

ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ И ПУТИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КАК ОДНОЙ ИЗ ВАЖНЕЙШИХ СОСТАВЛЯЮЩИХ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ

Аннотация

В статье представлен анализ формирования рынка отечественного экспедирования в трансформационный период. Анализируя этапы формирования рынка транспортно-экспедиторских услуг, автор статьи раскрывает причины кризиса, как на рынке экспедиторских услуг, так и в транспортной отрасли в целом. Предложен ряд практических мер по интенсификации сферы транспортно-экспедиторских услуг как одной из важнейших составляющих транспортной отрасли. На основе проведенного анализа сделан вывод о том, что экономика Украины может реализовать свои конкурентные преимущества и занять полноценное место в системе международного разделения труда лишь при условии опережающего развития транспортной отрасли как важной составляющей экономической инфраструктуры государства.

Ключевые слова: транспорт, порт, экспедитор, гражданский кодекс, хозяйственный кодекс, лицензирование, конкуренция.

1. Вступление. В настоящее время в результате роста международной торговли происходит преобразование мировой экономики в единую систему и идет интеграция деятельности в области перевозок в мировом масштабе. Так, в последние годы наблюдается увеличение грузооборота между странами Европы и Центральной Азии и Востока. С принятием в Евросоюз новых стран-членов в 2004 году, значительно продвинулись на восток границы сильнейшего экономического и политического союза. Все это, конечно, не только дает новые возможности, но и предъявляет новые требования для стран соседей. В этом смысле Украина является крупной транзитной страной, у которой есть хорошие возможности стать надежным мостом между странами Евросоюза и странами Центральной Азии и Востока.

* аспирантка кафедры теоретической экономики Одесского национального университета им. И. И. Мечникова.

ка. По данным исследования британского института Рендела, занимающимся глобальными проблемами транспорта, Украина имеет самый лучший коэффициент транзитности в Европе — 3,75%. Для сравнения: коэффициент транзитности географически удачно расположенной Польши — 2,92%. [1] В то же время геополитические изменения, произошедшие на постсоветском пространстве, привели к значительному спаду объемов производства и грузоперевозок всеми видами транспорта, в том числе и морского как в Украине, так и в странах бывшего СССР.

Проблемные вопросы в области транспортной политики возникают в результате недооценки такой важной сферы как транспортно-экспедиторская деятельность, которая возникла сравнительно недавно и пока недостаточно урегулирована в правовом поле Украины. Проблема состоит в признании этой сферы среди государственных органов и включении ее в государственную политику развития транспортной отрасли. Государственная транспортная политика в Украине до сих пор, как и в советский период, характеризуется чрезмерной централизацией и зарегулированностью предпринимательской деятельности, а также отсутствием государственной поддержки развития и деятельности экспедиторских предприятий.

Проблема формирования транспортно-экспедиторской деятельности в условиях трансформации экономики Украины является одной из наименее разработанных в нашей науке, несмотря на появление за последние годы ряда специальных научных публикаций отечественных ученых¹. Однако, несмотря на их важность, они в основном касаются правовых аспектов и в них не предпринималась попытка анализа формирования этапов рынка транспортно-экспедиторских услуг в Украине, что делает данную статью актуальной и в теоретическом, и в практическом отношении. Именно анализу проблем формирования рынка транспортно-экспедиторских услуг посвящено данное исследование, где наряду с общей негативной оценкой состояния дел, даны практические рекомендации по интенсификации, как транспортно-экспедиторской деятельности, так и транспорта Украины в целом.

¹ См.: например, Бондаренко С. Зачем морской отрасли регулировщик? // Зеркало недели. — 2003г. — №29(454) Каткевич В. Укрморпорт. /Контракты. — 2003г. — №08. Супруненко С. Научный подход — “за” и “против”. / Транспорт. — 2003г. — 28(248). Грабовский Б. Транзит — под ключ! Львиная доля контейнерных перевозок. / Человек и Закон. — 2004г. — №2. Гончаров С. Медленно, но верно. / Киевские ведомости. — 2004г. — №24.

