

СПІВВІДНОШЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ТА ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТЕЙ: НОРМАТИВНО-ПРАВОВИЙ ТА ЛОГІСТИЧНИЙ АСПЕКТИ

Чуєв О.Ф.

Чуєва М.О.

Грисюк Ю.С., кандидат економічних наук

Постановка проблеми. У професійному середовищі автоперевізників вантажів та експедиторів вже багато років немає єдиної думки стосовно того, хто з них виконує головні функції у взаємовідносинах з клієнтом.

Значна частка перевізників вважає, що їх співробітництво з експедиторами є вимушеним. Експедиторів вони вважають технологічно та економічно невиправданими посередниками та партнерами за договором перевезення вантажів.

Експедитори, в свою чергу, вважають себе технологічно повноцінними організаторами процесу транспортно-експедиторського обслуговування клієнтури. Що стосується економічної відповідальності за зобов'язаннями перед перевізником, то у експедитора є залізне правове алібі – він сплачує послуги перевізника з коштів, отриманих від клієнта. В такій ситуації тяжко визначити хто є об'єктивним у своїх судженнях, перевізник чи експедитор.

Стаття присвячується обґрунтуванню того, що кожен з двох вказаних суб'єктів ринку послуг дійсно правий, але лише частково. І ця частковість є великим недоліком, а не виною будь-кого з перевізників вантажів, чи експедиторів. Тому, що господарська діяльність автоперевізників вантажів здійснюється на підставі закону, який не визначає правових основ їх ділових взаємовідносин з клієнтурою та експедиторами. І взагалі має зміст скоріше не закону, а підзаконного акту – нормативного документу; та до того ж не ринкового, а інженерно-технічного характеру. Йдеться про Закон України «Про автомобільний транспорт». А закон, що регулює діяльність експедиторів – Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» - містить лише тільки одне посилання на договір перевезення вантажу, що укладається перевізником з експедитором.

Основна частина. Вказана правова невизначеність щодо деталей правових відносин перевізників та експедиторів могла б бути усунена відповідними нормативними положеннями – тлумачення існуючих правових норм, або доповнюючими їх вже на рівні нормативного документу положеннями щодо здійснення транспортно-експедиторської та транспортної діяльності в Україні. Але нічого подібного на сьогодні у нас немає. Цим об'єктивно стримується рішення як наукових, так і практичних завдань виробників послуг. Цілком очевидно, що вказана обставина не надає нормативно-правових підстав для науково-практичного обґрунтування вирішення наступних проблем:

- інтеграції українських виробників послуг в міжнародний нормативно-правовий простір здійснення транспортно-експедиторської діяльності;
- проектування і впровадження в практику сучасних технологій спільного логістичного обслуговування клієнтури спільно експедиторами і перевізниками;
- розвиток і підтримка добросовісної конкуренції між виробниками транспортно-експедиторських послуг та транспортних послуг;
- визначення правил поведінки на ринку, кола законних вимог та очікувань клієнтів – як споживачів послуг і таке інше.

Усім учасникам ринку послуг вже майже вісім років (з набранням 1 вересня 2004р. чинності Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність») відома назва цього базового нормативного документу – «Правила здійснення транспортно-експедиторської діяльності». Немає тільки самого документу Кабінет Міністрів України в особі Міністерства інфраструктури України не виконав вимог заключних положень (ст.16) Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність», а саме, не забезпечив розробку правил здійснення в Україні транспортно-експедиторської діяльності. Те ж можна сказати і про інший базовий нормативний документ «Правила перевезень вантажів у міжнародному сполученні».

То ж, в умовах подібної нормативно-правової невизначеності ринкових (комерційних) аспектів здійснення в Україні транспортно-експедиторської та транспортної діяльності, діапазон думок автоперевізників вантажів щодо експедиторів на сьогодні дуже широкий і змістовно суперечливий. Деякі автоперевізники вантажів вважають експедиторів економічно

безвідповідальними та технологічно зайвими посередниками. Автоперевізники з переважно позитивним досвідом співпраці з експедиторами скаржаться на високу ціну послуг останніх, хоча й усвідомлюють, що експедитор – ситуативний роботодавець для перевізника вантажів в умовах постійного дефіциту клієнтського попиту на послуги. Очевидно, з огляду на це, АСМАП декілька років тому лобював внесення змін та додатків до Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність».

