



ИТОГОВЫЙ ОТЧЕТ

по теме:

«АНАЛИЗ ПРОБЛЕМ И ПУТЕЙ РАЗВИТИЯ ЭКСПЕДИТОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ В КАЗАХСТАНЕ»

Проект выполнен за счет целевого финансирования Корпоративного Фонда «KAZLOGISTICS». Все права на материалы исследования принадлежат Корпоративному Фонду «KAZLOGISTICS».

Исследовательские работы и проекты, реализованные при поддержке Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS» размещены на сайте http://kazlogistics.kz/kz/ru/chain_cluster/

Алматы, 2020 г.

ГРУППА РАЗРАБОТЧИКОВ

проекта «Анализ проблем и путей развития экспедиторской деятельности на автомобильном транспорте в Казахстане»:

- | | |
|--------------------------------|--|
| Сегал Илья Павлович | – председатель Наблюдательного Совета АНЭК |
| Сабетов Мухамбет Ануарбекович | – генеральный директор АНЭК |
| Василевская Елена Владимировна | – руководитель проектов АНЭК |
| Заславский Рафаил Наумович | – эксперт-консультант АНЭК |

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	5
I. АНАЛИЗ РЫНКА АВТОПЕРЕВОЗОК И ПРОБЛЕМ, СДЕРЖИВАЮЩИХ РАЗВИТИЕ РЫНКА ЭКСПЕДИТОРСКИХ УСЛУГ ПО ОРГАНИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОВЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК	6
АНАЛИЗ ТЕКУЩЕЙ СИТУАЦИИ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ	6
<i>Общая оценка эффективности транспорта</i>	<i>6</i>
<i>Роль автомобильного транспорта в обеспечении перевозок грузов</i>	<i>9</i>
<i>Особенности рынка автоперевозок грузов</i>	<i>14</i>
<i>Сегментация рынка автоперевозок грузов</i>	<i>16</i>
НОРМАТИВНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ	23
<i>Регулирование автотранспортных перевозок грузов</i>	<i>23</i>
<i>Регулирование экспедиторской деятельности</i>	<i>26</i>
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ И ОПЫТ ДРУГИХ ОТРАСЛЕЙ	27
<i>Страны ЕС</i>	<i>27</i>
<i>Страны ЕАЭС</i>	<i>30</i>
<i>Опыт в других сферах деятельности</i>	<i>32</i>
РЕЗУЛЬТАТЫ «ПОЛЕВОГО» ИССЛЕДОВАНИЯ	34
<i>Цель и методика исследования</i>	<i>34</i>
<i>Результаты интервью (опроса)</i>	<i>35</i>
<i>Результаты обсуждения на круглом столе</i>	<i>39</i>
ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ	40
<i>Меры по совершенствованию деятельности автоперевозчиков</i>	<i>41</i>
<i>Меры по совершенствованию экспедиторской деятельности</i>	<i>42</i>
<i>«Мягкие» меры по совершенствованию деятельности участников рынка</i>	<i>44</i>
II. ДОБРОВОЛЬНОЕ ПОДТВЕРЖДЕНИЕ СООТВЕТСТВИЯ КАК ИНСТРУМЕНТ ФОРМИРОВАНИЯ НАДЕЖНЫХ ЭКСПЕДИТОРСКИХ УСЛУГ ..	45
ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ	45
НОРМАТИВНАЯ ОСНОВА	46
ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ПОДТВЕРЖДЕНИЯ СООТВЕТСТВИЯ ЭКСПЕДИТОРСКИХ УСЛУГ	48
ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ	51
III. ГАРАНТИЙНЫЙ СТРАХОВОЙ ФОНД КАК ИНСТРУМЕНТ ФОРМИРОВАНИЯ НАДЕЖНЫХ ЭКСПЕДИТОРСКИХ УСЛУГ	54
ОБЩИЕ ПОНЯТИЯ	54
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ	57
ВЗАИМНОЕ СТРАХОВАНИЕ В КАЗАХСТАНЕ	60
ГАРАНТИРОВАННЫЙ ФОНД НА ОСНОВЕ ОВС	62
ГАРАНТИЙНЫЙ ФОНД В РАМКАХ САМОРЕГУЛИРУЕМОЙ ОРГАНИЗАЦИИ	63
ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ	65
ЗАКЛЮЧЕНИЕ И РЕКОМЕНДАЦИИ	69
ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ФОРМА СТАТИСТИЧЕСКОГО ОТЧЕТА МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ	72