II. Постановка задачи. Целью статьи, таким образом, служит обоснование ряда жестких требований, предложенных автором, к транспортной системе Украины с помощью метода анализа проблем, выборочного опроса экспедиторов и предоставления практических рекомендаций по повышению эффективности транспортно-экспедиторской деятельности как одной из важнейших составляющих транспортной отрасли Украины. Теоретическую и методологическую основу исследования составляют научные разработки отечественных ученых, постановления Кабинета Министров, а также новые Кодексы Украины, вступившие в силу в 2004 году.

III. Результаты. Портовая система Украины задумывалась как морские ворота Советского Союза, и после его распада совокупная мощность портов намного превышает внутренние потребности страны, что вызывает некоторые трудности в функционировании системы. Украина унаследовала от Советского Союза очень развитый морехозяйственный комплекс: несколько пароходств и портовую инфраструктуру (20 морских торговых портов и еще десятков рыбных).

К сожалению, Украина не использовала преимущества своего положения после распада СССР. Так, правительство страны, зная о монопольном положении Украины в международных коммуникациях России и стран Азии, попыталось максимизировать доходы от транзитных услуг за счет повышения тарифов и введения дополнительных платежей для иностранных транспортных средств при пересечении границы. Однако высокая плата за транзитные услуги привела к переориентации значительной части грузов на другие, более дешевые варианты. За 1990-1995 гг. грузооборот портов Украины сократился с 123 млн. до 40 млн. т., т. е. более, чем в три раза. Переход Украины к умеренной тарифной политике в этих условиях не смог изменить ситуацию, поскольку процесс переориентации грузопотоков получил соответствующую инерцию. Отмена с 1996 г. НДС на транзитные грузоперевозки содействовала их стабилизации. В 1998 г., несмотря на перманентный кризис, их удалось даже увеличить на 6% [2].

На сегодняшний день в Украине имеется 20 портов, из них не работают только два. В пятерку крупнейших портов страны входят Одесский, Ильичевский, Южный, Феодосийский и Мариупольский порты, которые имеют доход свыше 100 млн. грн. в год каждый [3].

Портовая система, состоящая из 18 портов, 30 портовых райо-

нов и многочисленных речных портов таит в себе огромный потенциал, и представляет серьезную конкурентную силу на мировом рынке портовых услуг. Новые потребности в области торговли и перевозок, не только открывают для портов новые возможности, но они также сопряжены с риском. Успех деятельности порта зависит от того, как он реагирует на новую ситуацию. В качестве основных арбитров выступают конкурентный рынок и международная торговля.

Касаясь совершенствования контейнерных перевозок в стране, следует отметить, что украинские морские порты за последние 7 лет сделали очень много для улучшения качества сервиса при отгрузке контейнеров [4]. Например, раньше для въезда автомашины в Одесский порт необходимо было подавать за сутки заявку на контейнерный терминал, где работал специальный человек и планировал: какие машины принимать, какие нет. И на Приморской улице выстраивались очереди грузовиков, не попавших в порт. Сейчас благодаря развитию портовой инфраструктуры, созданию специального паркинга для автоконтейнеровозов, подъездной дороги и т. д. уже не требуются заявки и нет очередей.

От порта зависит, конечно, многое, но далеко не все. Есть масса контролирующих служб, причастных к транспортному процессу, которые в отличие от порта не заинтересованы в наращивании объемов перевозок. Качество работы, например, инспектора таможни зависит от того, сколько он задержит контрабанды, а не от того, сколько пропустит контейнеров. При своем ненормированном рабочем дне инспектор не заинтересован торопиться с оформлением документов на отгрузку контейнеров. Возникают условия для развития теневых отношений. Очевидно, что заинтересовывать его приходится путем дачи взятки. Из-за такого подхода можно в идеальном варианте, и за 4 часа из Одесского порта контейнер отгрузить, а можно и за 10 часов.

