрів недостатньо досліджені і потребують подальшого детального вивчення.

Метою написання статті є розгляд зарубіжного досвіду створення транспортно-логістичних центрів та з'ясування перспектив їх функціонування в Україні.

Результати досліджень. Розвиток в Україні нових прогресивних елементів транспортної інфраструктури розпочався у середині 90-х років XX століття. Основи нормативно-правової бази з її формування були закладені в нормативно-правових документах Кабінету міністрів України у 1996-1998 рр., де визначено основні програмні кроки по створенню національної системи МТК для транспортування вантажів та пасажирів. Сучасні тенденції розвитку транспортної інфраструктури викликають необхідність створення мережі нагромаджувальних і розподільчих логістичних центрів, які виконують функції взаємодії між видами транспорту та організації матеріального розподілу в регіоні.

Сьогодні підвищена увага до логістичної інфраструктури обумовлена низкою причин:

– світова економічна криза, що призвела до зниження державного фінансування такої важливої для всього суспільства галузі як інфраструктура;

– важливість розвитку інфраструктури, від якої залежить розвиток економіки країни в цілому;

– пошук інноваційних шляхів розвитку виробництва з формуванням нових моделей економіки;

– необхідність залучення приватного сектору до фінансування логістичної інфраструктури;

– процеси глобалізації економіки різних країн тощо [4, с.157].

Основними компонентами територіальної структури транспортно-логістичних систем виступають наступні об'єкти, які формують транспортну інфраструктуру:

– транспортні вузли магістральної інфраструктури, в яких формуються транспортно-логістичні центри або мультимодальні термінальні комплекси (до складу яких входять оптові бази і товарні склади, контейнерні та вантажопереробні термінали залізничного, автомобільного, морського, річкового і повітряного транспорту);

– транспортно-логістичні лінії: міжнародні транспортні коридори, які можуть співпадати з магістральними, регіональними й локальними шляхами сполучення.

Саме логістичні центри є вузловими об'єктами логістичних мереж, у яких відбувається об'єднання та розподілення потоків вантажів, зміна транспортних засобів, а також надання послуг складування, управління запасами і інших супутніх послуг [5, с. 30]. ТЛЦ відіграють координуючу та інтегруючу роль у логістичній системі обігу та транспортування вантажів. Вони є базовою основою управління матеріальни-

ми потоками, забезпечують взаємозв'язок з відправниками, споживачами, перевізниками, експедиторами та своєчасні розрахунки через банки.

ТЛЦ сприяють координації використання різних видів транспорту, виконують вантажно-розвантажувальні роботи і перевалку вантажів, вантажопереробку, забезпечують короткострокове і довгострокове зберігання вантажів, виконання необхідних митних процедур, інвентаризацію запасів, експедирування й переадресацію вантажів, надають повий комплекс сервісних і комерційно-ділових послуг та здійснюють комплекс дій щодо доставки вантажу клієнту за сучасними технологіями.

З метою з'ясування перспектив створення та функціонування ТЛЦ в Україні варто ознайомитись з світовим досвідом створення та функціонування логістичних центрів.

У Німеччині в 1993 році було створено товариство розвитку і експлуатації логістичних центрів–Deutsche GVZ Geselschaft mbH, за допомогою якого потім був реалізовано план побудови 39 логістичних центрів. Центри транспортної логістики формувалися переважно на основі наявних залізничних ліній [6].

Німецька модель створення логістичних центрів характеризується наступними особливостями: досить сильна державна підтримка на всіх рівнях; участь державного сектору на основі федеральних законів і законів федеральних земель; участь федерального бюджету у фінансуванні інвестицій через Deutsche Bahn AG (Німецькі залізниці); виділення дотацій бюджетам федеральних земель, цільових дотацій та кредитування по конкретним інвестиційним проектам; фінансова підтримка логістичним центрам надається як з бюджетів федеральних земель, так і з місцевих бюджетів.

В Китаї логістичні центри включають в себе вільні економічні зони, в яких частково проводяться науково-дослідницькі розробки. Зокрема, в китайській провінції Тайвань логістичний центр поділений на три зони. В індустріальній зоні розміщене виробництво текстильної, хімічної та іншої промисловості. В науковій індустріальній зоні проходить дослідження й розвиток, підтримка виробництва й навчання за високотехнологічними напрямами. А в спеціальній зоні проводяться такі операції з вантажами, як складування, транспортування та торгівля. В Японії логістичний центр (логістичний хаб) так, як і в Китаї створений за принципом вільної економічної зони. Тут проходить складування, класифікація, контроль, тестування, переробка, збір, упаковування та виставка імпортних товарів [7, с.74].

