

ПРОТОКОЛ № 3

обсуждения итогового отчета исследовательской работы № 4 «Анализ проблем и путей развития экспедиторской деятельности на автомобильном транспорте в Казахстане», выполняемой Ассоциацией Национальных Экспедиторов РК (АНЭК)

г. Нур-Султан

7 декабря 2020 г.

ПРИСУТСТВОВАЛИ:

1. Лавриненко Ю.И., заместитель Председателя Президиума СТК «KAZLOGISTICS»;
2. Исабеков М.У., директор Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS»;
3. Сабетов М.А., генеральный директор АНЭК;
4. Василевская Е.В., руководитель проектов АНЭК;
5. Заславский Р.Н., эксперт-консультант АНЭК;
6. Сактаганова Д.М., заместитель генерального секретаря КазАТО;
7. Садвакасова И.К., эксперт;
8. Махнина В.Г., заместитель директора департамента АО «СК «Сентрас Иншуранс»;
9. Тайсаринова А., преподаватель Казахстанско-немецкого университета.

ПОВЕСТКА:

1. Обсуждение итогового отчета исследовательской работы № 4 «Анализ проблем и путей развития экспедиторской деятельности на автомобильном транспорте в Казахстане», выполняемой Ассоциацией Национальных Экспедиторов РК, за счет целевого финансирования Корпоративным фондом «KAZLOGISTICS».

ВЫСТУПИЛИ:

Лавриненко Ю.И. Это завершающее обсуждение отчета по данному проекту. В прошлый раз мы достаточно подробно обсудили данный проект, и, можно констатировать, что разработчики достаточно хорошо поработали, документ получился достаточно хороший и взвешенный. Как было рекомендовано на прежнем обсуждении, в работе даны четкие рекомендации для государственного регулирования, правда, с некоторой долей осторожности, что думаю вполне приемлемо для исследовательской работы. Сейчас предоставляем слово разработчикам, затем экспертам по этому проекту, затем всем желающим, кто хочет высказать мнение по данной работе.

Василевская Е.В. Большое спасибо всем, кто принял участие в обсуждении проекта, рекомендации, полученные в ходе рассмотрения предварительного отчета и на круглом столе были действительно ценными, позволили разработчикам значительно улучшить отчет, сделать итоговый отчет достаточно логичным и лаконичным, текст отчета увеличился примерно на 30%. В сегодняшней презентации в основном уделено внимание изменениям, которые были сделаны в итоговом отчете по результатам предыдущих обсуждений. На двух последних слайда размещена информация о рекомендациях, сформулированных по результатам настоящего исследования. Думаю, на них стоит остановиться, более подробно, по результатам обсуждений раздел отчета «Заключения и рекомендации» возможно будет доработан.

В итоговом отчёте были доработаны следующие основные моменты:

- В тексте отчета сделан акцент на недостатки статистики (в 1 главе отчета и в разделе рекомендации), что усложняет процесс анализа и регулирования рынка автоперевозок грузов;
- Представлена информация о полезном опыте Беларуси в сборе статистики о работе и доходах перевозчиков и экспедиторов (гл.1, стр. 15);
- Дополнена информация о том, что до 2005 года в Казахстане деятельность по международным перевозкам грузов лицензировалась (гл.1, стр. 16);
- Дополнена информация о причинах снижения Carnet TIR (кроме значительных объемов казахстанских грузов, экспортируемых в страны ЕАЭС), а именно нарушениях международных обязательств в 2013 году, взятых Российской Федерацией (гл.1, стр. 19);