Для того, чтобы наладить должным образом этот процесс, необходимо ввести нормативы на досмотр контейнеров, транспортных средств и т. д. Нарушение этих нормативов без объективных на то причин, должно караться существенными штрафами в пользу грузовладельца. Когда каждой из контролирующих служб будет определен лимит времени на оформление документов на транспортное средство, пересекающее границу, появится возможность существенно упорядочить весь этот процесс. Пока же этого нет, и, несмотря на

усилия, прилагаемые портами, экспедиторами ускорить процедуру прохождения грузов через границу не удается.

Так же следует отметить, что до сих пор не существует четкого перечня документов, которые следует предоставлять инспекторам для вывоза груза из порта. Из-за этого очень часто контролирующие службы начинают требовать документы, которых вообще не существует. И экспедитору (а именно он занимается оформлением груза) приходится придумывать документы самим, т. е. заниматься подлогом, т. к. обжаловать решения инспектора очень сложно, да и забирает дополнительное время.

Между тем, украинские экспедиторы играют крайне важную роль в построении эффективной системы сотрудничества, преодолении языковых, правовых, специфических национальных барьеров. Международные экспедиторы, являющиеся “архитекторами” логистических цепочек доставки грузов, незаменимы при транспортном обеспечении международной торговли. В развитых странах экспедитор является основным связующим звеном между грузоотправителем, перевозчиком и грузополучателем. В течение последних 10-15 лет происходят коренные изменения доли экспедиторского капитала в транспортном предпринимательстве и экспедиторских услуг в организации процесса перевозок грузов в сторону их увеличения.

Именно экспедиторы предоставляют качественные услуги зарубежным партнерам и привлекают транспортные потоки в Украину. На сегодня через экспедиторские фирмы Украины проходит около одного миллиарда долларов — 17% бюджета страны [5]. Отсюда важность становления экспедиторских предприятий. Развитие транспортно-экспедиторской деятельности отвечающей требованиям современной бизнес среды, добросовестной конкуренции, способствовало бы интеграции Украины в международное деловое сообщество.

Прогресс в производственной и информационной сферах вызвал изменения сущности экспедиторского обслуживания, которое сейчас имеет мало общего с предыдущими только посредническими услугами при перевозках и проявляется в переходе к принятию на себя функций координатора работы транспортных предприятий, а в некоторых случаях и к выполнению функций поставки и сбыта предприятий, которые обслуживаются.

В Украине до 1993 года экспедитор, как отдельное юридическое лицо, не имел законодательного определения. Регламентировалась только транспортно-экспедиторская деятельность, которую пред-

писывалось выполнять предприятиям железнодорожного и автомобильного видов транспорта. Впервые экспедитор, как отдельное юридическое лицо, был определен в указе Кабинета Министров Украины от 21. 09. 93г №770 ст. 1 про “Правила здійснення транспортно-експедиційної діяльності під час перевезення зовнішньоторговельних і транзитних вантажів.” На основании этого указа было введено лицензирование предоставления транспортно-экспедиционных услуг, которое предусматривало выдачу разрешений предпринимателям. Последние могли засвидетельствовать уровень образования и квалификации, необходимый для осуществления этого вида деятельности. На самом же деле, как свидетельствуют сами экспедиторы, все сводилось к простой регистрации предпринимателей, а профессиональные их качества, финансовое состояние и прочее в расчет не принимались.

С 1993 по 1998 годы количество зарегистрированных транспортно-экспедиторских предприятий составило около 2000 единиц [6]. Из-за отсутствия в Украине профессиональной подготовки экспедиторов на международный рынок, в основном, вышли дилетанты, т. к. количество дипломированных специалистов в Украине не превышало 50 человек. Деятельность дилетантских фирм подорвала на международной арене и так невысокий уровень предоставления услуг национальных экспедиторов.

Лицензирование транспортно-экспедиторской деятельности в Украине было отменено в 1998 году путем внесения изменений к Закону Украины “О предпринимательстве”. В этом отношении транспортно-экспедиторские услуги были исключены из перечня видов предпринимательской деятельности, подлежащих лицензированию.

