

Транспортно-экспедиторские услуги в соответствии с действующим порядком оказывают организации, заключившие договоры с МПС России и получившие от него идентификационный код, который проставляется в перевозочных документах, чем подтверждается право на осуществление данного вида услуг. МПС России ежегодно на каждый фрахтовый год объявляет список экспедиторских организаций, имеющих договоры с МПС России на оплату провозных платежей по ставкам Тарифной политики железных дорог государств – участников СНГ на перевозки грузов в международном сообщении (в течение года список может уточняться).

Концентрация федерального рынка транспортно-экспедиторских услуг.

Товарный рынок транспортно-экспедиторских услуг относится к умеренно-концентрированным рынкам. Конъюнктура данного рынка подвержена определенным колебаниям, параметры рынка не всегда стабильны. В последнее время наметились тенденции концентрации рынка в отдельных регионах, которые должны быть преодолены.

Пример: В списке экспедиторских организаций, опубликованный в газете «Гудок» 22.02.2000, было 93 организации, а в списке, объявленном 22.08.2000 г. – 107. Из 107 экспедиторских организаций 84 (78,5%) находятся или имеют представительство в г. Москве; в г.г. Санкт-Петербурге и Екатеринбурге – по 2 экспедиторских организации и по одной организации – в г. Ростове-на-Дону, г. Железнодорожске Курской обл., г.г. Калининграде, Самаре, Хабаровске, Челябинске, Забайкальске Читинской обл., Перми. В этом списке также имеются 11 зарубежных экспедиторских организаций (10,3% общего количества экспедиторских организаций), в том числе по две – в Финляндии и в Швейцарии и по одной – на Украине, в Германии, Польше, Латвийской Республике, Литве, Республике Казахстан и Чешской Республике.

В результате таких региональных «перекосов», например, на Октябрьской железной дороге, граничащей с Финляндией, Эстонией, Латвией, Белоруссией и имеющей 10 внешних стыков и выходы в 8 морских портов, лишь одна организация – СП ЗАО «Евросиб» имеет право на организацию перевозок в международном сообщении. В 1999 г. такие договоры с МПС России имели 13 экспедиторских организаций.

Товарные границы рынка.

В соответствии с Общероссийским классификатором видов экономической деятельности (ОК 004-93) транспортно-экспедиционная услуга идентифицируется кодами: ОКВЭД – 6330010, услуги, выполняемые по договору транспортной экспедиции для предприятий и организаций; ОКВЭД – 6330020, услуги, выполняемые по договору транспортной экспедиции для граждан; ОКВЭД – 6311010, транспортная обработка грузов на железнодорожном транспорте.

Географические границы товарного рынка.

Географические границы рынка транспортно-экспедиционных услуг определяются границами Российской Федерации. Основания: территорией дислокации путей сообщения федерального железнодорожного транспорта – 17 железных дорог Российской Федерации. Грузоотправители, грузополучатели могут получить экспедиторскую услугу на всей территории Российской Федерации, а также за ее пределами. В административных границах Российской Федерации отсутствуют существенные экономические, технологические, административные барьеры, ограничивающие возможность покупателей в приобретении данной услуги на рассматриваемой территории.

Состав продавцов и покупателей.

Покупателями транспортно-экспедиционных услуг являются юридические или физические лица – грузоотправители и грузополучатели, которые заключают договор с транспортно-экспедиторской организацией на выполнение услуг по организации доставки груза.

Продавцами услуг являются транспортно-экспедиторские организации, которые предоставляют покупателям экспедиторские услуги при перевозке грузов.

Всего в настоящее время на рынке транспортно-экспедиторских услуг функционирует более 400 транспортно-экспедиционных организаций.

Барьеры входа конкурентов на рынок.

Экономическими барьерами входа на рынок транспортно-экспедиторских услуг являются: высокий уровень стартового (первоначального) капитала; недостаток высококвалифицированного персонала; потери от нехватки вагонов; потери от нестабильности грузопотоков; низкая платежеспособность потребителей и в первую очередь российских и пр.

К информационным барьерам относятся: недостаток информации об особенностях рынка транспортно-экспедиторских услуг для эффективной деятельности у хозяйствующих субъектов, входящих на рынок; низкий уровень информационной связи между участниками перевозочного процесса, например, неоперативность представления необходимой отгрузочной информации; несовершенство системы документооборота, например, задержки по выпуску телеграмм.

К организационным барьерам относятся: недостатки в организации взаимодействия участников перевозочного процесса (простои подвижного состава в узловых пунктах в ожидании обслуживания предприятиями транспорта); изменения заявок на перевозку грузов в процессе исполнения договоров; несанкционированные перевозки по кодам экспедитора и пр.

К административным барьерам относится в первую очередь ряд ограничений деятельности транспортно-экспедиторских фирм, установленных МПС России: требования МПС России по предоплате, в том числе по 100% предоплате работ по сертификации экспедиторских организаций, оказывающих услуги в международном железнодорожном сообщении (которая, по данным территориальных управлений МАП России, составляет от 10 до 20 тыс.долл. США). Эта работа проводится в соответствии с указанием МПС России от 09.09.99 «О проведении работ по подготовке сертификации»; запрещение МПС России и «Транс Кредит Банка» осуществлять оплату резидентам-экспедиторам транзитных перевозок в валюте в соответствии с пп.1 разд.3 «Основных положений о регулировании валютных операций на территории СССР» (утверждены письмом Госбанка СССР от 24.04.91 № 352). В результате этого на продажу валюты расходуются средства и время (не менее 3-х суток), происходит замедление и удорожание процесса, допускаются ошибки и различные неточности в оперативной отгрузочной информации со стороны МПС России и Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) МПС России.

До сих пор одновременно действуют несколько тарифных руководств на грузовые железнодорожные перевозки: Прейскурант № 10-01 «Тарифы на грузовые железнодорожные перевозки», ТП СНГ, ранее – ТП РЖД, МТТ и др., причем существует многократная разница в уровне тарифов на перевозки во внутреннем сообщении и на перевозки экспортно-импортных грузов. Большая часть объемов перевозимых грузов фактически регулируется самим МПС России, а уровень тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом в международном сообщении не всегда соответствует реальной стоимости оказываемых услуг по перевозке.