

Міжнародні спеціалізовані виставки

Транспорт+Логістика'2008

ІнтерСклад'2008

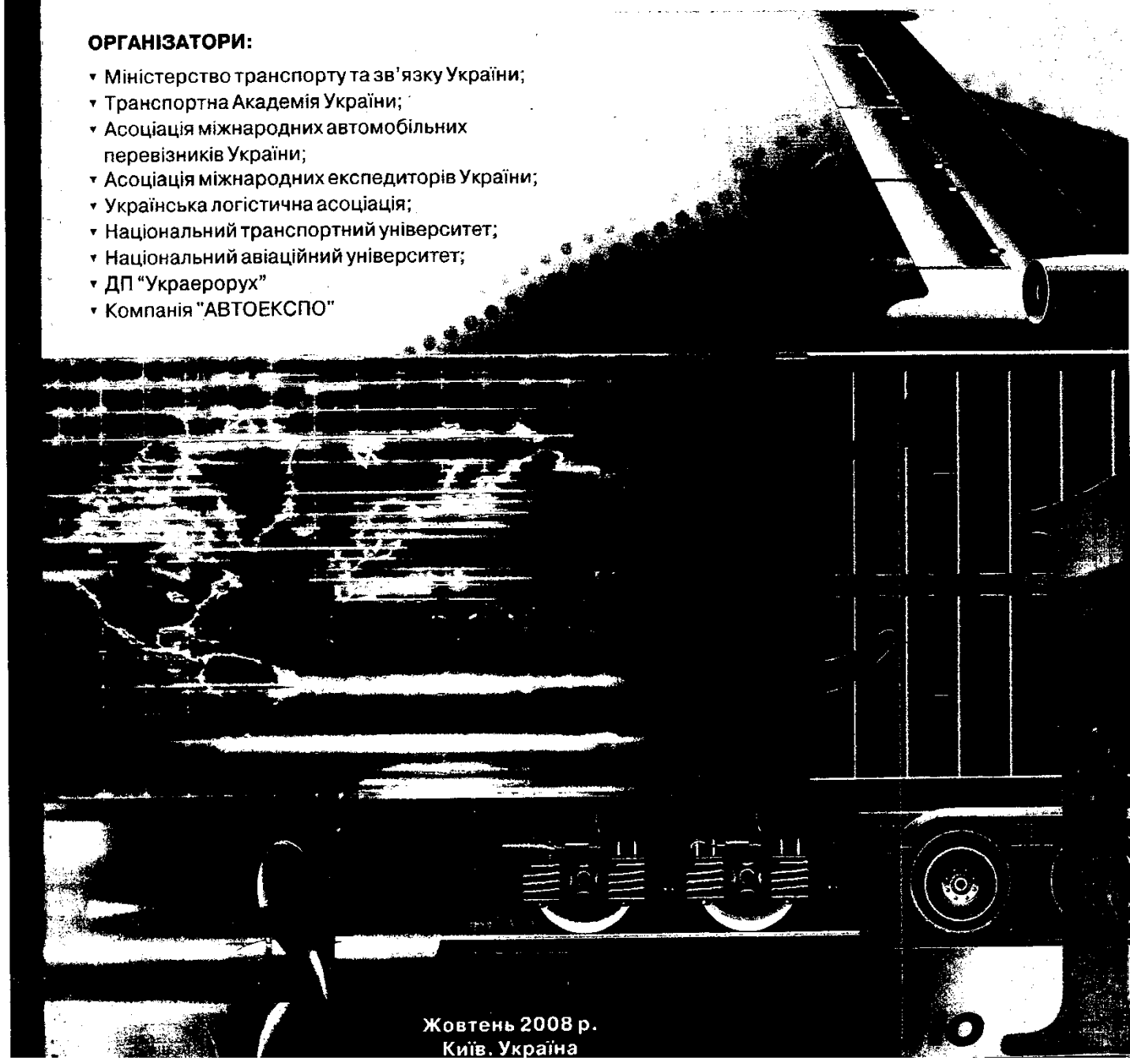
Ювілейна

10 Міжнародна науково-практична конференція

«РИНОК ПОСЛУГ КОМПЛЕКСНИХ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ ТА ПРИКЛАДНІ ПРОБЛЕМИ ЛОГІСТИКИ»