- Дополнена информация о программе развития каботажных перевозок в рамках ЕАЭС и задержках в ее реализации (гл.1, стр. 21-22);
- В подразделе по сегментации рынка Главы 1 по всем сегментам рынка дополнена информация о возможном участии экспедитора в организации перевозок (по всем видам сообщений),
- В подразделе «Международный опыт» (раздел «Нормативное регулирование», Гл.1) дополнена информация о требованиях по допуску к международным перевозкам грузов в России и Беларуси, а именно, что разрешение на международные перевозки выдаётся на ограниченное количество лет, для его получения необходимо подтвердить профессиональную компетентность и финансовую стабильность;
- Глава 1. дополнена разделом «Результаты «полевого» исследования», в котором сформулированы Цели и методика «полевой» части исследования (Гл.1 стр.30-31), представлены вопросы для интервью и опросник для анкетирования и ссылка на онлайн ресурс, где автоматизировано анкетирование, также дополнен подраздел «Результаты обсуждения на круглом столе» 23.10.2020 (стр. 35-36);
- Глава 1. (стр. 37-40) дополнена разделом «Основные выводы», в котором оценена возможность внедрения различных инструментов, применяемых в международной практике:
- Доработан Проект государственного стандарта «Порядок сертификации транспортно-экспедиторских услуг. Общие требования» (Приложение 3.)
- Доработана Глава 2, в которую включен раздел «Основные выводы» (стр. 47-49)

Лавриненко Ю.И. У меня вопрос по «полевым» исследованиям. Разработчики решили провести «качественное исследование», затем предприняли попытку провести и «количественное исследование». Это хорошо, вопрос в том, чем определялась именно такая выборка при интервьюировании?

Василевская Е.В. Когда проводится «количественное исследование» репрезентативность выборки важна, так как данные затем аппроксимируются. Когда проводится интервьюирование, то выборка определяется в большей степени интуитивно: если опрошено, например, два-три респондента и получены противоречивые результаты и требуют уточнения или подтверждения, то опрашиваются еще несколько, если получаемые данные схожи и картина ясна, то в увеличении количества опрашиваемых нет смысла. При определении количества опрашиваемых в данном исследовании также сыграло роль общее количество игроков на рынке, так, например, количество автоперевозчиков наибольшее, затем экспедиторов и наименьшее – страховых компаний. При определении количества респондентов это учитывалось.

Лавриненко Ю.И. Относительно опыта Беларуси по сбору статистики, в отчете, верно отмечено, что ведется статистический учет о работе перевозчиков и экспедиторов, и что белорусская ассоциация экспедиторов проводит анализ, на регулярной основе, даны ссылки. Однако, было бы полезно представить информацию на чем основан этот анализ, какие формы должны представляться. Это было бы полезно, без этого в исследовании какая-то недосказанность. По странам ЕС, где требуется регистрация, лицензирование, наверняка у них более совершенные схема по сбору статистики. Понятно, что в этих странах налоговая и законодательная система отличается от нашей, но, если получится найти такую информацию, это было бы полезно.

Сактаганова Д.М. Работа получилась хорошая, анализ рынка уже более точный, но у меня есть несколько замечаний. В отчете употребляется наименование документа «дозвол», но у этого документа есть официальное название «иностранный банк разрешения», поэтому предлагаю использовать именно этот термин со ссылкой на официальный документ – приказ № 353.

Относительно рекомендаций, в пункте об ужесточении допуска перевозчиков к международным перевозкам необходимо дополнить, в каком именно, нормативном документе нужны изменения. В тексте отчета и выводах по главам наименование этих документов содержатся, однако, учитывая, что не все детально изучают отчет, а только обращают внимание на рекомендации, в этом разделе также необходимо их указать.

По рекомендациям для бизнеса. В отчете содержатся рекомендации для ассоциаций, понятно, что ассоциации представляют интересы бизнеса, но целесообразно сделать рекомендации и непосредственно для предпринимателей. Может быть порекомендовано пройти обучение, вступить в один из гарантийных фондов, который когда-то будет создан. Необходимо также дать

рекомендации, которые могут обезопасить грузоотправителя, экспедитора, например, включить определенные требования в договор или какие-то другие меры.

