

УДК 656.012.34

О. М. Тимошук,
доцент кафедри бізнес-логістики та транспортних технологій на водному транспорті,
Інститут технологій управління та права, Київська державна академія водного транспорту
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

О. В. Мельник,
доцент кафедри бізнес-логістики та транспортних технологій на водному транспорті,
Інститут технологій управління та права, Київська державна академія водного транспорту
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

О. В. Мірошник,
магістр, факультет управління і технологій, Інституту технологій управління
та права, Київська державна академія водного транспорту імені гетьмана Петра
Конашевича-Сагайдачного

ЗАСТОСУВАННЯ МИТНОЇ ЛОГІСТИКИ НА ВОДНОМУ ТРАНСПОРТІ

O. Timoshuk,
Candidate of Economical Science (PhD in Economics), associate professor of department of Business logistics
and transport technologies on water transport Kyiv state Academy of water transport named after Hetman Petro
Konashevych-Sahaidachnyi Institute of technology management and law

O. Melnik,
Candidate of Economical Science (PhD in Economics), associate professor of department of Business logistics
and transport technologies on water transport Kyiv state Academy of water transport named after Hetman Petro
Konashevych-Sahaidachnyi Institute of technology management and law

A. Miroshnik,
master, faculty of management and technology, Kyiv state Academy of water transport named after Hetman Petro
Konashevych-Sahaidachnyi Institute of technology management and law, Kyiv

APPLICATION OF CUSTOMS LOGISTICS WATER TRANSPORT

У статті розглянуто морський порт як ланку логістичного ланцюгу в мультимодальних перевезеннях. Проаналізовано динаміку переробки вантажів морськими портами України. При розгляді світового досвіду застосування митної логістики з'ясовано, що збільшення обсягу транзитних перевезень за участю морських портів можливо за рахунок створення митних терміналів по технології "сухий порт", які дозволять розвантажати порти при зростанні вантажообігу шляхом перевезення вантажів на територію поза межі порту на час митного оформлення. Запропоновано впровадження митних терміналів "сухий порт" у морських портах України з метою покращення логістики на водному транспорті, а, як наслідок, підвищення якості транспортного обслуговування та збільшення обсягів перевезень водотранспортною системою України.

The article considers the seaport as a component of the supply chain in multimodal transport. The dynamics of cargo handling sea ports of Ukraine. When considering world experience of application of customs logistics found that the increase in transit involving sea ports is possible through the creation of customs terminals on the technology of "dry port" that will allow to discharge ports with the growth of freight turnover by transport of goods to the territory outside of port at the time of customs clearance. The proposed introduction of a customs terminal "dry port" in the ports of Ukraine with the aim of improving logistics by water transport, and consequently increasing the quality of transport services and the increase in transportation water transportation system of Ukraine.

Ключові слова: водний транспорт, морський порт, логістичний центр, "сухий порт", митна логістика.
Key words: water transport, seaport, logistics center, "dry port", customs logistics.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Для входження України до світового економічного простору необхідно створення високоякісної транспортно-логістичної системи. Місцем акумуляції та розподілу транспортно-логістичних потоків, концентрації різних видів транспортного обслуговування та контролю є морські порти.

Велика тривалість митного оформлення документів є однією з причин малого пропуску транспортних засобів і наявності черг в морських портах, що негативно впливає на обсяги вантажоперевезень за участю водного транспорту.

Аналіз світового досвіду дозволяє виявити тенденції розвитку митної логістики, зокрема створення митних логістичних терміналів типу "сухий порт" з метою підвищення швидкості обробки вантажів у портах, а, як наслідок, підвищення привабливості морської портової галузі України.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Вивченням та аналізом ролі логістики на водному транспорті займалися Боняр С.М., Карпенко О. А., Коба В.Г., Кот-

Таблиця 1. Переробка вантажів морськими портами України

Переробка вантажів	Роки						
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Усього перероблено вантажів, тис. т	157169	148177	155025	150984	137272	142795	144646
Експортних	88136	84098	84881	97233	95018	103067	103943
Імпортних	12809	17426	19400	16083	17757	15932	17959
Транзитних	52132	44182	47599	35322	22345	20339	15904
Внутрішніх	4092	2471	3145	2346	2152	3457	6840

Джерело: [5].