Суть цих змін полягала у спробі зобов'язати експедиторів бути гарантами платежів за послугами, наданими перевізниками клієнту. Поруч з цим, Міністерство транспорту та зв'язку України намагалося довести доцільність введення ліцензування експедиторської діяльності. І якщо чиновницька зацікавленість у ліцензуванні будь-чого цілком зрозуміла, то очевидна незаконність - у світлі положень ст.560 ЦК України - спроби зробити експедиторів ще й економічними гарантами навіть не потребує доказів.

Ситуація, що склалася на сьогодні у взаємовідносинах між автоперевізниками вантажів та експедиторами, має істотно важливий логістичний аспект. Він змістовно полягає у тому, що клієнт з достатньо високою культурою споживання транспортно-експедиторських послуг вважає, що в експедитора він замовив комплексні послуги. А виробники окремих видів транспортно-експедиторських послуг між собою, та під керівництвом експедитора, повинні вирішувати хто такі функції виконує в технологіях виробництва послуг і хто з ким повинен проводити розрахунки.

Адже однією з ознак високої культури споживання транспортно-експедиторських послуг є системне сприйняття клієнтом руху матеріальних потоків, як в принципі бажаного йому єдиного технологічного процесу. Єдиного в питаннях планування, організації та контролю його здійснення. Здійснення у сукупності з забезпеченням супутнім матеріальним потокам руху потоків інформації, сервісу, фінансів. І все це - в умовах технологічно доцільної та економічно оптимальної концентрації поза межами окремих структурних підрозділів, клієнтського виробництва відповідних організаційно-розпорядчих функцій, ресурсів. І, в деяких випадках, передачі частини таких функцій на виконання третьою особою – виробнику аутсорсингових послуг певного товарного змісту. Природно, за умов переконання клієнта у тому, що саме такий постачальник послуг, в загальному випадку саме постачальник, інтегратор різноманітних послуг в «комплексний товарний пакет», надає клієнту найбільш конкурентоздатну пропозицію щодо оптимізації його сукупних логістичних витрат.

Порівнюючи вищезгадані неузгодженості та протиріччя у взаємовідносинах автоперевізників вантажів та експедиторів з законними вимогами та очікуваннями клієнтів – споживачів послуг, можна прийти до висновку, що вказані протиріччя поглядів, оцінок та інтересів серед окремих виробників послуг логічно та закономірно перетворюються в принципові неузгодженості та протиріччя з законними інтересами та очікуваннями «логістичного мислячого» клієнта. Це може призвести до того, що згодом, після виконання одного або декількох замовлень з надання послуг, для клієнта стане очевидною наявність в середовищі виробників послуг конфліктів та повної ринкової неконкурентоздатності виробників послуг, з відповідними для них економічними наслідками.

На жаль, в професійній періодиці перевізників та експедиторів наведеній проблемі приділяється мало уваги. В програмі реформування транспортно-дорожнього комплексу країни автоперевізникам вантажів та експедиторам майже не приділяється уваги.

Лише окремі автори, практики транспортно-експедиторської та транспортної діяльності періодично підіймають вищенаведені проблеми на шпальтах професійних видань, у своїх зверненнях до асоціацій перевізників і експедиторів та до Міністерства інфраструктури України.

Виходячи з цілей та граничного обсягу даної статті, доцільно обмежити область дослідження двома проблемами:

- часткового правового впорядкування відносин експедиторів і автоперевізників вантажів з позицій чинного законодавства України;
- розробки пропозицій щодо вдосконалення нормативного забезпечення здійснення транспортно-експедиторської діяльності в Україні.

При цьому будемо виходити з наступного.

Присутність на ринку послуг українських перевізників вантажів – обов'язкова правова і технологічна умова існування як суб'єктів господарювання самих українських експедиторів. А тому це міркування заслуговує на його концептуальну вагу та вимагає слідування при будь-яких перетвореннях ринку послуг пріоритетному принципу, суть якого полягає у тому, щоб не нашкодити перевізникам вантажів.