Лавриненко Ю.И. Хотел бы отметить, что по результатам исследования целесообразно провести круглый стол с участием госорганов, в том числе Министерства национальной экономики и т.д., по обсуждению полученных рекомендаций, чтобы выработать хотя бы временные меры по регулированию рынка автоперевозок. Работа в принципе достойная, чтобы на ее основе более широко и глубоко обсуждать имеющиеся на рынке проблемы.

Садвакасова И.К. Хотела выразить благодарность разработчикам, итоговый отчет доработан, практически все рекомендации были учтены и теперь работа имеет законченный вид. Рекомендации настоящего исследования могут являться основой для дорожной карты и дальнейших предметных обсуждений. С точки зрения экономической интеграции, вопрос о введении требований в Кыргызстане о получении «разрешений», на которые в отчете имеются ссылки, требует отдельного внимания и проработки. В дальнейшем результаты данного исследования необходимо рассматривать на совместных заседаниях, круглых столах для включения рекомендованных мер в планы отраслевого развития.

Заславский Р.Н. Рассматривая данный отчет, отчеты других разработчиков, хочу подчеркнуть, что они выполнены исходя из имеющихся ресурсов, для всестороннего анализа, конечно, не хватает полноценных статистических данных. Помню, еще 8-9 лет назад, мы могли получить такие данные от национальных таможенных органов, по всем пунктам пропуска, железнодорожным и автомобильным, по видам груза, сообщениям, что позволяло сформировать достоверную картину. Сегодня такой информации нигде нет. Учитывая, что в ЕАЭС мы работаем в едином таможенном пространстве, полностью теряются данные об автоперевозках в пределах ЕАЭС.

Говоря о добровольной сертификации, необходимо проводить большую агитационную работу с грузовладельцами, чтобы они выбирали надежных перевозчиков и экспедиторов, проверенных в системе добровольной сертификацией. Для того, чтобы экспедиторы и перевозчики были заинтересованы в добровольной сертификации, необходим какой-то стимулирующий механизм. Например, у предприятий пищевой отрасли – это обязательно, и все вынуждены сертифицироваться. На Западе перевозчики и экспедиторы лицензируются, и это находится под государственным контролем, а у нас такого требования нет. Поэтому надо вводить какую-то добровольно-принудительную сертификацию. По железнодорожным перевозкам сертифицируются только те экспедиторы, которые участвуют в государственных тендерах, потому что по требованиям участия в таких тендерах установлены требования о наличии сертификата, подтверждающего ту или иную деятельность.

Относительно предложения при создании гарантийных фондов реализовать возможность отложенных платежей, в дальнейшем необходимо более детально проработать этот вопрос, так как в этом случае может возникнуть противоречия с требованиями законодательства о кредитовании. Во многом это зависит от того, как будет трактоваться данная услуга. Это может быть прописано в законе о транспортно-экспедиторской деятельности. Также в законе должны содержаться требования к условию договора, ссылки на необходимость разработки правил и другие аспекты.

Лавриненко Ю.И. Совершенно верно было отмечено, что, когда таможенные органы находились на пунктах пропуска, статистика собиралась. Сегодня таможенные органы не присутствуют на внутренних границах ЕАЭС, какой выход может быть в этой ситуации? Возможно, обязать всех перевозчиков заполнять электронную накладную или обязать их предоставлять какой-то ежемесячный отчет об объемах выполненных работ. Вот в Беларуси пошли по пути предоставления периодического отчета.

Заславский Р.Н. Несмотря на то, что на внутренних границах таможенных служб нет, но есть пограничники. Да, это другое ведомство, но государство может, и этот ресурс как-то использовать, так как у пограничников регистрируются все въезжающие и выезжающие транспортные средства, причем у этих служб, наверняка, эти данные имеются в электронном виде. Конечно, ими не собираются данные о грузе, но хотя бы данные о количестве автотранспорта, пересекающего границу, и его принадлежности можно было бы использовать в качестве статистики.