лубай О.М., Кучерук Г. Ю., Нікітін П.В., Нікіфоров В.С., та інші.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Визначення основних напрямів розвитку митної логістики в морських портах України шляхом створення митних терміналів — "сухих портів".

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Україна має потужний портовий комплекс, який включає 13 морських портів, здатних переробити до 230 млн тонн вантажів на рік [4, с. 115].

Розглядаючи стан портової галузі України, необхідно проаналізувати діяльність за основними показниками. Аналіз динаміки переробки вантажів морськими портами свідчить про негативну динаміку розвитку цих процесів (табл. 1). Найбільша частина у переробці вантажів припадає на експортні послуги. Це єдиний показник, який має постійну позитивну динаміку за період 2009—2015 років.

За період 2009—2015 рр. спостерігається зниження обсягу транзитних вантажів через порти України. Частка транзитних вантажів у перевалці морських портів України скоротилася на 69,4% порівняно з 2009 роком і становила 11,0% від загального вантажообігу.

Україна, не зважаючи на вигідне географічне положення, в цей час не є реальною транзитною державою. Вона є або початковим, або кінцевим отримувачем вантажу (одним з кінців логістичного ланцюгу). Обсягу транзиту — мінімальний. Сьогодні транспортування вантажів особливо високотарифних, контейнерних — мінімальний. Структура вантажооборотів у морських торговельних портах за напрямками зовнішньої торгівлі залишається неоднорідною. В останні роки спостерігається скорочення транзиту, головною причиною якого є переорієнтація російською владою транзитних вантажів на російські порти. Крім того, зменшується перевалка вугілля, контейнерів, нафти та хімічних вантажів. У той же час зафіксовано зростання обсягів перевалки рудних вантажів (+6,6%), зерна (+24,9%), чорних металів (+6,6), металопрокату (на 9,7%), нафтопродуктів (на 8,9%).

У загальній структурі експортних вантажів у портах частка зерна становить близько 30%. Завантаження зернових терміналів у 2014 році досягло 86%. Основні обсяги експорту зернових припадають на порти Одеського та Миколаївського регіонів.

Державна політика України направлена на розвиток концепції "Широкої Європи", тобто розширення єдиного європейського простору, шляхом створення єдиної Європейської транспортно-логістичної системи через мережу міжнародних транспортних коридорів і логістичних центрів. Україна, маючи надзвичайно вигідне транзитне положення і розвинену транспортно-логістичну інфраструктуру, повинна зайняти в цій системі гідне місце. Морські порти в складі транспортних вузлів виконують роль зв'язуючої ланки в русі товарів. Вони одночасно є промисловими та комерційними центрами розподілу вантажів та інформаційного забезпечення в системі виробництва і розподілу товарів. Створення єдиної логістичної системи на базі нормативно обґрунтованого підходу неможливо без

будівництва транспортної інфраструктури і мережі логістичних центрів. Тільки система логістичних центрів різних рівнів і різних призначень дозволить здійснювати обмін інформацією шляхом поетапного введення в контрольні органи усіх учасників перевізного процесу. Порти зазнають труднощів при обробці і своєчасній доставці вантажів замовникам, при цьому багато часу займає оформлення документів, іноді тільки митне оформлення іноземних судів може тривати більше 8 годин [1, с. 158]. Світова практика показує, що оптимальний вихід з подібної ситуації — впровадження в систему логістики технології "сухий порт" завдяки створенню митного терміналу, що входить до складу логістичного центру. Це обумовлено необхідністю розвантаження портів при зростанні вантажообігу шляхом перевезення вантажів на територію поза межі порту на час митного оформлення.

На сьогоднішній день термін "сухий порт" нормативно не закріплений. Чітке визначення цього терміну існує тільки у французькій та англійській мовах і означає внутрішній термінал, який безпосередньо пов'язаний з морським портом. В Україні "сухим портом", зазвичай, називають припортову станцію, або контейнерний термінал, який через припортову станцію формує для порту контейнерні відправки [2, с. 131]. На логістичних форумах дається визначення: "сухий порт" — це великий термінал, який має статус складу тимчасового зберігання, зі штатом брокерів, експедиторів, спеціалістів, які будуть надавати послуги по митному оформленню.