ОРГАНІЗАТОРИ:

- ▼ Міністерство транспорту та зв'язку України;
- ▼ Транспортна Академія України;
- ▼ Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України;
- ▼ Асоціація міжнародних експедиторів України;
- ▼ Українська логістична асоціація;
- ▼ Національний транспортний університет;
- ▼ Національний авіаційний університет;
- ▼ ДП "Украерорух"
- ▼ Компанія "АВТОЕКСПО"



Жовтень 2008 р.
Київ, Україна

Збірник
доповідей 10 Міжнародної науково -
практичної конференції „Ринок послуг
комплексних транспортних систем
та прикладні проблеми логістики”

УДК 656.658.7

РИНОК ПОСЛУГ КОМПЛЕКСНИХ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ ТА ПРИКЛАДНІ ПРОБЛЕМИ ЛОГІСТИКИ: Збірник доповідей 10 Міжнародної науково-практичної конференції. - К.: Міністерство транспорту та зв'язку України, 2008. - 216 с.

Під загальною редакцією: докт. техн. наук, професора В.С. Дем'янчука,
докт. техн. наук, професора О.Л. Петрашевського

Шановні учасники та гості конференції!

Вітаємо Вас з відкриттям 10-ої Міжнародної науково-практичної конференції „Ринок послуг комплексних транспортних систем та прикладні проблеми логістики”, що проводиться у рамках 11-ї Міжнародної спеціалізованої виставки „Транспорт + Логістика 2008”.

Матеріали, що увійшли до цього збірнику, охоплюють майже всі актуальні проблеми і аспекти розвитку транспортно-дорожнього комплексу України. Розглядаються питання стратегічного вдосконалення транспорту та прикладної логістики, проблеми глобалізації на транспорті та міжнародної практики спілкування спеціалістів у сфері логістики.

Крім того, розглянуті актуальні задачі забезпечення безпеки на транспорті, реалізації енерго- і ресурсозберігаючих технологій, підвищення якості транспортного обслуговування.

В рамках проведення науково-практичної конференції буде надана можливість для широкого обговорення між транспортними спеціалістами і логістами. Все це сподіваємося дасть новий прогресивний імпульс для розвитку фундаментальних та прикладних методів підвищення якості послуг транспортно-дорожнього комплексу, підвищенню ефективності створення логістичних систем.

Успішної роботи Вам, шановні колеги.

ОРГКОМІТЕТ

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МИТНОЇ І СКЛАДСЬКОЇ ІНФРАСТРУКТУР ЯК ОСНОВНИХ СКЛАДОВИХ ДЕРЖАВНОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ

ГРИГОРАК М.Ю., РЕМИГА Ю.С.

Сучасна економіка все більше приймає мережевий характер, тобто є сукупністю самостійних, високо спеціалізованих, якісних гравців бізнесу, які під впливом світових мегатенденцій, зокрема європейської інтеграції, гнучко зв'язуються в різні ланцюги постачань. Управління ланцюгами постачань є стратегією бізнесу, що забезпечує ефективне управління матеріальними, фінансовими і інформаційними потоками для забезпечення синхронізації в розподілених організаційних структурах. У кожній ланці цього складного ланцюга неминучі втрати часу, ресурсів, грошей.

Орієнтація розвитку економіки України в напрямі широкомасштабного впровадження ринкових відносин, прагнення якнайшвидшої інтеграції у світове, передусім європейське економічне співтовариство, вимагає радикальних структурних змін економічного потенціалу країни та інтегрованої політики підвищення ефективності його використання. У цьому аспекті досвід передових розвинутих країн засвідчує в якості пріоритетного чинника наявність інфраструктурного забезпечення функціонування країни, а саме її логістичної складової.

Високі потенційні можливості України як транзитної держави є очевидними, але вони не використовуються повністю – лише на 70%. Щороку Україна втрачає 600 млн. грн. через недостатнє використання транзитних потужностей. Оскільки Україна постає вигідною геополітичною транзитною країною, необхідно звернути увагу на запровадження європейських логістичних стандартів якості і сервісу, тобто подальший розвиток логістичних транспортних мереж, створення логістичних центрів, митних терміналів, логістичних обслуговування, налагодження мультимодальних перевезень і т.п.

