

УДК 656.13

**СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯ
СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ ВАНТАЖІВ В МІЖНАРОДНОМУ
СПОЛУЧЕННІ**

Холодова О.О., к.т.н., ст. викладач, Кутья О.В., викладач
*(Харківський національний технічний університет сільського
господарства імені Петра Василенка)*

Розкриваються основні недоліки сучасного стану перевезень сільськогосподарських вантажів в міжнародному сполученні та шляхи їх усунення з акцентуванням уваги на комплексному підході вирішення представлених проблем замовниками, перевізниками, державними органами та представниками влади на місцях.

Основним завданням транспортного обслуговування аграрних підприємств є своєчасне вивезення сільськогосподарської продукції, її подальшої переробки, зберігання та своєчасної доставки продуктів харчування до кінцевого споживача. Однак якщо проаналізувати всі ланки, які складають єдиний ланцюг реалізації транспортного сервісу, то стає очевидним що існує велика кількість не вирішених питань.

У світовій практиці організації логістичних процесів на підприємстві, в першу чергу, працюють над мінімізацією впливу так званого «людського

фактора» в техніко - технологічних процесах забезпечення доставки і переробки продукції [1]. Така стратегія визначена не випадково, оскільки вона сприяє мінімізації ризиків в бізнес - процесах, пов'язаних із залученням людини в експлуатацію технічних систем. Наприклад, в Європі побудовані і успішно функціонують цілі агрологістичні кластери, в яких участь людини залишається на рівні оператора грамотно спланованих процесів збору, розподілу, обробки, зберігання та доставки сільськогосподарської продукції [2].

Важливою ланкою транспортного процесу являється водій вантажного автомобіля транспортної компанії, що бере на себе зобов'язання доставки вантажу, оскільки саме від його дій залежить не тільки ефективність виконаної роботи, своєчасного вивезення сільгосппродукції з полів, а й виконання національної програми щодо забезпечення продуктової безпеки населення України [3].

Згідно з Правилами організації вантажних перевезень [4], перед водієм транспортного засобу стоять наступні завдання: підтримання транспортного засобу в технічно справному стані, своєчасне оформлення всієї документації на автомобіль, необхідне для здійснення процесу транспортування вантажів, після прийняття вантажу до перевезення здійснювати процес перевезення до пункту доставки продукції.

Однак на практиці, водій, виходячи в рейс, стикається з величезною кількістю завдань абсолютно організаційного характеру, з якими він залишається фактично один на один у відкритому полі, в результаті чого йому доводиться займатися не підвищенням ефективності роботи на своїй ділянці всього логістичного процесу. У зв'язку з цим, від того, наскільки оперативно і грамотно він вирішить проблеми, залежить ефективність виконання умов договору.

Так, перша проблема, яка стає водію в перешкоді, - автодороги і під'їзні шляхи до місця завантаження (розвантаження), стан яких залишає бажати кращого. У деяких місцях глибина дорожніх западин і вибоїн досягає метра і більше, у зв'язку з чим проїзд по такій дорозі неможливий. У 2013 році близько 15 % завантажень зривалися саме через відмови водіїв долати подібні маршрути по шляху проходження до місця завантаження. Крім того, розбиті дороги становлять загрозу не тільки для безпосереднього здійснення перевезень, а й безпеки життя людей. Особливо погіршується ситуація в зимовий період, коли фактична бездіяльність або незадовільна робота комунальних служб призводить до пробок на дорогах і збільшення кількості ДТП.

Друга проблема - несприятливі погодні умови. Протягом зимового періоду поточного року проїзд автотранспорту по території України був значно ускладнений у зв'язку саме з цією проблемою. Попередній аналіз, проведений Асоціацією аграрних перевізників України (ААПУ), свідчить що, близько 85 % комерційних заявок на перевезення сільськогосподарської продукції не виконуються у зазначені строки або зриваються з причини неможливості виїзду автомобіля за вказаним маршрутом [1]. Несвоєчасна доставка або недопоставка

сільськогосподарської продукції в міжнародні порти України тягне за собою ще більш серйозні проблеми - простій морських контейнерів та морського транспорту (а це найрентабельніший та надійний спосіб міжконтинентальної доставки вантажів), зрив термінів доставки по всьому транспортному ланцюгу до кінцевого споживача.