Садвакасова И.К. Хочу добавить, в свое время, когда Казахстана вступал в ВТО и, как вы знаете, у нас имеется перечень товаров, по которым в Казахстане таможенные ставки ниже, чем в других

странах ЕАЭС, Российской Федерацией предлагалось ведение таможенной статистики. На сколько, известно, такая статистика в России по-прежнему ведется. В Казахстане это не удалось внедрить, так как пункты пропуска недостаточно оснащены, не внедрено соответствующее программное обеспечение, поэтому сбор статистики приводил к длительным задержкам и недовольствам со стороны предпринимателей. Важно, что данные таможенной статистики России о движении груза между странами-участницами Союза и данными казахстанских статорганов значительно разнятся, как правило, казахстанские показатели значительно ниже, чем российские. Вопрос сборе таможенной статистики или введения требований о предоставлении статотчетности также необходимо обсуждать с точки зрения необходимости цифровизации этого процесса, а также возможных негативных последствий на предпринимательскую деятельности, ухудшение рейтингов LPI, Doing business и др.

Лавриненко Ю.И. Интересен вопрос, а как таможенные органы России собирают эти данные, ведь они также не присутствуют на внутренних границах? Или они собирают эти данные через пограничников?

Садвакасова И.К. В Законодательстве РФ имеется такое понятие «таможенная статистика», уполномоченным органом, который ее обеспечивает, является Федеральная Таможенная служба (ФТС) РФ, предприниматели обязаны предоставлять эту статистику в независимости от того, куда направляется груз в страны ЕАЭС или в другие страны. То есть заполняются статистические формы, которые направляются в ФТС. Кроме того, имеются специальные пункты (не пункты пропуска, а специальные пункты вблизи пунктов пропуска), где осуществляется контроль. Казахстан пытался создать что-то подобное на границе с Кыргызстаном, но возникли проблемы в рамках ЕАЭС. В тоже время Россия такие пункты не закрыла. Этот вопрос неоднократно поднимался на заседаниях на уровне Союза. Кроме того, в соответствии с требованиями законодательства РФ, при транзите должны обязательно использоваться пломбы Глонасс, применение которых также позволяет контролировать движение груза.

Заславский Р.Н. Из-за разницы в требованиях весогабаритным нормам в РК и РФ, все машины, прибывающие в РК проверяются. То есть имеются ресурсы, которые могли бы использоваться для сбора полноценной статистики.

Лавриненко Ю.И. Предлагаю разработчикам не с позиции разработки конкретного решения, а как постановку задачу, в выводах, где говорится о недостатках статистического учета и последствиях, попробовать сформулировать информацию о существующих механизмы и определенном опыт по сбору статданных в других странах, чтобы при обсуждении в дальнейшем мы могли углубленно изучить имеющиеся возможности.

Сабетов М.А. Хочется поблагодарить всех участников за живой интерес к данной теме и активное участие в обсуждении. Относительно статистики, буквально на прошлой неделе в АНЭК обратились специалисты Комитета по госдоходам с просьбой предоставить статистику по ввозимым грузам, так как в настоящее время такой учет ими не ведется. К сожалению, помощь оказать не удалось, так как сбором такой статистики ассоциация не занимается. То есть проблема действительно острая.

Также считаю необходимым, чтобы данная работа послужила своего рода учебным пособием для перевозчиков и экспедиторов, которые занимаются автоперевозками. Надо распространить ее среди компаний, чтобы представители бизнеса понимали, в каком состоянии сегодня нормативно-правовая база автомобильных перевозках.

Относительно добровольной сертификации, согласен, нужно переходить к добровольно-принудительной форме. Так, например, в настоящее время КТЖ-ГП ведет договорную кампанию по заключению договоров с экспедиторами. У компаний, у которых в течение предыдущего года возникли задержки платежей, даже небольших сумм и на незначительные сроки, при заключении договоров возникают вопросы, а если бы компании имели такой сертификат, то им и было бы доверия больше, вопросы может быть сами собой и отпали.