Одним із найважливіших завдань щодо прискорення руху товаропотоків повинно бути скорочення часу проведення контрольних процедур на державному кордоні. Скорочення часу контрольних процедур – це логістична проблема, яка вимагає здійснення низки технічних, технологічних та організаційних заходів.

Основний процес митного оформлення при переміщенні товарів на митну територію України складається з наступних етапів:

1. Підприємство звертається до внутрішньої митниці для оформлення попередньої вантажно-митної декларації (ВМД) на імпорт товару. За необхідності мають бути сплачені належні платежі.
2. За умови правильного складання декларації оформлюється митницею вводить до центральної бази даних (ЦБД) за допомогою супутникового зв'язку.
3. Товар прибуває на кордон. Перевізник звертається до прикордонної митниці.
4. Прикордонна митниця шляхом перегляду ВМД у ЦБД звіряє дані перевізника вантажу з наявними в базі даних. Проводиться огляд вантажу. За відсутності зауважень вантаж направляється у внутрішню митницю для подальшого митного оформлення. У ЦБД робиться відмітка про пропуск вантажу.

Організація вантажних перевезень (експортних, імпортних, транзитних) виступає дуже складним логістичним процесом, що стосується багатьох аспектів діяльності не тільки самих перевізників, але й інших суб'єктів, що забезпечують їхню організацію і контроль у виконанням. Реалізація кожного функціонального етапу цього процесу приводить до виникнення матеріальних, інформаційних і фінансових потоків, і, як наслідок, до витрат, що в остаточному підсумку, і визначають рівень цін на товари.

Зниження витрат – найважливіша задача транспортної логістики, що займається рішенням оптимізаційних задач переміщення необхідної кількості товару в необхідне місце кращим маршрутом за необхідний час і з найменшими витратами. При цьому, одним із

ключових факторів у формуванні ціни перевезення є моменти перетинання державних кордонів. Час і гроші, витрачені на прикордонних контрольно-пропускних пунктах є показником державного транзитного (митного) потенціалу. Удосконалення митних процедур дозволить:

- надати транзиту статусу пріоритетних перевезень у зоні МТК,
- встановити нормативи часу проведення митних та контрольних операцій,
- розбудувати прикордонні контрольно-пропускні пункти, насамперед у зоні МТК,
- технічно оснащати робочі місця контролюючих служб,
- запровадити практику подання попередньої митної декларації відразу до ЦБД, що скоротить час контрольних операцій на кордоні,
- впровадити нові митні режими: митно-ліцензійний термінал для здійснення переробки на митній території, переробки під митним контролем та тимчасового ввезення/вивезення вантажу, здійснення остаточного оформлення товарів без залучення внутрішньої митниці,
- чітке дотримання міжнародного законодавства щодо проходження кордону,
- розробити технології здійснення спільного з суміжною країною прикордонного контролю,
- впровадити реальнодіючий режим «віртуальної митниці»,
- впровадити стандартизований електронний документообіг.

Згідно Митного кодексу України (ст. 78) всі митні процедури (митне оформлення) повинно здійснюватися, як правило, протягом однієї доби з часу пред'явлення товарів і транспортних засобів, що підлягають митному оформленню, подання митної декларації та всіх необхідних документів та відомостей. Але реальна картина здійснення митного оформлення зовсім інша, все здійснюється із затратами великої кількості часу із-за неспроможності прикордонних контрольно-пропускних пунктів (ПКПП). Строки митного оформлення коливаються від однієї доби до кількох. Доводиться констатувати той факт, що лише два пункти пропуску (Ягодин і Чоп) із існуючих 39 ПКПП мають пропускну спроможність до 600 вантажівок на добу, що наближено дорівнює європейським (табл. 1).