ПРИЛОЖЕНИЕ 2. УСЛОВИЯ ДОСТУПА К ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЭКСПЕДИТОРА В НЕКОТОРЫХ СТРАНАХ ЕВРОПЫ	77
ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ВОПРОСЫ ДЛЯ ИНТЕРВЬЮ И АНКЕТИРОВАНИЯ УЧАСТНИКОВ РЫНКА АВТОПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ.....	83
Приложение 3.1. Основные вопросы, задаваемые в ходе интервью	83
Приложение 3.2. Анкета опроса по проекту экспедирование грузов автотранспортом	84
ПРИЛОЖЕНИЕ 4. ПРОЕКТ ГОСУДАРСТВЕННОГО СТАНДАРТА «ПОРЯДОК СЕРТИФИКАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКИХ УСЛУГ. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ»	87

Введение

Казахстан обладает значительной территорией и находится в центре Евразии, в отдалении от рынков сбыта. Эффективность работы транспортной системы Казахстана влияет на транспортные расходы, которые ложатся в экспортную стоимость товара, а также на привлекательность маршрутов, пролегающих по территории страны, и реализацию транзитного потенциала страны.

Транспортная система Казахстана представлена всеми видами транспорта, однако более 80% грузов (в международном и внутриреспубликанском сообщениях)¹ перевозится автотранспортом. Большая часть перевозок грузов автомобильным транспортом в международном сообщении организуется через экспедиторов. Экспедиторы являются организаторами перевозок и оказывают комплекс транспортных услуг, от стоимости, своевременности и качества которых во многом зависит стоимость готовых товаров, привлекательность транзита по территории Казахстана.

В настоящее время на рынке автотранспортных грузовых перевозок действует большое количество недобросовестных компаний, как экспедиторских, так и перевозчиков, имеют место частые случаи невыполнения обязательств по договору, что приводит к убыткам компаний, вызывает сложности в выполнении перевозки и, как следствие, снижает доверие потенциальных зарубежных грузоотправителей и привлекательность использования международных маршрутов, ухудшает репутацию страны и показатели Глобального рейтинга LPI.

В настоящем исследовании представлен анализ рынка автоперевозок Казахстана и даны рекомендации по его развитию с учетом опыта других стран, рассмотрены проблемы экспедиторской деятельности на автомобильном транспорте. Также предложены инструменты добровольного повышения надежности и качества экспедиторских услуг, для чего разработаны:

- Проект государственного стандарта «Порядок сертификации транспортно-экспедиторских услуг. Общие требования»;
- Две модели создания гарантийного фонда: на основе Обществ Взаимного страхования и в рамках саморегулирующей организации.

Настоящая исследовательская работа (проект) «Анализ проблем и путей развития экспедиторской деятельности на автомобильном транспорте в Казахстане» выполнена Ассоциацией национальных экспедиторов Республики Казахстан за счет целевого финансирования Корпоративного Фонда «KAZLOGISTICS»².

¹ По данным Комитета по статистике МНЭ РК

² http://kazlogistics.kz/kz/ru/corporate_fund/index.php?sphrase_id=4359

I. Анализ рынка автоперевозок и проблем, сдерживающих развитие рынка экспедиторских услуг по организации международных грузовых автоперевозок

Анализ текущей ситуации на автомобильном транспорте

Основное внимание в данном исследовании уделяется экспедиторской деятельности на автомобильном транспорте, в данном подразделе представлены данные о рынке грузовых автоперевозок в целом.

Общая оценка эффективности транспорта

Экономика Республики Казахстан входит в число наиболее грузоёмких экономик в мире. В связи с наличием огромной территории и удаленными от открытых морей границами, транспортный вопрос для Казахстана является одним из самых актуальных. Основными приоритетами в развитии транспортной политики является обеспечение экономики Казахстана надежными, бесперебойными, кратчайшими и недорогими путями сообщения для выхода в сопредельные страны и международные экономические центры, полной реализации экспортного потенциала страны.