Третя проблема стосується збоїв в оперативній роботі транспорту. Автопарки своєчасно не підготовлюють транспортні засоби до зимового режиму роботи (не проходять відповідні форми ТО і планового ремонту). Природньо, зниження температури моментально викликає поломки й несправності у вантажних автомобілях, технічний ресурс яких вже давно вичерпаний. Однак цей факт можна пояснити тим, що комерційні тарифи на транспортне обслуговування аграрних підприємств не передбачають ні планової амортизації, ні планових ремонтних робіт. Тому виходить замкнуте коло - перевізник не може оновити та / або відремонтувати транспортний засіб, якісно підготувати його до зимового холодного періоду, а клієнт страждає від неякісних послуг з перевезень. Так, за даними ААПУ, станом на кінець 2013 року 73 % транспортних засобів, які обслуговують внутрішні перевезення по Україні, працюють на залишковому технічному ресурсі, з них 56 % не відповідають ні технічним, ні екологічним нормам. Простоюючи через погодні умови, перевізники несуть прямі збитки через недоотриманого прибутку. Ніяких компенсацій за простої з вантажем або в холостому режимі, викликані погодними умовами, ні законом, ні в контрактах не передбачено. Але проблема можливого виникнення дефіциту продукції через несвоєчасну доставку та / або псування в дорозі більш серйозна. З іншого боку, міжміські траси знаходяться в жахливому стані. При випаданні снігу та обмерзанні автодоріг неможливо і небезпечно для життя людей здійснювати перевезення, в першу чергу, через те, що дороги своєчасно не розчищаються.

Крім інфраструктурних проблем, ситуація з організацією руху на вантажних автомобілях ускладнюється якістю вітчизняного дизельного палива, яке складно використовувати при мінусових температурах. Але все ж, якщо говорити в цілому про якість доріг і під'їзних шляхів в Україні, незалежно від погодних умов, які можуть тільки погіршити їх стан, вирішувати цю проблему необхідно комплексно всім учасникам аграрного ринку - замовникам, перевізникам, державним органам і представникам влади на місцях. Необхідний перегляд тарифних ставок на вантажоперевезення, які корелюються з основними статтями витрат на транспортування, насамперед, вартістю палива. На сьогоднішній день над розробкою методичних рекомендацій для прорахунків тарифної шкали для ефективного логістичного обслуговування працює Асоціація аграрних перевізників. Аналізуючи причини поточного стану під'їзних шляхів, можна відзначити, що джерело проблеми стану автодоріг набагато глибше: на сьогоднішній день замовники аграрних підприємств формують транспортні тарифи на перевезення з урахуванням перевантаження автомобіля під час завантаження, що дає відправнику одночасно кілька переваг - мінімізація транспортних витрат, максимізація

прибутку, зниження витрат на допоміжні операції, економія на зберіганні продукції. Власник транспортної компанії також зацікавлений у збільшенні завантаження автомобіля з метою збільшення суми загального фрахту. У результаті ми отримуємо наступну проблему - погіршення стану автодоріг через наднормативне завантаження транспортних засобів. У 2013 році проблема перевантажень була настільки гострою, що результатом стало декілька прецедентів зі страйками транспортників. Але ж ми прекрасно розуміємо, що страйки це не є рішенням проблем і сільгоспвиробники в сезон збору врожаю гостро потребують своєчасної подачі транспортних засобів під завантаження. У результаті зриву графіків руху автотранспорту врожай не буде вчасно транспортований, через що він може зіпсуватися, що, в свою чергу, стане причиною дефіциту продукції в окремих областях або подорожчання тих чи інших продуктів по всій країні.

Окрім того, що перевантаження автомобілів тягне за собою розбивання під'їзних шляхів та магістральних автодоріг, спостерігається остаточне знищення технічного ресурсу транспортного засобу. Слід зазначити, що транспортних компаній, які спеціалізуються саме на перевезенні зернових і будують свій бізнес з урахуванням галузевої спеціалізації вантажів, в Україні не існує. На сьогоднішній день транспортне обслуговування сільгоспвиробників виконують транспортні компанії та приватні перевізники, які закупають техніку, непридатну для міжнародних рейсів. Існуючі тарифні ставки від замовників не дозволяють цілеспрямовано і своєчасно оновлювати транспортний парк, тому якщо не почати вже зараз приділяти увагу вирішенню зазначеної проблеми, то через кілька років аграрний ринок зіткнеться з дефіцитом вантажних автомобілів. Існуючу проблему перевантажень треба вирішувати комплексно із урахуванням інтересів всіх учасників аграрного та транспортного ринків. Насамперед, самі замовники не повинні економити на перевезенні продукції. Для цього треба застосовувати інноваційні методи, які дозволять збільшити урожайність з гектару. Так, наприклад, урожайність пшона у країнах ЄС складає 55 ц/га, а у деяких вітчизняних господарствах всього лише 15 ц/га. Одним із рішень даної проблеми є впровадження індикативних тарифів на перевезення.