Махнина В.Г. На самом деле у страховщиков имеются проблемы при определении степени риска на автомобильном транспорте, в том числе при экспедировании груза. Проблемы, озвученные в работе, касаются и страховщиков в том числе. Все проблемы в основном связаны с недостатками статистики и несовершенством законодательства. Поэтому, если те рекомендации, которые даны в

работе, будут выполнены, это будет очень выгодно и для транспортного рынка, и для рынка страхования.

Мне хотелось бы обратить ваше внимание, что в настоящее время начинают развиваться механизмы обществ взаимного страхования и саморегулируемых организаций. Очень интересный пример можно привести в связи с изменением Закона об адвокатской деятельности и юридической помощи. Если раньше адвокаты обязательно должны были быть членами какой-то коллегии, то деятельность юридических консультантов никем не контролировалась. Теперь юридические консультанты должны быть членами одной из палат юридических консультантов.

По моему мнению очень сложно организовать контроль каждого ИП, гораздо проще будет организовать регулирование данного рынка через саморегулируемые организации. На сегодняшний день в требованиях о палатах юридических консультантов включены требования и о сертификации, и о наличии договора страхования, и об обязательном тестировании знаний. В итоге это направлено на совершенствование деятельности самих юридических консультантов. Думаю, что, если удастся собрать, например, экспедиторов в какие-то укрупненные единицы – саморегулирующие организации, тогда и сертификация будет добровольно-принудительная. Здесь конечно необходимо будет решить вопрос, кто и как будет контролировать деятельность таких вот саморегулируемых организаций.

Лавриненко Ю.И. Исходя из вышесказанного, хотелось бы услышать мнение как замотивировать перевозчиков, самое главное ИП, и экспедиторов, организующих автоперевозки, объединиться вот в такие палаты или в саморегулируемые организации?

Махнина В.Г. В соответствии с действующим законодательством юридический консультант не сможет оказать услуги, до тех пор, пока не предоставит в суд сертификат, о том, что он является членом той или иной палаты. Палата не несет ответственность за деятельность конкретного консультанта, но она несет ответственность за соответствия его профессиональной компетенции определенным стандартам.

Лавриненко Ю.И. То есть в настоящее время в законодательстве имеются требования о том, что чтобы оказывать услуги юридического консультанта специалист должен быть членом палаты?

Махнина В.Г. Да, но, чтобы быть членом палаты имеется большой перечень требований, не выполнив которые, юридический консультант не сможет быть членом палаты.

Заславский Р.Н. Аналогичная ситуация с психологами. Психолог не может заниматься частной практикой, если он не является членом профессиональной ассоциации.

Лавриненко Ю.И. Выражу общее мнение, что результаты данного исследования можно использовать как аргументацию для дальнейших обсуждений и решений.

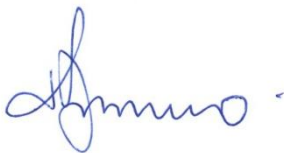
Василевская Е.В. Большое спасибо за положительные отзывы о работе, за ваше участие в обсуждении. В окончательной версии итогового отчета постараемся учесть все озвученные рекомендации и полезные идеи.

Лавриненко Ю.И. Мы завершили запланированную работу, хочу всех от души поблагодарить, особенно разработчиков этой исследовательской темы и отметить, что поработали хорошо. Надеюсь, что с учетом изменений, которые будут сделаны по итогам сегодняшнего обсуждения, получится документ, который можно будет использовать в дальнейшей работе для улучшения ситуации на рынке автоперевозок.

РЕШИЛИ:

1. В целом одобрить результаты исследовательской работы и итоговый отчет.
2. Разработчикам исследовательской работы до 20 декабря т.г. доработать итоговый отчет с учетом высказанных рекомендаций.
3. Корпоративному фонду «KAZLOGISTICS» разместить копию протокола обсуждения на сайте СТК «KAZLOGISTICS» в разделе «Исследования».

Председатель:



Ю.И. Лавриненко

Секретарь:



М. Исабеков