Беручи це до уваги, та реагуючи на правомірні заяви перевізників, щодо цінового свавілля та недостатньо високого рівня економічної відповідальності експедиторів, пропонуємо наступне:

1) Скоротити клієнтський ринковий попит на послуги експедиторів у варіанті обслуговування клієнтів, коли останнім потрібні тільки транспортні послуги. І скоротити саме за рахунок організації корпоративної системи продажів транспортних послуг клієнтам за цінами їх виробників – перевізників та на підставі прямих, без участі експедиторів, договорів .

2) Скоротити ринкову пропозицію послуг експедиторів за рахунок заборони державою на нормативно-розпорядчому рівні застосування у ділових стосунках між двома і більше експедиторами правового виду договору транспортного експедирування. Формальна підстава такої заборони може бути аргументована фактичною відсутністю у якості однієї з сторін договору між двома експедиторами клієнта, як законодавчо встановленої обов'язкової до наявності сторони договору транспортного експедирування (ст.929 ЦК України та ст.9 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність»).Треба досягти ситуації, коли у кожного замовлення клієнта буде тільки один експедитор.

3) Забезпечити на загальногалузевому нормативно-розпорядчому рівні додержання усіма виробниками транспортно-експедиторських послуг наступного нормативного тлумачення (наприклад, спільного роз'яснення Міністерства юстиції та Міністерства інфраструктури) положень ч.1 ст.929 Цивільного кодексу України:

Обов'язковими підставами для укладання між клієнтами та експедиторами договору транспортного експедирування мають бути наступні з них:

– замовлення клієнтом експедитору послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу: серед цих послуг послуга з забезпечення (виконання) перевезення вантажу не може бути єдиною з послуг, замовлених клієнтом. Виключення з цього випадку складають лише експедитори, які володіють власним тоннажем (власними транспортними засобами);

– у разі замовлення клієнтом експедитору, який не має власного тоннажу (транспорту), тільки послуги з забезпечення (виконання) перевезення вантажу між вказаними сторонами замість договору транспортного експедирування (ст. 929 ЦК України) має укладатися агентський договір (ст.ст.295÷300 ЦК України), за яким агентом клієнта є експедитор (експедитор-агент).Відповідно до останнього, експедитор – агент має сприяти клієнту в укладанні останнім договору перевезення вантажів безпосередньо з перевізником таких. У разі ж, якщо експедитор за статутним та фактичним видом діяльності володіє власним тоннажем (власними транспортними засобами), він має укласти з клієнтом від свого імені договір перевезення вантажу (ст.909 ЦК України). У такому ж випадку експедитор, який не має власного тоннажу (транспорту), може укласти з клієнтом договір транспортного експедирування з загальним зобов'язанням щодо організації перевезення вантажу тільки у разі, коли таке зобов'язання своїм конкретним змістом буде повністю відповідати визначеному у ч.2 п.1 ст.929 ЦК України. А саме, укласти від свого імені, або від імені клієнта, договір перевезення вантажу, забезпечити відправку і одержання вантажу, а також виконання інших зобов'язань, пов'язаних з перевезенням. У всіх інших випадках, що не передбачають безпосередні робочі контакти експедитора з клієнтом та перевізником у місцях відправлення і одержання вантажів, їх митного оформлення, не пов'язані з фізичною присутністю експедитора у відповідних пунктах вантажопереробки чи зберігання вантажів, експедитор має виступати як агент клієнта або перевізника вантажу.

Правомірність та необхідність вищенаведених пропозицій полягає у потребі забезпечення відповідності складу (суті) клієнтського замовлення та правового виду договору, що має застосовуватися клієнтом та експедитором. Корисним наслідком такої «відповідності» має стати реалістичне визначення у договорі зобов'язань експедитора – відповідно до його реальних технологічних можливостей. Адже в умовах бурхливого зв'язку та інтернету з електронною поштою основна маса експедиторів перебувають з клієнтурою та з перевізниками вантажів в інтерактивному, опосередкованому тисячами кілометрів та інтернетом оперативному контакті.