Крім того, на сьогоднішній день гостро відчувається дефіцит в рухомому складі типу «зчіпка» вантажопідйомністю до 17 тонн, що призводить до проблем вивозу продукції, і як наслідок, зниження її якості. Якщо використовувати схему перевезення сільськогосподарської продукції від складів і зернохосовищ напряму до замовника, то таке транспортування зберігає грошові ресурси в зв'язку з тим що не потрібно перенавантажувати автомобіль.

Гостро стоїть питання технічного стану та поновлення всього транспортного парку, обслуговуючого внутрішні вантажні автоперевезення, оскільки існуючі комерційні тарифи не дають можливості нараховувати амортизаційні відрахування на відновлення і оновлення транспортного парку в цілому. Фактично, перевізники працюють на повністю виснаженому ресурсі. І

якщо на проблему не звертати уваги, то її наслідки будуть досить відчутні, тому що можуть призвести до несвоєчасного збирання врожаю.

Крім того, при виконанні замовлень з транспортування сільськогосподарської продукції, тим більше при міжнародному транспортуванні, особливо в сезон збору врожаю, водій може перебувати в рейсах тижнями, що порушуються всі прийняті режими праці та відпочинку водіїв. При такому ненормованому графіку повинні бути передбачені елементарні місця для відпочинку та гігієни водіїв. Однак, при аналізі інфраструктури сільгоспідприємств не було виявлено об'єктів, готових за прийнятні ціни забезпечувати водіям зону відпочинку, харчування і гігієни.

У процесі транспортування зовнішньоторговельних вантажів завжди виділяють комплекс робіт та послуг, який на практиці не здійснюється ні вантажовласниками, не перевізниками. Ці операції, як правило, безпосередньо не пов'язані з переміщенням товарів, проте без них процеси транспортування вантажів реалізувати неможливо – перевізники працюють з вже «готовими» в технічному, комерційному та правовому відношенні вантажами. Проте підготовка вантажів до перевезень, оформлення юридичних відносин між сторонами потребує немало часу і може стати причиною для несвоєчасної доставки вантажу до місця призначення. Для того, щоб поєднати інтереси вантажовласників і перевізників на міжнародних транспортних ринках активно діють транспортні посередники. Окрім транспортно-експедиторських послуг, наприклад, доставка «від дверей до дверей» включає проведення митно-брокерських робіт. Розрахунок вартості доставки «від дверей до дверей» проводиться на дату оформлення заявки, виходячи з характеру надаваних послуг.

Наприклад, при здійсненні інтермодальних перевезень також надаються послуги внутрішньопортового експедирування: своєчасне професійне оформлення всієї необхідної внутрішньопортової та внутрішньотермінальної документації, проведення необхідних операцій з огляду та зважування вантажу, в тому числі на вимогу контролюючих органів або за заявкою вантажоотримувача, проходження прикордонного контролю, проходження санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного та радіологічного контролю та інш [4].

Ще однією проблемою сучасного стану міжнародних перевезень вантажів автотранспортними засобами, вважаємо забюрократизованість та незручність системи оплати за перевантаження автотранспортних засобів. Однією з самих великих проблем є існуюча система отримання погоджень та дозволів на проїзд великовагових та великогабаритних транспортних засобів в Україні через митницю та внесення пропозицій щодо її модернізації. Вирішення зазначеного питання позитивно вплине на ринок міжнародних перевезень сільськогосподарської продукції автомобільним транспортом. На сьогодні для здійснення перевезення вантажів великоваговими та великогабаритними транспортними засобами за маршрутом, який перетинає декілька адміністративно-територіальних одиниць перевізник змушений витратити на