У Росії теж велике значення надають проектам створення транспортно-логістичних центрів. Зауважимо, на даному етапі свого розвитку, російський логістичний ринок все більше інтегрується в міжнародні мережі. Тривають процеси злиття великих західних логістичних провайдерів з російськими компаніями, які володіють мережею складів у регіонах і надають послуги з доставки вантажів клієнтам. Ще одна особливість розвитку російського ринку транспортно-логістичних послуг полягає в утворенні термінальних транспортно-логістичних центрів на базі державно-приватного партнерства [7].

Що стосується України, то відповідно до Транспортної стратегії України [8] розвиток транспортної інфраструктури шляхом створення мережі логістичних центрів виступає одним з основних напрямів реалізації стратегії. Варто відмітити, що Україна знаходиться у вкрай вигідному геополітичному положенні, яке визначає її особливу, ключову роль у забезпеченні євразійських транспортно-торгівельних зв'язків.

Щодо розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, в України сьогодні активно розвивається діяльність 3PL і 4PL операторів. 3PL-провайдер логістики – постачальник послуг третього рівня (third party provider), що здатний вирішувати завдання повного і комплексного логістичного обслуговування клієнтури, використовує будь-які види транспорту, має власний пе-

ресувний состав, володіє термінальними комплексами в портах або на залізничному транспорті, має можливості організації зберігання й перевалки товарів, здатний виконати будь-яке доручення вантажовласника в рамках своїх логістичних компетенцій. Поява на ринку логістичних послуг нового виду діяльності – «управлінської логістики» – визначило виникнення нового напряму у логістичному провайдерстві та привело до того, що на світових логістичних ринках почали діяти 4PL - Fourth Party Logistics Providers. 4PL-провайдер є інтегратором всієї логістичної системи підприємства. Він управляє своїми ресурсами, можливостями й технологіями та ресурсами постачальників додаткових послуг, забезпечуючи повне й вичерпне рішення щодо логістичної системи компанії. Зміст його ділової активності – це надання рішень для компанії-клієнта, на основі досягнення відповідного рівня 3PL-провайдерів, що співпрацюють з ним, провайдерів технологій і менеджерів бізнес-процесів. Все більше уваги приділяється передачі на аутсорсинг логістичних функцій торгівельних і промислових підприємств з вхідного, вихідного, а у ряді випадків і з внутрішньовиробничого транспортування, складського зберігання й управління запасами [9].

Фахівцями Національної академії наук України був проведений комплексний аналіз транспортних вузлів та оцінка пріоритетності розвитку ТЛЦ шляхом бальної оцінки. Лідером виявився Київський регіон, на базі якого необхідно створити експериментальний ТЛЦ з центром у м. Київ, оскільки у Києві сходяться пан’європейський коридор № 9 з відгалуженням на Мінськ та МТК № 3 [10].

До другої групи регіонів з високими бальними оцінками було віднесено Одеську, Дніпропетровську, Донецьку області АР Крим. Зокрема, в Одеській області запропоновано створити експериментальний ТЛЦ на базі Одеського та Ренійського морських портів. Найвигідніше розташування на головних магістралях має Одеса: тут сходяться три міжнародні магістралі – МТК № 9, МТК «Балтика – Чорне море» та коридор Чорноморського економічного співробітництва (ЧЕС) [10].

У той же час пріоритети можуть мати Дніпропетровська і Донецька області як найбільш високорозвинені регіони України, так і АР Крим. На важливій магістралі ЧЕС розташовані Донецьк, Дніпропетровськ, Одеса, а також дунайські порти Рені та Ізмаїл.

На базі Закарпатського транспортного вузла вже зараз реалізуються привабливі інвестиційні проекти по створенню першого на західному кордоні України міжнародного логістичного центру у м. Чоп, у межах МТК №5 Трієст-Любляна-Будапешт-Чоп-Львів. У Чопі, Львові збігаються коридори №3 та №5, через Ужгород проходить коридор №5 [10].

Висновки. Інтеграція України в світовий логістичний простір неможлива без створення міжнародної логістичної інфраструктури, зокрема важливих її елементів – логістичних центрів. Це дозволить вийти на новий рівень забезпечення доступності, надійності і функціональності логістики для споживачів. Створення транспортно-логістичних центрів, повністю відповідає новим законодавчим нормам і є однією з ключових умов, що забезпечують бажаний результат. Організація процедур митного оформлення за європейським стандартом - це спільна ініціатива бізнесу і держави, орієнтована на збільшення торговельної та транзитної привабливості України, і, відповідно, на зростання доходу країни від ЗЕД. Створення і розвиток ТЛЦ виступає як стратегічний пріоритет, метою якого є гармонізація логістичних процесів в Україні до європейських стандартів та поліпшення бізнес-клімату країни.