4) З метою запобігання зловживань з боку експедиторів, що полягають у затримках та в нездійсненні розрахунків з третіми особами, залученими експедиторами до виконання своїх зобов'язань за договором транспортного експедирування (див. ч.1 ст.932 ЦК України), на відповідному рівні (нормативним документом Національного банку України, або у майбутніх правилах здійснення транспортно-експедиторської діяльності) визначити наступне: «Грошові кошти, перераховані клієнтом за замовлені транспортно-експедиторські послуги, зараховуються на спецрахунок експедитора. Експедитору забороняється витратити кошти з такого спецрахунку на власні потреби. Перерахування коштів зі спецрахунків здійснюється банком на користь так званих інших осіб (ч.1 ст.932 ЦК України) лише на підставі поданих експедитором у банк документів, що підтверджують виконання іншою особою відповідних зобов'язань за договором з експедитором.

Сплата послуг експедитора здійснюється з такого спецрахунку за «залишковим» принципом. Тобто, лише після завершення експедитором розрахунків з усіма іншими особами, яких експедитор залучив до виконання своїх зобов'язань перед клієнтом за договором транспортно-експедитування».

5) Розробити нормативний документ щодо змісту відомостей, віднесених до комерційної таємниці у взаємовідносинах виробників транспортно-експедиторських послуг і при цьому максимально обмежити зміст інформації, яку можна відносити до комерційної таємниці експедиторів.

6) Віднести кожного з третіх осіб, залучених експедитором до виконання своїх зобов'язань перед клієнтом до третіх сторін договорів транспортно-експедитування.

Прийняття та впровадження в практику транспортно-експедиторської діяльності вище наведених пропозицій дозволить досягти наступних цілей:

- підвищити, за інших рівних умов, економічну рентабельність та безпеку перевізної (транспортної) діяльності.

- знизити невиправдано високі рівні ринкового попиту на послуги експедиторів та, відповідно, надмірно гостру ринкову конкуренцію між перевізниками та експедиторами;

- усунути можливість для деяких експедиторів обмежувати свою роботу спекуляцією ринковою інформацією шляхом укладання договорів транспортно-експедитування з іншими експедиторами.

- спростити договірно-правові та оперативні відносини клієнтів з фактичними виробниками певних видів послуг.

- створити об'єктивні передумови для підвищення цінової конкурентоздатності послуг перевізників за рахунок зниження додаткового витратного «навантаження» на собівартість транспортних послуг на суму вартості послуг експедитора; послуг, потреба в яких в певних випадках є технологічно зайвою, або просто неправомірною як, наприклад, послуг вищезгаданих експедиторів-спекулянтів ринковою інформацією.

Вищенаведене дослідження може мати своїм подальшим розвитком наступні етапи:

1. Впорядкування відносин експедиторів з перевізниками вантажів.

2. Впорядкування відносин виробників транспортно-експедиторських послуг з їх споживачами (з клієнтами).

3. Формування цивілізованого в аспекті правовідносин, сучасного в частині досконалості технологій логістичного менеджменту, економічно привабливого та в цілому клієнторієнтованого українського ринку транспортно-експедиторських послуг.

4. Розробка проекту інтеграції українського ринку транспортно-експедиторських послуг в міжнародні ринки відповідних послуг.

Висновки. Як і до вирішення питань логістики, до вирішення питань нормативно правового забезпечення здійснення в Україні транспортно-експедиторської діяльності треба підходити системно.

По-перше, підпорядковуючи при цьому зміст відповідних правових документів з питань транспортно-експедиторської діяльності концепціям здійснення логістичної діяльності виробників та споживачів транспортно-експедиторських послуг. А, по-друге, зміст відповідних нормативних документів – конкретним за змістом технологіям виробництва транспортно-експедиторських послуг, як комплексної складової логістичних послуг. З визначенням, в цілому, транспортно-експедиторської діяльності як клієнторієнтованої ринкової діяльності із забезпечення руху клієнтських матеріальних потоків та супутніх їм потоків інформації, сервісних послуг та фінансових коштів.

Література

1. Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 № 2344-III
<http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>

2. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.2004 № 1955-IV.
<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1955-15>

4. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV
<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/435-15>