

Операторы экспресс-доставки осваивают новые рынки

Чтобы удовлетворить растущий спрос, службы доставки задействуют все виды транспорта и наращивают присутствие за границей



Украинские службы доставки активно выходят на международный рынок. Они открывают представительства в соседних странах, заключают договора с коллегами из-за границы и осваивают новые маршруты перевозок. Помимо автомобильного транспорта в логистических сетях задействуется морской и авиационный.

Основания для развития

Выход отечественных служб доставки на международный рынок объясняется разными причинами. Одна из них – растет спрос на услуги международной доставки как у бизнеса, так и у физических лиц. К примеру, украинцы охотно покупают за границей бытовую технику, мобильные телефоны, одежду, обувь, заказывая ее онлайн в зарубежных интернет-магазинах. Грузы, требующие срочной доставки, можно отправлять самолетом – цена на такую доставку, соответственно, будет достаточно высокой. Если же клиент заинтересован в уменьшении стоимости доставки, а сроки доставки соответствуют его ожиданиям, то оборудование, агрегаты, комплектующие, опасные и негабаритные грузы, проще отправить морским транспортом.

Другая причина – потеря Украиной контроля над Крымом и частью восточных территорий. Ведь теперь и транспортно-ло-

гистические компании в основном утратили возможность зарабатывать за счет доставки грузов в эти регионы и из них. На неподконтрольных территориях остались сотни отделений. Так что компании активно ищут новые рынки сбыта.

Методы экспансии

В структуре рынка доля международных отправок увеличивается. Как отмечает генеральный директор компании «DHL Express Украина» Вадим Сидорук, на втором месте после Евросоюза – США и Канада, далее – страны Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока. В компании так-

же большая компания, которая работает в сегменте B2B и B2C во всем мире. Наша же компания теперь будет обслуживать ее клиентов по международным доставкам в Украину и в обратном направлении», – заявил президент «Мист Групп» Ростислав Кисиль.

«Новая почта» открыла компании в Грузии и Молдове. Теперь она работает как на внутренние рынки этих стран, так и доставляет грузы на данные территории извне. «Если Грузия – это европейская страна со значительным влиянием и присутствием грандов мировой экспресс-доставки, то в Молдове такого

В Европе клиент не знает, какой именно перевозчик повезет его груз – поэтому ставки рынка примерно одинаковые

же заметили рост количества запросов в страны Южной Америки.

В начале года логистическая компания «Мист-Экспресс» стала генеральным представителем международной компании экспресс-доставки TNT в Украине. «TNT –

рынка, по сути, не существует и главная проблема – это объяснить, что мы предлагаем», – говорит сооснователь компании «Новая почта» Вячеслав Климов. И уверяет, что вскоре «Новая почта» появится еще в нескольких странах. «Украина с каждым

днем становится все более открытой для Европы и мира. Соответственно, по мере того, как какие-то барьеры будут рушиться, Украина будет становиться членом европейской семьи и семьи мировых цивилизованных государств, эти связи будут расти и будут расти покупки через интернет, будет больше туризма, будет больше импорта и экспорта украинских компаний в Европу, США, Китай. Именно эти потоки и будут обслуживать «Новая почта». Альтернатив нет, мы будем развивать эту сеть», – говорит он в интервью «Интерфакс-Украина».

Два года назад активно развивать и услуги международной доставки всеми видами транспорта начала компания «Деливери». «Имея хороший опыт в работе с корпоративным сектором, мы вступили в сотрудничество с Украинской торгово-промышленной палатой, с торговыми миссиями и торговыми представительствами зарубежных стран при посольствах в Украине, с консульствами Украины за рубежом. Доставка из-за рубежа составляет от 14 дней (из США) – до двух месяцев (из Китая), при этом стоимость перевозки по самой Украине не превышает 10% от стоимости международной доставки», – рассказал «Портам Украины» заместитель председателя правления компании «Деливери» Андрей Ивасив.

Препятствия на пути

Рынок транспортно-логистических услуг непрост. «На самом деле этот рынок стал понятным, наверное, только в последние лет пять. До этого были проблемы даже с теми же сотрудниками ГАИ, которые останавливали автомобили в пути, смотрели документы и не понимали, что это за перевозки. Они не знали о маршрутных перевозчиках, доставляющих сборные грузы. Для них более понятной была ситуация, при которой одна компания зафрахтовала транспорт, а его водитель предъявил соответствующие накладные. Когда наши сотрудники предъявляли им множество документов в соответствии с количеством отправителей, инспекторы приходили в замешательство. Сегодня ситуация, к счастью, изменилась», – вспоминает генеральный директор Национальной службы доставки «ИнТайм» Александр Троян.