У профільному документі ООН від 17 серпня 2006 року "сухопутний порт" інтерпретується як внутрішній об'єкт, де відбувається складування та розподіл товарів, і його функції аналогічні морському порту, в якому є служба митної очистки. Існує також визначення: "сухий порт" — це, перш за все, транспортно-логістичний центр, до складу якого входять припортові термінали на території пункту пропуску, створені для сортування, тимчасового зберігання та митного оформлення товарів, які доставляються за спрощеною процедурою транзиту.

Іншими словами "сухий порт" — це режим взаємодії двох терміналів, портового і сухопутного. Термін "сухий порт", за визначенням фахівців, означає також і те, що сам порт не пов'язаний безпосередньо з морем, але є як би філією іншого порту в традиційному його призначенні. Іноді така філія може перебувати навіть на території зарубіжної держави, причому на значній відстані. Французька Тулуза, наприклад, віддалена від іспанської Барселони на 350 кілометрів. "Сухий порт" в Тулузі, розташований на території загальною площею 200 гектарів, є одним з дванадцяти терміналів Франції, що мають міжнародне значення. Уряд Франції планує додатково створити дев'ять "сухих портів" у містах Дюнкерк, Лілль, Страсбург, Женівільє (в Парижі), Діжон, Орлеан, Бордо, Ренн і Мілан. До 2017 року в Китаї планується створити 130 "сухих портів", в Індії — 69, в Казахстані — 10, в Республіці Корея — 12, в Шрі-Ланці — 4, в Таїланді — 3, в Бангладеш — 2, і по одному в Узбекистані, Киргизстані і Таджикистані.

Концепція "сухий порт" передбачає винос основного митного оформлення морських вантажів на територію сухих портів. Сухий порт не пов'язаний з морем, але розмі-

щується поблизу морського порту, служить для обробки та оформлення вантажів, що прибули морем. Це внутрішній контейнерний термінал, пов'язаний з морським портом залізничною гілкою або автомобільною дорогою. У ролі сухого порту може виступати склад тимчасового зберігання. Основна мета створення "сухого порту" — можливість розвантажити морські порти, зменшити тимчасово розміщені на їх території вантажі, знизити навантаження на митні органи та, тим самим, прискорити процедуру митного оформлення. Міжнародні морські перевезення завершуються в морському порту, де вивантажуються вантажі (хоча сам вантаж виписується "до терміналу"). Далі вони доставляються в сухий порт залізницею або автомобільним транспортом. Між морським і "сухим" портом необхідна організація інформаційного зв'язку, обміну відомостями про вантажі в електронному форматі. Це є одним з обов'язкових умов можливості надання послуг на території "сухого порту". Послуги надаються оператором контейнерного терміналу або власником складу тимчасового зберігання. Потреба в такому інструменті обумовлена особливостями митного законодавства, згідно з яким вантажі, які прибувають на територію України морем, підлягають процедурі митного оформлення в пункті прибуття — в морському порту. Зростання вантажопотоку призводить до збільшення тривалості розмитнення. Для перетворення контейнерного терміналу в вантажний митний комплекс "сухий порт" необхідно передбачити укладення договору з морською лінією, яка б відправляла вантаж не до морського, а до "сухого" порту [2, с. 87]. "Сухий порт" повинен забезпечити сплату митних платежів, страховки тощо. Вантаж на територію терміналу доставляється під процедурою внутрішнього митного транзиту. При цьому транспортні витрати перекладаються на кінцевого одержувача вантажу, для якого сплата перевезення під митним контролем — додаткові витрати. У "сухих портах" вантажі накопичуються до відправки, перевантажуються на інші види транспорту; проводяться митні процедури і оформлення транспортних документів, здійснюється зберігання і ремонт контейнерів, підключення рефрижераторів до електроживлення. У зоні "сухих портів" можуть бути передбачені сервісні центри для ремонту автотранспорту, який здійснює перевезення вантажів. Впровадження технології "сухий порт" в управління зовнішньоекономічними ланцюгами поставок вантажів мало такі передумови, як тривале перебування товарів у морських портах; розташування морських портів у межах населених пунктів, що обмежувало можливості морських портів щодо подальшого нарощування обсягів перевезень, у тому числі і контейнерних.