На данный момент две самые крупные ассоциации экспедиторов Украины “Укрвнештранс” и АМЭУ представили на рассмотрение законопроект о лицензировании транспортно-экспедиторской деятельности. Одной из причин, подвигнувших их на этот шаг, по их словам является забота о грузовладельце, которого обманывают экспедиторские фирмы. По их мнению, существующий сегодня доступ на рынок экспедиторских услуг позволяет выходить туда так называемым “черным” экспедиторам или фирмам-однодневкам, предлагающим свои услуги на демпинговой основе. Получив от заказчиков плату за весь комплекс работ, связанных с перевозкой грузов, эти фирмы исчезают, присваивая значительные средства, предназначенные для расчета с перевозчиками и портами (иногда до 1 млн

долларов). Лицензирование же транспортно-экспедиторской деятельности поставит барьер на пути таких псевдоэкспедиторов [7].

Однако авторы закона очевидно забыли, что взаимоотношения заказчика и исполнителя услуг, как и в любой другой отрасли, уже законодательно отрегулированы целым рядом нормативных актов и могут решаться в судебном порядке, как это делается во всем цивилизованном мире, более того, по инициативе контролирующих органов принимаются решения вплоть до отмены государственной регистрации.

По результатам выборочного опроса экспедиторов Одессы, фирмы-однодневки чаще всего открываются самими же грузоотправителями (одних из которых так стремятся защитить авторы закона). Схема проста: грузоотправитель договаривается с грузополучателем о сделке. Грузоотправитель открывает экспедиторскую фирму, по всем документам груз переходит в распоряжения экспедитора, о чем тот уведомляет грузополучателя и последний переводит экспедитору деньги. Экспедиторская фирма с деньгами скрывается. А на претензии грузополучателя об отсутствии груза грузоотправитель весьма обосновано, показывая все документы об отправке, только разводит руками. Такая же ситуация может возникать и наоборот, когда в качестве мошенника выступает грузополучатель.

Из выше сказанного следует, что фирмы-однодневки обычно открываются под какую-либо заранее уже продуманную операцию, в которой заинтересован один из участников сделки купли-продажи товара. Таким образом, названная причина для лицензирования транспортно-экспедиторской деятельности представляется не обоснованной.

Другой причиной авторы называют необходимость соответствовать условиям принятия Украины в ЕС. Мотивируя это тем, что при вступлении Украины в ЕС есть определенные требования к предпринимательской деятельности — наличие соответствующих специалистов и финансового капитала — это обязательные условия. А у нас предприятие при регистрации своего устава записывает вид деятельности “транспортно-экспедиторские услуги” даже не имея при этом ни одного профессионального сотрудника в данной области.

Представляется, что введение лицензирования международного экспедирования объективно призвано ограничить конкуренцию на рынке экспедиторских услуг. Ограничение конкуренции противоречит попытке украинского государства развивать рыночные отноше-

ния и конечно же не соотносится с желанием вступить в ЕС. Очевидно, что с помощью рекомендаций, которые должны будут выдавать ассоциации претендентам на лицензию, экспедиторов будут фильтровать. А отсев мелких фирм может вызвать повышение цен на экспедиторские услуги. Существует вероятность, что за рекомендательные бумаги кандидаты в экспедиторы начнут платить ассоциациям, чего те возможно и добиваются. И если учесть, что членство в упомянутых ассоциациях платное, то преследуемая ими цель прозрачна: или увеличить количество членов ассоциаций, или избавляться от конкурентов.

Надо отметить, что с вступлением с 01. 01. 04г. в силу новых украинских кодексов — гражданского и хозяйственного — появилась возможность прямой правовой трактовки деятельности транспортных экспедиторов как субъектов рынка транспортно-экспедиторских услуг. Одним из наиболее важных дополнений законодательства для экспедиторов Украины является введение в Гражданский кодекс (ГК) Украины главы 65 — Транспортное экспедирование, а в Хозяйственный кодекс (ХК) — статьи 316 “Договор транспортного экспедирования”.