Как ранее писало издание «Бизнес», в прошлом году стало больше псевдо-экспресс-перевозчиков, желающих получить статус экспресс-перевозчика, чтобы использовать таможенные правила, существующие для них. Ведь в 2014 году Кабмин изменил порядок налогообложения международных экспресс-отправлений, освободив от налогообложения товары и предметы, стоимость которых не превышает EUR150, перемещаемые физическими и юридическими лицами на таможенную территорию Украины. Нечистые на руку дельцы стали завозить тонны гру-

зов на адреса частных лиц, используя не облагаемый лимит. Контролирующие органы поняли это и ужесточили контроль, что увеличивало сроки доставки.

Компании сталкиваются с новыми для них сложностями. «Создав «Новая почта Молдова» и «Новая почта Грузия», мы столкнулись с достаточно серьезными препятствиями, связанными с украинским законо-

бителью или представителю компании не нужно задействовать целый ряд коммуникаций для организации доставки груза. Достаточно поручить одному украинскому перевозчику весь комплекс логистических операций. К примеру, сегодня компания «Деливери» располагает семью складами в Одессе. На каждом из них можно обрабатывать единичные посылки или сборный

В структуре рынка международных отправок Евросоюз занимает самую большую долю, на втором месте – США и Канада

дательством в таможенной сфере. Но для нас это внешние факторы, с которыми можно работать», – говорит Вячеслав Климов.

«Актуальная проблема в контексте международной доставки для среднего бизнеса в Украине сформирована достаточно ясно – это снижение стоимости доставки. Проведя исследование логистического рынка и заказов клиентов, мы пришли к выводу, что подавляющее большинство заказчиков при импорте предпочитают не производить таможенную очистку в Одессе. Они доставляют грузы в другие области или оформляют по месту, даже если изначально груз планируется к доставке в одесский регион», – рассказал в свою очередь о специфике работы в портах журнала «Порты Украины» зампреда правления компании «Деливери» Андрей Ивасив.

«Наравне с усложненной процедурой импорта, реальной проблемой становятся крайне редкие обращения клиентов в одесскую таможню по оформлению экспорта. Данный вопрос стал ключевым во время обсуждений на Первом всеукраинском таможенном форуме, который прошел в июле 2015 года. Устаревший механизм таможенного оформления, большая роль человеческого фактора, отсутствие прозрачных и автоматизированных процедур для участников рынка, неоправданные сроки таможенного оформления – все это является частью бюрократических процессов, тормозящих развитие украинской экономики в широком смысле. Украина фактически не использует тот потенциал одесского региона, который в него заложен», – говорит он.

Поводы для оптимизма

«Уже сегодня существует реальный механизм для снижения стоимости международной доставки. Конечному потре-

груз и осуществлять доставку по всей территории Украины или отправить/получить грузы в международном сообщении», – продолжает Андрей Ивасив.

Большие надежды возлагаются на Информационную систему портового сообщества. «ИСПС позволяет избавиться от бумажного документооборота, общения субъектов с контролирующими органами, человеческого фактора при принятии решения, а также обеспечить безопасность грузов и равные конкурентные условия ведения бизнеса в порту. Последнее вызывает наибольшее раздражение у жуликов, которые ранее оформлялись без очереди и воровали грузы из порта. Они пытаются уничтожить проект, используя так называемых «общественных активистов», которые систематически пытаются дискредитировать проект, распространяя неправдивую информацию», – говорит заместитель председателя по логистике Администрации морских портов Украины Вячеслав Вороной.

В «Деливери» обращают внимание на необходимость следовать европейским стандартам в логистике. Там на рынке «отсутствует понятие «демпинга», но существует четкая и структурированная ценовая политика, и стоимость напрямую зависит от сроков доставки и отнесения грузов к категориям опасных или негабаритных». «В Европе клиент не знает, какой именно перевозчик повезет его груз – поэтому ставки рынка примерно одинаковые. Конкуренция происходит лишь на уровне предоставления качественного пакета услуг, – уверен Андрей Ивасив. – Украинские логистические компании рано или поздно придут к подобной модели ведения бизнеса, это вопрос времени».

Андрей МУРАВСКИЙ