Транспортно-логістичні центри мають виключне значення при здійсненні комунікаційних зв’язків, оскільки вони здійснюють зв’язок між віддаленими один від одного економічними районами та підтримку інтегрованого управління матеріальними потоками. Саме тому вони повинні бути не тільки складовою частиною державної

транспортної системи, але й відігравати провідну роль у формуванні транспортної інфраструктури та раціоналізації всієї системи вантажо- та пасажироруху.

Серед причин неактивності створення транспортно-логістичних центрів в Україні, насамперед, варто відмітити відсутність:

1) необхідних знань, компетенції та досвіду в державному секторі про логістику, логістичні центри та їх роль для економіки регіону;

2) узгодженої транспортної державної політики, яка враховує логістичні аспекти, створення транспортно-логістичних систем в регіонах України;

3) належної правової підтримки зі сторони держави;

4) інформації про можливості використання різних умов фінансування інвестицій (державні фонди, фонди прямих інвестицій); про нестандартні можливості фінансування інвестицій банками та фінансовими інститутами;

5) земельних ділянок для будівництва логістичних центрів, конкретної інформації та пропозицій для інвесторів та ін.

Сьогодні, в Україні доцільно приділити увагу створенню транспортно-логістичних систем в регіонах країни, активізувати роль держави в напрямку здійснення ряду економічних та законодавчих реформ, які сприятимуть залученню України до міжнародних проектів з питань розвитку мережі логістичних центрів, узгодити плани по створенню транспортно-логістичних центрів на регіональних і міських рівнях з планами розвитку регіонів, долучити до обговорення стратегії розвитку транспортно-логістичних центрів та транспортної інфраструктури бізнес та громадськість.

ЛІТЕРАТУРА

1. Ерфан Є.А. Перспективи створення міжнародного транспортно – логістичного центру на Закарпатті / Є.А. Ерфан, О.М. Кіс [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/natural/Nvuu/Ekon/2009_28_1/statti/23.htm.
2. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/.
3. Офіційний сайт Світового банку [Електронний ресурс]. – Режим доступу:http://siteresources.worldbank.org/TRADE/Resources/239070336654966193/LPI_2012_rankings.pdf.
4. Казанська О.О. Інформаційне забезпечення розвитку логістичної інфраструктури національної економіки / О. О. Казанська, А. С. Геращенков // Економічні науки. Серія “Економіка та менеджмент”: Збірник наукових праць. Луцький національний технічний університет. –Випуск 7 (26) Частина 4. –2010. – С.156 –171.
5. Полякова О.М. Методологічні основи формування і розвитку мережі регіональних логістичних центрів в Україні / О. М. Полякова // Вісник економіки і промисловості. – №30. –2010. – С. 28 –33.
6. Транспортно-логистические центры: зарубежный опыт [Электронный ресурс]. - Режим доступа: www.elc.ua.com.
7. Ширяєва Л. В. Перспективи розвитку логістичних центрів в Україні на основі Європейської та Азіатської моделей / Л. В. Ширяєва, І. А. Козеренко // Вісник Східноукраїнського національного університету ім. Володимира Даля. –№4 (146). –2011. –С.74 –81.
8. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року [Електронний ресурс] : розпорядження : [схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-р.
9. Хвостиков К.Л. Стратегія діяльності провайдерів логістики у контексті розвитку глобальних промислових логістичних систем / К. Л. Хвостиков, О. В. Омельченко. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/pips/2011_2/tom2/729.pdf.

10. Дащенко Н. М. Розвиток логістичних центрів на сучасному етапі [Електронний ресурс].– Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/natural/Upsal/2009_6/09dnmcps.pdf.

Неліпович О.В. Транспортно-логістичні центри: зарубіжний досвід та перспективи створення в Україні

Анотація. У статті розглянуто зарубіжний досвід створення транспортно-логістичних центрів та з’ясовано перспективи їх функціонування в Україні.

Ключові слова: міжнародний транспортний коридор, логістика, транспортно-логістичний центр, транспортна інфраструктура.

Нелипович Е.В. Транспортно-логистические центры: зарубежный опыт и перспективы создания в Украине

Аннотация. В статье рассмотрен зарубежный опыт создания транспортно-логистических центров и определены перспективы их функционирования в Украине.

Ключевые слова: международный транспортный коридор, логистика, транспортно-логистический центр, транспортная инфраструктура.

Nelipovich O.V. Transportation and logistics centers: international experience and prospects in Ukraine

Summary. In the article the international experience of creating transport and logistics centers and perspectives of their functioning in Ukraine.

Keywords: international transport corridor, logistics, transport and logistics center, transport infrastructure.