Само понятие договора транспортного экспедирования в гл. 65, ст. 929 ГК и ст. 316 ХК в ч. 1 полностью совпадают. Однако отдельные неофициальные научные комментарии нередко страдают поверхностным отношением и полным непониманием, как сути договора транспортного экспедирования, так и других аспектов транспортно-экспедиторской деятельности. Также вышеназванными законами, не предусмотрено детальное регулирование налогообложения предприятий занимающихся хозяйственной деятельностью по заключенным Договорам транспортного экспедирования.

Представляется, что в целом ГК в 65 главе не надо заполнять было технологической конкретикой: он должен содержать только положения, юридически “привязывающие” такой достаточно специфический вид деятельности как экспедирование к другим положениям ГК. Например, ГК в указанной главе мог бы содержать положения, четко определяющие виды, формы договорных отношений, применяемых при экспедировании грузов.

Довольно ощутимым сдвигом в законодательстве для экспедиторов должно было стать принятие Закона о “Транспортно-экспедиторской деятельности” 01. 07. 04г, сформулировавший иерархию определений, специфику, виды и задачи данного направления пред-

принимательской деятельности. Но без его предварительной увязки, рассмотрения в пакете с исправленными в соответствующих разделах ГК и ХК этот документ никогда не будет совершенен [8].

Указанные факторы свидетельствуют об отсутствии в Украине комплексной программы формирования современного правового поля в области транспортного, и в т. ч. в транспортно-экспедиторского права. Представляется, что одной из причин несовершенства данных законов можно считать отсутствие обсуждения проекта Закона в широких кругах специалистов-практиков, представителей науки и специалистов транспортного права.

С учетом изложенного выше на данном этапе развития экономики Украины важно сделать следующее: 1) Провести инвентаризацию законов, затрагивающих как экспедиторскую деятельность, так и транспортную отрасль в целом, т. е. выявить разночтения и разные толкования одних и тех же правовых и экономических категорий. 2) На основе инвентаризации следует определить базовые законы, к числу которых необходимо отнести закон о транспорте и о транспортно-экспедиторской деятельности. 3) Все новые законы должны приниматься только при условии предварительной проверки их согласованности с существующими законами Украины.

Требуется правового урегулирования и вопрос защиты интересов национальных экспедиторов. На данном трансформационном этапе экономики Украины настоятельно необходимы протекционистские меры со стороны государства. Эти меры применяют практически все страны. Речь не идет о дискриминационных мероприятиях по отношению к иностранным экспедиторам, а о восстановлении паритетного участия в международных перевозках национальных компаний. Практическими шагами в этом направлении, прежде всего, может стать формирование грузовой базы для национальных экспедиторов за счет включения в нее всех перевозок, которые осуществляются по государственным межправительственным соглашениям, а также определение для национальных компаний 40% квоты на перевозки, как меры, применяемой в мировой практике.

Также необходимо обеспечить следующее: 1) на отраслевом уровне определиться с тем, что такое “цивилизованная конкуренция”, как и чем обеспечить повсеместное уважение всеми субъектами предпринимательской деятельности этой основополагающей рыночной категории; 2) создать благоприятную рыночную среду, в которой любой профессионально грамотный, обеспеченный набором

средств производства и другими ресурсами, законопослушный предприниматель имел бы шанс и реальные возможности конкурировать как с отечественными, так и с зарубежными коллегами.

Все это предполагает доступность для него единого информационного пространства рынка транспортно-экспедиторских услуг, свободный доступ на коммерческой основе, в режиме свободной конкуренции к использованию технологических возможностей любой транспортной подотрасли. Речь идет о необходимости формирования развитой в масштабе страны, в аспекте системы зарубежных партнерских связей инфраструктуры общего пользования, предназначенной для всестороннего обеспечения потребностей рыночной деятельности субъектов транспортно-экспедиторского рынка.

Основой для создания современной и мощной по своим технологическим возможностям рыночной инфраструктуры в конкретных условиях Украины является, прежде всего, технологическая корпоратизация деятельности отдельных участников рынка, которая существенно сократит потребность отрасли во внешних инвестициях, в короткие сроки сформирует цивилизованный рынок услуг.

