

Формування ринку транспортно-експедиторських послуг

Успіх торгівлі між країнами та ефективна робота транспорту залежать від стану та розвитку сектору експедиторських послуг, адже приблизно 80% світового вантажообігу організовується експедиторами. Саме тому серед низки заходів, які спрямовані на покращання доставки вантажів, чільне місце займає вирішення питань з розвитку транспортно-експедиторської діяльності.

Аналіз літератури та наукових розробок з проблем розвитку ринку транспортно-експедиторських послуг [4-6, 8, 9] показує їх обмеженість практичними аспектами діяльності. Перехід до ринкових відносин потребує обґрунтування теоретичних засад такого процесу, зокрема, актуальним є пошук раціональних умов ефективної організації експедиторського обслуговування та системи його реформування. Цьому питанню і присвячена дана стаття.

Перш за все потребує уточнення термін “транспортно-експедиторська діяльність”. В цілому процес доставки вантажу від відправника до одержувача передбачає виконання груп операцій щодо вибору видів транспорту та сполучень, підготовки до перевезень, доставки на термінал магістрального транспорту, виконання вантажно-розвантажувальних та складських робіт, транспортування та передачі вантажу з одного виду магістрального транспорту на інший, перевезення вантажу з терміналу магістрального виду транспорту до адресата. Транспортно-експедиторська діяльність представляє собою сукупність послуг будь-якого виду з перевезення, консолідації, зберігання, обробки, пакування та розподілу вантажів, а також допоміжних та консультаційних послуг, пов’язаних з перевізним процесом, включаючи фінансові операції, декларування вантажів з метою митного оформлення, забезпечення їх страхування, збір та оплату за підготовку всіх транспортних документів.

Розвиток в загальному вигляді є закономірною якісною зміною об’єктів, характеризується як необоротний та направлений процес. Це означає відтворення загальних характеристик і процесів всього різноманіття зв’язків, відношень і закономірностей. Суттєву характеристику становить тривалість терміну, оскільки всякий розвиток здійснюється в реальному часі, що спрямовує його направленість. З цих позицій розвиток транспортно-експедиторської діяльності полягатиме як в збільшенні видів запропонованих послуг та підвищенні їх якості, так і в забезпеченні ефективного функціонування всіх учасників транспортного процесу.

Слід зазначити, що операції, покладені на відправника та одержувача вантажу, діляться на чотири групи: транспортні – підвезення, перевезення та вивезення вантажу; вантажно-розвантажувальні – навантаження, розвантаження, сортування, пакування, комплектування дрібних відправлень до перевезення; експедиторські – оформлення вантажу від прийому до видачі,

внесення платежів за перевезення і виконання додаткових операцій; допоміжні – виконуються залежно від потреби. Якщо всі операції виконуються спеціалізованими організаціями за дорученням відправників чи одержувачів вантажу, то така діяльність відноситься до транспортно-експедиторської.

В основі розвитку експедиторської діяльності є переосмислення ролі та значення експедитора в процесі транспортування. До цього часу вважалося, що експедитор – фізична або юридична особа, є агентом перевізника, діє на основі договору доручення і організовує транспортно-експедиторське обслуговування, але не приймає безпосередньої участі в перевізному процесі. В умовах становлення ринкових відносин експедитор має стати основним оператором транспортного процесу. Досконалість у плануванні, управлінні і контролі за транспортуванням складуванням та іншими операціями формує сучасні вимоги до кожного експедитора, який повинен бути рівноправним учасником перевезень. Виробники продукції зможуть зберегти свої позиції на ринку збуту тільки при підтримці висококваліфікованих та надійних спеціалістів-експедиторів.

Для підвищення ефективності формування ринку потрібно постійно удосконалювати законодавчу та нормативну бази з метою коригування транспортно-економічних механізмів формування цивілізованих відносин. Актуальним є і невідповідність законодавчо-нормативної бази, яка регулює експедиторський бізнес, а також ситуація, що склалася на ринку транспортних послуг. Практично не визначені засоби державного регулювання діяльності експедиторів, захисту транспортного ринку від некваліфікованих учасників.

В умовах протиріч становлення ринкових відносин, формування конкурентоспроможних цін та послуг, невід’ємним є використання передових технологій транспортно-експедиторської роботи. За останні роки в країні сформувалися чотири умовні групи експедиторів, такі як:

- експедитори-працівники, які користуються особистою інформацією про наявність вантажів, що підлягають перевезенню; інформація поступає до них безпосередньо від замовників, використовується особистий банк даних про наявність тимчасово вільних транспортних засобів;
- “нецивілізовані” експедитори – що використовують при формуванні замовлень як особисту, так і отриману з інших джерел інформацію про вантажі та тимчасово вільні транспортні засоби;
- експедитори-спекулянти, які існують за рахунок перепродажу інформації, отримуючи її із вільних та платних джерел інформації, від колег і ніколи не укладаючи прямих договорів із замовниками: останнє дає їм змогу при будь-яких результатах в господарській угоді виступати в абсолютно безпрограшній ролі кредитора;
- експедитори – аферисти, які використовують кримінальні методи та форми діяльності.