На нашу думку, першим етапом впровадження технології "сухий порт" має стати розробка та затвердження порядку здійснення митних операцій з товарами, що прибувають в контейнерах на територію України через морські порти та їх подальше переміщення на склади тимчасового зберігання. Відповідно до визначеного порядку на території морського порту повинні проводитися тільки операції з розвантаження та перевантаження товарів з морських суден, а сортування, тимчасове зберігання та митне оформлення повинно здійснюватися в "сухих портах", розташованих поза межами території морських портів. Морський та "сухий" порти повинні перебувати в зоні діяльності однієї митниці.

При цьому в складі "сухого порту" має бути "внутрішній контейнерний термінал" — сукупність складу тимчасового зберігання, інші будівлі, споруди, автомобільні і (або) залізничні колії та інші об'єкти, розташовані за межами території морського порту, пов'язані між собою і з морським портом єдиним технологічним процесом, призначеним для здійснення вантажних операцій з товарами і їх тимчасове зберігання під митним контролем.

Сухий порт повинен:

- бути оснащений електронною інформаційною системою;
- оператор морського терміналу (стивідор) повинен бути власником внутрішнього контейнерного терміналу;
- морський термінал і внутрішній контейнерний термінал повинні перебувати в регіоні діяльності одного митного поста.

Крім того, для забезпечення життєдіяльності "сухих портів" на першому етапі, необхідно внесення деяких спрощень в діючий порядок переміщення товарів після їх розвантаження / перевантаження з морських суден з території морського терміналу на територію внутрішнього терміналу, де буде здійснюватися їх тимчасове зберігання. При цьому передбачають:

- можливість надання перевізником, або іншою особою, якій буде видаватися дозвіл на внутрішній митний транзит (ВМТ), скороченого переліку відомостей, а саме тих відомостей, які містяться в документах, що підтверджують укладення договору морського перевезення;
- використання в якості транзитної декларації транспортних документів, оформлюваних у межах цього перевезення.

На другому етапі планується вдосконалення законодавчої бази і методик оформлення вантажів.

Особливість другого етапу полягає також в тому, що вдосконалення митно-логістичної інфраструктури, і впровадження інституту "сухого порту", зокрема, в умовах митного оформлення в прикордонних суб'єктах України передбачено Концепцією митного оформлення і митного контролю товарів в місцях, наближених до державного кордону України. При цьому реалізація Концепції забезпечить мінімізацію ризиків подальшої інтеграції України у світову економіку з урахуванням забезпечення її економічної безпеки.

Завдання, які вирішуються митним терміналом, зображено на рисунку 1.

Проте, технологія "сухий порт" має і ряд суттєвих недоліків:

- можливість створення їх тільки в межах великих морських портів;
- низька інформаційна безпека процедури документального оформлення вантажів на етапах передачі прав, у першу чергу, між агентами суднових ліній і експедиторами;
- перефільювання морських прикордонних митних постів в порту на виконання тільки транзитних функцій і вносу митного оформлення на "сухі порти";
- власник складу повинен на всю територію, яка буде використовуватися для зберігання імпортованих товарів, оформити і страховку, і депозит, і всі гарантії щодо забезпечення сплати митних зборів;
- клієнт, забираючи товар не з порту, а з терміналу, буде змушений покривати вартість перевезення.

Для вирішення цієї проблеми необхідно:

- кількість внутрішніх митних постів, розрахованих на обслуговування "сухих портів" не повинно бути обмежена і має збільшуватися в міру виникнення більшого числа "сухих портів". При цьому необхідно виробити чіткі класифікаційні критерії віднесення терміналу до категорії "сухих портів";
- митним постам, локалізованим на внутрішніх терміналах "сухих портів" має бути дозволено митне оформлення вантажів, що перевозяться тільки через певний порт.

У Європі добре розвинена морська берегова лінія і річкові порти. Ці водні транспортні системи пов'язані між собою і забезпечують регулярні вантажоперевезення [1, с. 67].

При впровадженні цієї технології в Україні необхідно враховувати її географічні особливості. В Україні вантажо-



Рис. 1. Завдання, які вирішуються митним терміналом

потоки обслуговуються автомобільним і залізничним транспортом. Тому при будівництві "сухих портів" було б ідеальним поєднання автомобільного, залізничного, річкового та морського транспорту, потенціал якого належить задіяти повною мірою. Реалізація проекту вантажного митного терміналу "сухого порту" вимагає дуже великих капіталовкладень, тому в ній повинні брати участь державні і приватні структури, в першу чергу ті, яким проект буде економічно вигідний: транспортні, експедиторські і логістичні компанії, а також великі вантажовласники.