В связи с расположением Казахстана в центре Евразии для развития экономики республики большое значение имеет формирование транспортных коридоров. Сложившиеся тенденции торгово-экономических взаимоотношений между странами Европы, Персидского залива и Азиатско-Тихоокеанского региона, а также особенности географического расположения Казахстана свидетельствуют о потенциальной возможности увеличения объема транзитных перевозок по территории РК. Главное преимущество, которым обладают транзитные коридоры, проходящие через ее территорию, заключается в существенном сокращении расстояний. При осуществлении сообщения между Европой и Китаем через Казахстан расстояние перевозок уменьшается в два раза по сравнению с морским путем и на несколько тысяч километров по сравнению с транзитом по территории России.

Всемирный банк¹ разработал инструмент интерактивного бенчмаркинга² – «Logistic Performance Index» (LPI)³, для того чтобы помочь странам определить проблемы и возможности в торговой логистике, а также меры для повышения ее эффективности. LPI включает сравнение показателей в 160 странах мира.

LPI оценивает страны по шести измерениям торговли:

- «Таможня» (Customs) – эффективность таможенного и пограничного контроля («Таможня»);
- «Инфраструктура» (Infrastructure) – качество торговой и транспортной инфраструктуры;
- «Международные поставки» (International shipments) – простота организации поставок по конкурентоспособным ценам (простота организации поставок);

¹ Всемирный банк или Мировой банк (World Bank) – международная финансовая организация, созданная с целью организации финансовой и технической помощи развивающимся странам.

² от англ. Benchmarking – эталонное тестирование

³ <https://lpi.worldbank.org>

- *«Логистическая компетентность» (Logistics competence)* – компетенция и качество логистических услуг: грузоперевозки, экспедирование и таможенный брокер;
- *«Отслеживание и трассировка» (Tracking & tracing)* – возможность отслеживать текущее и прошлое местоположение товара, груза и транспорта;
- *«Своевременность» (Timeliness)* – частота, с которой поставки доставляются получателям в запланированные или ожидаемые сроки доставки.

В Таблице 1 представлена выборка показателей LPI за 2007-2018 гг. по Казахстану, соседним странам, в том числе Китаю, странам ЕАЭС (Беларусь, Россия и Кыргызстан), а также странам, имеющим наилучший или наихудший рейтинг. Из представленных данных можно отметить следующее:

- Общий рейтинг LPI Казахстана улучшился, так в 2007 году Казахстан находился на 133 месте (последнее 150-е место в рейтинге занимал Афганистан), а в 2018 г. – 71;
- Улучшение общего рейтинга LPI Казахстана в основном произошло за счет хороших показателей по составляющим «Таможня» и «Своевременность».
- По составляющим «Международная перевозка» и «Качество и компетентность логистики» показатели за последние 4 года остались на прежнем уровне или снизились. Именно в расчёте этих показателей рассматривается качество перевозок, в том числе автотранспортных.
- LPI рейтинг Казахстана за рассматриваемые годы лучше, чем у других рассматриваемых стран ЕАЭС, при этом в 2018 году «отрыв» от России сократился, так как Россия переместилась с 99-й позиции на 75, в то же время значительно хуже, чем у Китая, который занимает относительно стабильное положение в рейтинге – 26-30 места.

На рисунке 1 представлена диаграмма (радар) данных LPI за 2018 г. по выбранным к рассмотрению странам.