отримання відповідних погоджень та дозволів до двох тижнів, що є неприпустимим в умовах сучасного стану ринку. Існуюча система оплати за перевантаження автотранспортних засобів створює умови для порушень законодавства у частині здійснення відповідної оплати, виникнення корупційних дій з боку контролюючих органів, на які покладено габаритно-ваговий контроль транспортних засобів, втрат державою від несплати коштів за проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами. Для вирішення цієї проблеми необхідні проекти змін до нормативних документів, які регламентують здійснення оплати за проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами та отримання дозволів на участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні, у частині скорочення терміну отримання відповідних дозволів і погоджень у термін до трьох днів та опрацювати питання введення системи централізованого їх отримання. Також необхідна розробка алгоритму впровадження централізованої системи оплати за проїзд великоваговими та великогабаритними транспортними засобами міжнародними автомобільними дорогами та схеми розподілу отриманих коштів між балансоутримувачами автомобільних доріг. Для того, щоб скоротити часові й фінансові витрати на здійснення митного оформлення, можна скористатися послугою електронного декларування. Електронне декларування спрямоване на спрощення митних процедур та прискорення проходження митного оформлення товару. Електронне декларування товарів здійснюється з використанням електронної митної декларації та інших електронних документів або їх реквізитів у встановлених законом випадках. Електронна митна декларація складається з полів електронного документа, що відповідають формам митних декларацій на паперовому носії, та засвідчується електронним цифровим підписом особи, яка її склала. Відповідно до вимог Митного кодексу України митна декларація та інші документи оформлені на паперовому носії та у вигляді електронних документів, мають однакову юридичну силу. Формат електронної митної декларації, інших електронних документів, необхідних для здійснення митного контролю та оформлення, кодування символів, засоби пересилання визначаються Держмитслужбою з оприлюдненням відповідної інформації на веб-сайті Держмитслужби України. Електронна митна декларація вважається оформленою за наявності внесеної до неї посадовою особою митного органу, яка завершила митне оформлення, за допомогою автоматизованої системи митного оформлення позначки про завершення митного оформлення та засвідчення такої декларації електронним цифровим підписом посадової особи митного органу, яка завершила митне оформлення. Оформлена електронна митна декларація за допомогою автоматизованої системи митного оформлення перетворюється у візуальну форму, придатну для сприйняття її змісту людиною, у форматі, що унеможливорює у подальшому внесення змін до неї, засвідчується електронним цифровим підписом посадової особи митного

органу, яка завершила митне оформлення, та надсилається декларанту або уповноваженій ним особі [5].

Така форма митного оформлення значно зменшує затримки при транспортуванні сільськогосподарських вантажів у міжнародному сполученні. Впровадження нових інформаційних технологій, не дивлячись на високий рівень витрат, являє собою сурову необхідність, оскільки вдосконалюється і раціоналізується система контролю оперативної діяльності транспортної компанії, що сприяє керуванню взаєминами з замовниками та постачальниками, процесу перевезень, внаслідок чого збільшуються обороти і зростає інвестиційна привабливість цих компаній.

Список літератури

1. Проблемы и пути решения в агрологистическом комплексе Украины [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://aapu.com.ua/problemu-i-puti-resheniya-v-agrologisticheskom-komplekse-ukrainy/>
2. Сумець О.М., Войтов В.А. Логістичні системи і ланцюги постачань: [навч.посібник].-2-е видання, стереотипне.-Харків; КП «Міська друкарня», 2013.-194 с.
3. Украина 2020: стратегия национальной модернизации [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://polit.ua/documents/2010/02/26/stra2020>
4. Н.Т. Кунда. Організація міжнародних автомобільних перевезень. Навчальний посібник для студентів напряму «Транспортні технології» вищих навчальних закладів.-К.: Видавничий Дім «Слово», 2010.-464 с.
5. Афонин П.Н., Сальников И.А. Информационное обеспечение в таможенных органах.-СПб.: Санкт-Петербургский филиал РТА, 2006.-392 с.

Аннотация

СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПЕРЕВОЗОК СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ГРУЗОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ

Холодова О.А., Кутья О.В.

Раскрываются основные недостатки современного состояния перевозок сельскохозяйственных грузов в международном сообщении и пути их устранения с акцентированием внимания на комплексном подходе к решению представленных проблем заказчиками, перевозчиками, государственными органами и представителями власти на местах.

Abstract

MODERN PROBLEMS OF TRANSPORTATION OF AGRICULTURAL GOODS IN INTERNATIONAL TRAFFIC

Kholodova O, Kutya O.

Revealed major shortcomings of the current state of transportation of agricultural goods in international traffic and solutions with emphasis on an integrated approach to solving the problems presented by customers, carriers, government authorities and representatives of local authorities.