Таблиця 1. Пункти пропуску через митний кордон України

<i>Митниця</i>	<i>Кількість пунктів пропуску</i>	<i>Категорія</i>
На кордоні з Російською Федерацією	9	Міжнародні
На кордоні з Республікою Білорусь	7	5 міжнародних, 2 міждержавних
На кордоні з Республікою Молдова	8	Міжнародні
На кордоні з Республікою Польща	5	Міжнародні
На кордоні зі Словацькою Республікою	1	Міжнародна
На кордоні з Угорською Республікою	3	Міжнародні
На кордоні з Республікою Румунія	2	Міжнародні

Стратегія розвитку логістичного потенціалу України повинна базуватися на організаційно-технічній, технологічній взаємодії різних видів транспорту, широкому розвитку інтермодальних і мультимодальних перевезень вантажів, заснованих на логістичних принципах і фінансовій підтримці. З цією метою у всіх крупних транспортних вузлах і центрах вантажопереробки необхідно буде створити логістичні транспортно-розподільні центри і термінальні комплекси, що включатимуть криті склади і майданчики з відповідним технічним устаткуванням, перевантажувальну техніку, диспетчерські і

інформаційні системи управління транспортними потоками, включаючи збір і оформленн~~я~~ замовлень від клієнтів, сповіщення про прибуття і відправку вантажів, інформацію про місцезнаходження вантажів і транспортних засобів, введення єдиного документообігу, замовлення на рухомі засоби транспорту, організацію розрахунків, страхування вантажів і технічних засобів.

Створювані в транспортних вузлах логістичні транспортно-розподільні інформаційно-аналітичні центри повинні будуть підключатися до логістичних центрів вищого ієрархічного рівня – регіональним, міжрегіональним і міжнародним, що забезпечить формування транспортно-логістичних систем різного ієрархічного рівня і їх подальшу інтеграцію в світовий економічний простір.

Створення мультимодальних термінальних комплексів і логістичних транспортно-розподільних центрів повинно будуватися на функціонуванні передових логістичних технологій і забезпечувати інтеграцію товароматеріальних, інформаційних, сервісних і фінансових потоків.

Відомо, що в європейських країнах забезпеченість складськими площами розраховується в залежності від кількості населення, що відповідає в середньому 400 кв.м. на 1000 чел (рис.1). Також експертами вважається, що обсяг логістичних центрів у регіоні повинен бути на рівні 50 тис.кв.м., а в Києві – 100 тис.кв.м. виходячи із цих даних було розраховано складський потенціал України.

Таким чином, із вищезазначеного розрахуємо необхідну забезпеченість логістичними центрами в основних областях проходження шляхів МТК (табл.2).

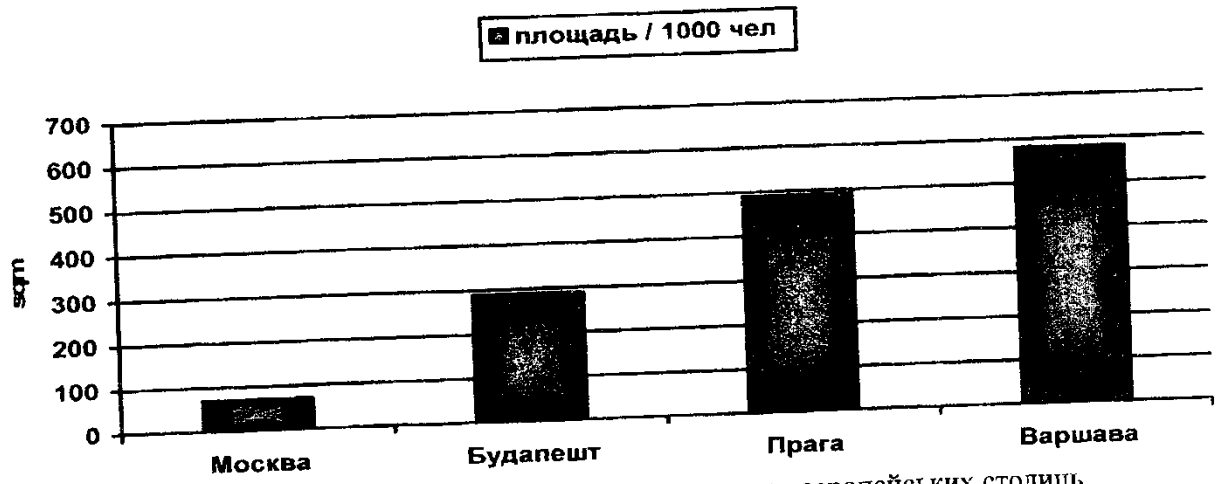


Рис.1. Забезпеченість складськими площами деяких європейських столиць (за даними «КИА центр»)

Реалізація вказаних пропозицій повинна бути покладена на державні органи управління. Разом з координацією процесів руху товару, повинен здійснюватися аналіз і прогнозування товарних ринків, підтримуватися розвиток в регіонах логістичних підприємств для обслуговування виробництва, торгівлі і підвищення його ефективності.