ВИСНОВОК

Створення "сухих портів" — це один з методів вдосконалення системи митного оформлення та контролю, що дозволяє розвантажити морські та річкові порти і тим самим прискорити вантажообіг.

Створення вантажного митного терміналу "сухого порту" забезпечить скорочення транспортних витрат, підвищення ефективності використання рухомого складу і складських потужностей, що призведе до зменшення частки транспортної складової у вартості товару і, як наслідок, зниження ціни на продукцію. Крім економічного ефекту, необхідно враховувати народногосподарський ефект, а також переваги, які отримують всі учасники логістичного процесу від функціонування "сухого порту" в транспортному вузлі.

Державні інтереси при створенні терміналів "сухих портів" полягають у підвищенні завантаження міжнародних транспортних коридорів, що проходять по території України на основі забезпечення якісного транспортного сервісу з урахуванням світового досвіду та специфіки українського транспортного ринку за рахунок:

- а) збільшення обсягу перевезень транзитних вантажів через українські ділянки міжнародних транспортних коридорів;
- б) вдосконалення рівня організації експортно-імпорتنих і внутрішніх перевезень у змішаному залізнично-водному сполученні.

У результаті забезпечується:

- підвищення прибутковості транспортного комплексу України в цілому;
- підвищення конкурентоспроможності української транспортної системи завдяки збільшенню рівня надійності її функціонування;
- раціональне використання існуючих і проєктованих потужностей інфраструктури всіх видів транспорту, що входять до зони міжнародних транспортних коридорів;
- підвищення життєвого рівня населення завдяки скороченню транспортних витрат і, як наслідок, вартості товарів і послуг.

Література:

1. Боняр С.М. Судходство река-море: проблемы развития судовладельческих компаний: научная монография. — Одесса. ИПРЭИ НАН Украины, 2009. — 288 с.
2. Галин А.В. Сухие порты как часть транспортной инфраструктуры. Направления развития [Текст] // Вестник государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. — СПб.: ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова, 2014. — Вып. 2. — С. 87—92.
3. Котлубай М.И. Становление морского транспорта в рыночной среде: монография. — Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2005. — 224 с.
4. Король Р.Г. Технологическое обоснование создания "сухого порта" в транспортном узле [Текст] // Современные аспекты транспортной логистики: сборник трудов международной научно-практической конференции. — Хабаровск: ДВГУПС. 2014. — С. 109—118.
5. Транспорт і зв'язок України — 2015 [Текст] / Статистичний збірник. — К.: Держкомстат України, 2015. — С. 40—41.

References:

1. Bonjar, S.M. (2005), Sudohodstvo reka-more: problemy razvitiya sudovadel'cheskih kompanij [Shipping river-sea: the problems of shipping companies], IPRJeJel NAN, Odessa, Ukraine.
2. Halyn, A. V. (2014), "Dry ports as part of the transport infrastructure. Directions of development", Vestnyk hosudarstvennoho unyversyteta morskoho y rechnoho flota ymeny admyrala S. O. Makarova, vol. 2, pp. 87—92.
3. Kotlubaj, M.Y. (2005), Stanovlenye morskoho transporta v rynochnoj srede [The development of Maritime transport in the market environment] IPRJeJel NAN, Odessa, Ukraine.
4. Korol', R. H. (2014), "Technological substantiation of creating "a dry port" in the transport unit", Sovremennye aspekty transportnoj lohystyky. Sbornyk trudov mezhdunarodnoj nauchno-praktycheskoj konferentsyy [Modern aspects of transport logistics. Proceedings of the International Scientific-Practical Conference], Far Eastern state transport University Khabarovsk, Russia, pp. 109-118.
5. State Statistics Service of Ukraine (2015), Transport i zv'iazok Ukrainy. Statystychnyj zbirnyk [Transport and communications of Ukraine. Statistical yearbook], Derzhkomstat, Kyiv, Ukraine.

Стаття надійшла до редакції 11.01.2017 р.