Загальний рівень транспортно-експедиторського обслуговування перевізників в країні не відповідає сучасним вимогам клієнтури. Фактично припинились такі ефективні транспортні схеми, як прямі змішані сполучення, термінальні перевезення, централізований ввіз та вивіз вантажів із залізничних станцій, портів тощо. Не отримали достатнього розвитку комбіновані перевезення: використовується тільки контейнерні перевезення, обсяг яких має тенденцію до зростання, особливо на залізничному транспорті. Свідченням тому є відправлення контрейлерно-контейнерного поїзда “Вікінг”, що використовує міжнародний транспортний коридор “Північ – Південь”.

Змішані сполучення, при яких на залізничних платформах перевозяться вантажні модулі (автомобілі, причепа, напівпричепа, змінні кузови) отримали об’єднану назву контрейлерних перевезень. Такі системи передбачають транспортування автомобільних модулів залізницею, при цьому, від складу відправника вантажний модуль доставляється на залізничну платформу, а потім транспортується до станції призначення, звідки доставляється до складу адресата. На залізничному транспорті доставки вантажів відбувається за розкладом, переважно у нічний час. Поїзди рухаються зі швидкістю до 100 км/год і користуються пріоритетом при організації залізничного руху. Безпосередньо на терміналі здійснюються митні формальності. Перевезення, як правило, виконують маршрутними поїздами прямого сполучення до визначеного пункту-терміналу.

Так, контрейлерно-контейнерний поїзд “Вікінг” із 40 вагонів відправився від торговельного морського порту Іллічівськ до Клайпеди. У складі поїзду 24 залізничних платформи, на яких 40-тонні вантажні автомобілі, 12 залізничних платформ перевозили 40-футові контейнери та в 3 пасажирських купейних вагонах подорожували водії автомобілів, технічний персонал, охоронці.

Незважаючи на те, що для експедирування склалися нелегкі умови, є певні позитивні тенденції в цьому секторі транспортної економіки. Проведений аналіз свідчить про формування комплексної системи доставляння вантажів “від дверей” виробника “до дверей” замовника.

Ситуація на ринку транспортно-експедиторських послуг свідчить про необхідність прийняття Закону “Про транспортно-експедиторську діяльність”, проект якого вже давно надано до розгляду законотворцям.

Сьогодні в Україні працює понад 2,5 тис. експедиторських фірм. За цим ринком має бути особливий державний контроль для виключення випадків надання неякісних послуг, проведення сумнівних операцій та взагалі унеможливити некваліфікованого підходу. Крім того, функціонує значна кількість іноземних експедиторських фірм, які використовують вітчизняні трудові ресурси, отримують великі прибутки тощо. При цьому використовують такі схеми діяльності з вітчизняними перевізниками та експедиторами, при яких значні валютні кошти знаходяться та обертаються в банках іноземних держав, а

доходи, отримані в країні, не оподатковуються. Повільно впроваджуються нові форми експедиторського обслуговування з підготовки вантажів до перевезення. Все це досить негативно впливає на конкурентоздатність національних експедиторів на міжнародному ринку транспортних послуг і підживлює експансію іноземних експедиторських фірм на внутрішній ринок, дозволяє їм диктувати українським перевізникам дискримінаційні умови перевезень.

Все вищезгадане свідчить, що транспортне експедирування в Україні переживає нелегкий етап становлення. Тому, насамперед, потрібно підвищити професійний статус експедиторів, чому можуть сприяти такі заходи:

- наявність офіційного реєстрування експедитора як юридичної особи або приватного підприємця; альтернативним заходом може бути прийняття обов'язкового страхування економічної відповідальності експедитора за аналогією зі страхуванням відповідальності перевезень;
- узгодження експедитора на щоквартальне публічне оголошення даних балансу експедиторської фірми та відомостей про її платоспроможність;
- принципова згода експедитора на безумовне призупинення терміну дії професійного сертифіката у випадку, якщо в арбітражному суді певний час знаходиться заява вантажовідправника;
- організація роботи єдиного інформаційного простору ринку транспортно-експедиційних послуг таким чином, щоб в нього не було доступу експедиторам-аферистам та експедиторам-спекулянтам.

У зв'язку з цим потрібно відновити ліцензування експедиторської діяльності. Офіційно дозвіл на проведення цього виду бізнесу до 1997 р. надавався тогочасним Міністерством зовнішніх економічних зв'язків України; задля спрощення формальностей у галузі Уряд відмінив ці заходи. Більш як п'ятирічна практика довела, що необхідність у ліцензуванні транспортно-експедиторської діяльності існує.