Из вышесказанного следует, что для обеспечения эффективного взаимодействия всех участников перевозки необходимо внедрять современные информационные и логистические технологии, такие как транспортные-интернет системы. Преимуществами таких систем являются возможность донести максимально большему количеству заинтересованных людей информацию о грузах или транспорте, оперативно подобрать подходящий к перевозке груз или транспортное средство. У транспортных систем есть не только преимущества, но и недостатки, которые базируются на увеличении количества новых контактов, новых транспортных партнеров добросовестность и репутацию которых не всегда можно узнать до сотрудничества. Частично решить эту проблему помогает внедрение в транспортных системах так называемого “Черного списка”, в который вносятся недобросовестные партнеры. В некоторых системах, например “Интернет. Логистик. Сервис”, существует возможность проверки даты регистрации пользователя, что позволяет избежать контакта с компаниями “однодневками”.

IV. Выводы. Таким образом, в условиях экономического кризиса в Украине и в соседних странах, которые пользовались услугами транспортной системы СССР, транспортная отрасль в Украине пережила глубокий спад. Послекризисные положительные процессы

стабилизации и роста в течении последних лет не только активизировали транспортную систему, но и поставили перед ней ряд жестких требований.

Во-первых, необходимо максимально удовлетворить потребности населения в перевозках и обеспечить своими услугами весь объем внутренних грузовых перевозок.

Во-вторых, отечественный транспорт должен стать главным перевозчиком грузов национальных экспортеров и импортеров. Для выполнения этой приоритетной задачи необходимо создать целостную систему национальных перевозчиков.

В-третьих, нужно максимально использовать большой транзитный потенциал отечественной транспортной системы.

В-четвертых, требуется разработка разумных налоговых и конкурентоспособных единых тарифов, в частности применение системы скидок на транспортные услуги. Необходимо сделать их открытыми, недискриминационными для всех профессиональных экспедиторов.

В-пятых, следует довести до минимума бюрократические механизмы и осуществлять максимально упрощенные таможенные и другие контрольные (фитосанитарные, ветсанитарные) мероприятия.

О динамическом возрастании требований к отечественному транспорту свидетельствуют экономические показатели и прогнозы на среднесрочную перспективу. Тенденция роста экономики будет сохраняться и в дальнейшем. Согласно прогнозу Национальной Академии Наук Украины, ВВП Украины в последующие годы должен ежегодно возрастать в среднем на 6-7% [9]. Для транспортной отрасли это будет означать стабильное повышение спроса на транспортные услуги.

Стабилизация экономики и рост в ведущих отраслях свидетельствуют: экономика Украины может реализовать свои конкурентные преимущества, занять полноценное место в системе международного разделения труда лишь при условии опережающего развития транспортной отрасли как составляющей экономической инфраструктуры государства.

Литература

1. Драников А. Архитекторы перевозок // Галицкие контракты — февраль 2003. — №8.
2. Хоцький М. Транспортно-транзитні проблеми постсовєстких держав. /Вісник податкової служби України — червень 2000. — №24. — С. 5.

3. Славенко А. Портовые войны // Интернет-газета "Трибуна" — 2004. — <http://www.tribuna.com.ua/economics/2004/04/01/2244.html>
4. Боровский В. Что мешает экспедитору? // Порты Украины. — 2002. — №3.
5. Из протокола пресс-конференции пресс-службы Минтранса и АМЭУ на тему "Питання розвитку міжнародних транспортно-експедиторських послуг в Україні", 03. 12. 2002 г.
6. Фандеев А. Станут ли "черные экспедиторы" "белыми и пушистыми"? // Комсомольская правда в Украине. — 26 декабря. — 2002. — №238.
7. Михеев Б. Защищая интересы грузовладельца // Порты Украины. — 2003. — №1.
8. Чуев А. Мнение экспедитора // Бизнес. — 15 декабря. — 2003. — №51(570).
9. Семенова Т. Современное состояние и перспективы развития отрасли // Судоходство. — 2001. — №8-9. — С. 33.