Створення мережі логістичних вантажопереробних центрів на території України і формування на їх основі регіональних логістичних транспортно-розподільчих систем повинно бути складовою частиною міждержавної транспортної політики і грати провідну роль в розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, раціоналізації транспортно-економічних зв'язків і всієї системи вантажо- і товаропотоків.

Стратегічні міста України потребують сьогодні розгалуженої мережі мультимодальних транспортно-логістичних термінальних комплексів, які б надавали повний спектр логістичних послуг таких як експортно-імпортне обслуговування, транзитне обслуговування, обслуговування вантажів, включаючи складування, експедиційні, страхові і

єридичні послуги, а також доставку вантажів з мінімальними тимчасовими і фінансовими затратами по оптимальному для кожного одержувача маршруту, забезпечуючи надійну зхорону на всьому шляху проходження. Іншими словами транспортно-логістичний комплекс повинен забезпечувати 3PL-провайдер, розвиток якого повинен забезпечуватися за рахунок державної підтримки.

Таблиця 2. Розрахунок забезпеченості українських областей логістичними центрами

<i>№ п/п</i>	<i>Назва області</i>	<i>Чисельність населення</i>	<i>Необхідна забезпеченість складськими площами</i>	<i>Кількість логістичних центрів</i>
1	Автономна Республіка Крим	1974100 осіб	789640 кв.м.	~ 7-15
2	Вінницька	1679300 осіб	671720 кв.м.	~ 6-13
3	Волинська	1037200 осіб	414880 кв.м.	~ 4-8
4	Дніпропетровська	3410700 осіб	1364280 кв.м.	~ 13-27
5	Донецька	4559800 осіб	1823920 кв.м.	~ 18-36
6	Житомирська	1311300 осіб	524520 кв.м.	~ 5-10
7	Закарпатська	1243200 осіб	497280 кв.м.	~ 5-10
8	Запорізька	1839900 осіб	735960 кв.м.	~ 7-14
9	Івано-Франківська	1384000 осіб	553600 кв.м.	~ 5-11
10	Київська	4473400 осіб	1789360 кв.м.	~ 17-35
11	Кіровоградська	1046400 осіб	418560 кв.м.	~ 4-8
12	Луганська	2368600 осіб	947440 кв.м.	~ 9-18
13	Львівська	2564100 осіб	1025640 кв.м.	~ 10-20
14	Миколаївська	1207700 осіб	483080 кв.м.	~ 4-9
15	Одеська	2395100 осіб	958040 кв.м.	~ 9-19
16	Полтавська	1532700 осіб	613080 кв.м.	~ 6-12
17	Рівненська	1153200 осіб	461280 кв.м.	~ 4-9
18	Сумська	1204100 осіб	481640 кв.м.	~ 5-9
19	Тернопільська	1102000 осіб	440800 кв.м.	~ 4-8
20	Харківська	2804000 осіб	1121600 кв.м.	~ 11-22
21	Херсонська	1112300 осіб	444920 кв.м.	~ 4-8
22	Хмельницька	1355900 осіб	542360 кв.м.	~ 5-10
23	Черкаська	1321800 осіб	528720 кв.м.	~ 5-10
24	Чернівецька	905400 осіб	362160 кв.м.	~ 3-7
25	Чернігівська	1143900 осіб	457560 кв.м.	~ 4-9
26	м.Київ	2729200 осіб	1091680 кв.м.	~ 10-21
27	м.Севастополь (міськрада)	379300 осіб	151720 кв.м.	~ 1-3
28	Всього по Україні	46509400 осіб	18603760 кв.м.	~ 186-372

Зрозуміло, споруда термінальних об'єктів не може здійснюватися без відома і узгодження з місцевими органами влади. У багатьох випадках місцеві адміністрації ясно розуміють важливість скоординованого розвитку термінальних систем свого регіону і прагнуть бути не просто сторонніми спостерігачами цього процесу, але координувати і направляти його.