Протягом останніх двох з половиною років на українських залізницях налагоджено жорсткий контроль за дотриманням вимог транспортування вантажів за спеціальними кодами, які надані фірмам-експедиторам Укрзалізницею.

Важливою причиною необхідності впровадження ліцензування транспортно-експедиторської діяльності є "наплив" іноземних експедиторів. Чималий досвід роботи на міжнародній арені, наявність власного вантажного флоту дозволяють їм пропонувати вантажовідправникам значні знижки до тарифів при транспортуванні продукції. При цьому податки з прибутків за цей вид діяльності йдуть не до бюджету України, а поповнюють скарбниці інших держав. Тому Укрзалізниця з початку минулого року не продовжила договори з експедиторськими фірмами-нерезидентами України.

На ринку транспортно-експедиторської діяльності має бути декілька спеціалізованих експедиторів з відомою в світі фірмовою маркою, постійним

місцем розташування, які мають надійну, підтверджену часом репутацію, тривалий час працюють у цій галузі, швидко формують договірні документи та складають оптимальні логістичні схеми перевезень задля найкоротших термінів доставки вантажу і за мінімальними витратами коштів клієнтів – є головні складові якості експедиторських послуг.

Потребують удосконалення взаємовідносини транспортно-експедиторських фірм, працівників залізниць і працівників Державної митної служби України. Затримуються транзитні вантажі через те, що на прикордонну станцію неодноразово прибувають вагони, задекларовані в одному супроводжувальному документі. Митники постійно затримують їх до моменту, коли підійде вагон відповідно з декларацією на всю партію. Такі дії мотивовані відсутністю у законодавстві норми про відшкодування експедитору простою вагонів. Досить декларанту помилитись у останніх розрядах десятизначного коду вантажу по товарній номенклатурі зовнішньоекономічної діяльності, вагон затримується, а справа миттєво передається до господарського суду; вантаж конфісковується як контрабандний.

Важливе значення має надання фінансових гарантій за перевезення підакцизних вантажів. В Україні існує лише єдиний фінансовий посередник; тільки через нього надаються державні гарантії. Але є позитивний європейський досвід. Навіть в країнах Балтії такі гарантії надаються безпосередньо перевізникам. Якщо перевізник чи експедитор укладає договір з вантажовідправником про перевезення вантажів на користь вантажоотримувача і несе згідно з законодавством майнову відповідальність за втрату чи псування вантажу, обов'язково забезпечується повна гарантія своєчасної доставки вантажу за призначенням. З іншого боку, наявність фінансових гарантій з боку товариства “Гарант – Сервіс” сприяє тому, що за кожен тону підакцизних товарів означене товариство отримує з експедиторів 0,5 – 1\$, не повертаючи ці кошти вантажовласникам. За додаткових витрат на кордоні у зв'язку з проведенням митних процедур, клієнти змушені шукати транзитних шляхів у Білорусії чи країнах Балтії.

Впровадження єдиних ліцензійних правил має зрівняти у правах усіх операторів ринку. Основними критеріями повинні бути професіоналізм, який підтверджено сертифікатом міжнародної організації експедиторів FIATA. Як приклад, справжніми професіоналами можна назвати Український державний центр транспортного сервісу “Ліски”. Діяльність центру забезпечує: проведення вантажних робіт з подальшою доставкою вантажів автомобільним транспортом “до дверей клієнта”, складування і збереження різних вантажів безпосередньо у великотоннажних контейнерах на відкритому митно-ліцензійному складі площею 2000 кв.м; митний огляд вантажів у залізничних вагонах з можливістю одночасної обробки 34 вагонів; ремонт і продаж контейнерів; організація маршрутних контейнерних потягів “Одеса – Москва – Одеса”, “Стамбул –

Миколаїв – Москва”, “Гамбург – Київ – Гамбург”, “Будапешт – Чоп – Москва”, “Стамбул – Миколаїв”, “Миколаїв – держави СНД” тощо.

Розроблено загальні умови експедирування за моделлю FIATA, які схвалено Торгово-промисловою палатою України. Членство в Асоціації міжнародних експедиторів України (АМЕУ) дає можливість підтримувати міжнародні зв'язки, укладати контракти з великими вантажовласниками та перевізниками, отримувати будь-яку інформацію, а також кваліфіковану фахову підтримку.

Виконання комплексних програм Уряду “Про створення і функціонування національної мережі міжнародних транзитних коридорів”, “Утвердження України, як транзитної держави” дає можливість сформувати сучасний ринок транспортно-експедиторських послуг шляхом об'єднання транспортників, митників і експедиторів.

Таким чином, реформування транспортно-експедиторської діяльності є об'єктивно необхідним процесом, спрямованим на підвищення як ефективності функціонування транспортної галузі, так і господарського комплексу країни, що ставить за необхідне проведення наукових досліджень