Створення у областях України мережі регіональних терміналів і логістичних центрів, об'єднаних в регіональні логістичні транспортно-розподільні системи на основі формування єдиної системи організаційно-економічного, інформаційного і нормативно-правового забезпечення управління системою вантажо- і товаропотоків, забезпечить також нові робочі місця для населення. Використовуючи європейські показники розрахунку забезпеченості новими робочими місцями (75 робочих місць на 10000кв.м.), ми матимемо наступну картину (табл.3).

Таблиця 3. Забезпеченість населення новими робочими місцями

№ п/п	Назва області	Прогнозована забезпеченість складськими площами	Прогнозована кількість робочих місць
1	Автономна Республіка Крим	789640 кв.м.	5922 роб.місць
2	Вінницька	671720 кв.м.	5038 роб.місць
3	Волинська	414880 кв.м.	3112 роб.місць
4	Дніпропетровська	1364280 кв.м.	10232 роб.місць
5	Донецька	1823920 кв.м.	13679 роб.місць
6	Житомирська	524520 кв.м.	3934 роб.місць
7	Закарпатська	497280 кв.м.	3730 роб.місць
8	Запорізька	735960 кв.м.	5520 роб.місць
9	Івано-Франківська	553600 кв.м.	4152 роб.місць
10	Київська	1789360 кв.м.	13420 роб.місць
11	Кіровоградська	418560 кв.м.	3139 роб.місць
12	Луганська	947440 кв.м.	7106 роб.місць
13	Львівська	1025640 кв.м.	7692 роб.місць
14	Миколаївська	483080 кв.м.	3623 роб.місць
15	Одеська	958040 кв.м.	7185 роб.місць
16	Полтавська	613080 кв.м.	4598 роб.місць
17	Рівненська	461280 кв.м.	3460 роб.місць
18	Сумська	481640 кв.м.	3612 роб.місць
19	Тернопільська	440800 кв.м.	3306 роб.місць
20	Харківська	1121600 кв.м.	8412 роб.місць
21	Херсонська	444920 кв.м.	3337 роб.місць
22	Хмельницька	542360 кв.м.	4068 роб.місць
23	Черкаська	528720 кв.м.	3965 роб.місць
24	Чернівецька	362160 кв.м.	2716 роб.місць
25	Чернігівська	457560 кв.м.	3432 роб.місць
26	м.Київ	1091680 кв.м.	8188 роб.місць
27	м.Севастополь (міськрада)	151720 кв.м.	1138 роб.місць
28	Всього по Україні	18603760 кв.м.	139528 роб.місць

Таким чином, основними бар'єрами динамічного розвитку українського логістичного потенціалу можна назвати наступне:

- дефіцит термінальних, транспортно-логістичних і складських комплексів середнього і високого класу,
- низька швидкість проходження товарних потоків,
- відсутність пропозиції комплексної транспортно-логістичної послуги для забезпечення міжнародних, міжрегіональних і внутрішньорегіональних перевезень,
- недостатність інтеграції інформаційних і програмно-обчислювальних комплексів,
- відсутність координації між видами транспорту і клієнтами при організації мультимодальних і змішаних перевезень вантажів.

Отже, прискорення вирішення завдань щодо стратегії розвитку логістичної інфраструктури має виключно важливе значення для держави в цілому, ефективного функціонування її виробничої та соціальної сфер, зовнішньоекономічних зв'язків, реалізації геополітичного потенціалу України. Все це повинно визначати необхідність здійснення комплексу організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних заходів, розрахованих як на близьку, так і на довгострокову перспективу, які б забезпечували розвиток логістичного потенціалу у самому тісному поєднанні з процесами, що відбуваються у світовій та вітчизняній економіці. Завдання держави сьогодні повинно полягати у вивченні досвіду зарубіжних країн у найкоротший час, щоб визначити шляхи розвитку логістичного потенціалу України з урахуванням реальних умов.