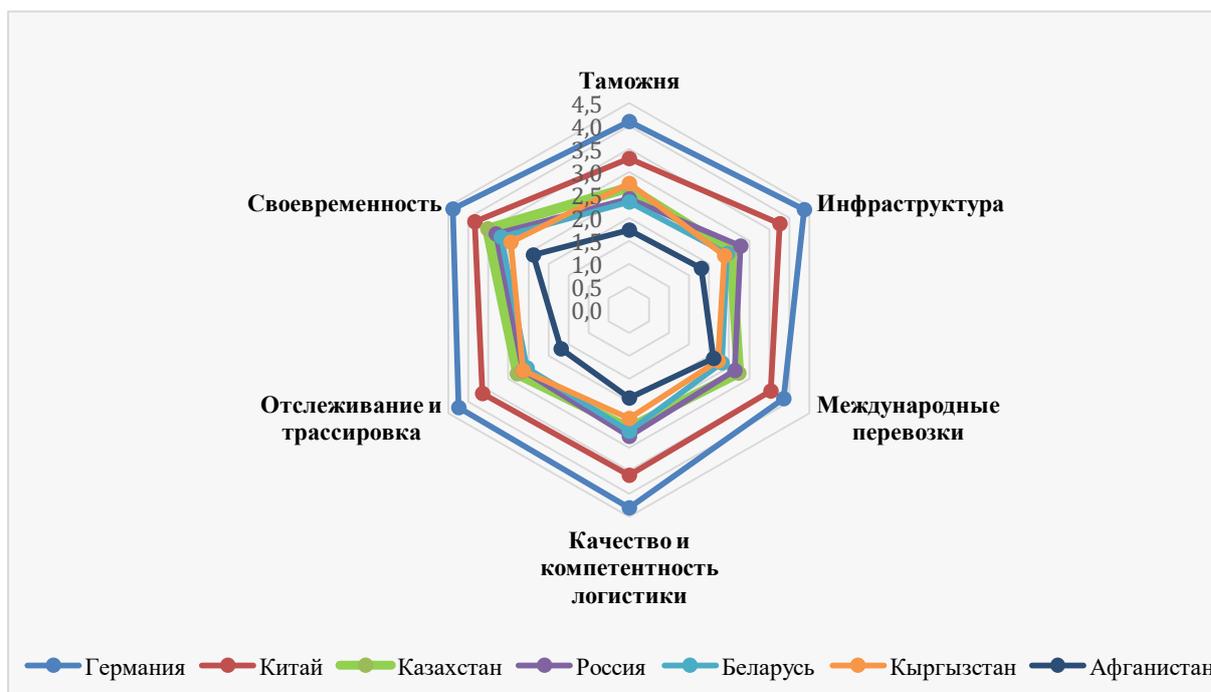


Рис. 1. Диаграмма (радар) данных LPI за 2018 г.¹

¹ <https://lpi.worldbank.org>

Таблица 1. Показатели рейтинга LPI за 2007-2018 гг.¹

	Таможня						Инфраструктура						Международные перевозки					
	2018	2016	2014	2012	2010	2007	2018	2016	2014	2012	2010	2007	2018	2016	2014	2012	2010	2007
Германия	1	2	2	6	3	4	1	1	1	1	1	3	4	8	4	11	9	4
Китай	31	31	38	30	32	35	20	23	23	26	27	30	18	12	22	23	27	28
Казахстан	65	86	121	73	79	139	81	65	106	79	57	137	84	82	100	92	29	129
Россия	97	141	133	138	115	137	61	94	77	97	83	93	96	115	102	106	96	94
Беларусь	112	136	87	121	X	50	92	135	86	65	X	54	134	92	91	107	X	127
Кыргызстан	55	156	145	84	71	102	103	150	147	90	118	112	138	152	127	147	39	106
Афганистан	158	138	137	99	104	150	158	154	158	141	139	150	152	125	156	134	141	150

	Качество и компетентность логистики						Отслеживание и трассировка						Своевременность						Общий рейтинг LPI					
	2018	2016	2014	2012	2010	2007	2018	2016	2014	2012	2010	2007	2018	2016	2014	2012	2010	2007	2018	2016	2014	2012	2010	2007
Германия	1	1	3	4	4	3	2	3	1	7	4	5	3	2	4	2	3	8	1	1	1	4	3	3
Китай	27	27	35	28	29	27	27	28	29	31	30	31	27	31	36	30	36	36	26	27	28	26	32	30
Казахстан	90	92	83	74	73	126	83	71	81	70	85	116	50	92	69	132	86	120	71	77	88	86	79	133
Россия	71	72	80	92	88	83	97	90	79	79	97	119	66	87	84	94	88	86	75	99	90	95	115	99
Беларусь	85	125	116	89	X	120	109	134	113	98	X	66	78	96	93	114	X	78	103	120	99	91	X	74
Кыргызстан	114	151	151	129	107	100	99	115	145	132	132	95	106	126	155	135	106	109	108	146	149	130	71	103
Афганистан	158	139	152	139	141	150	159	155	159	146	128	150	153	137	149	119	146	150	160	150	158	135	104	150

¹ <https://lpi.worldbank.org>

Роль автомобильного транспорта в обеспечении перевозок грузов

Автомобильный транспорт играет важную роль в транспортно-коммуникационном комплексе страны, являясь наиболее распространенным и мобильным средством доставки пассажиров и грузов. На его долю приходится 80-85% от общего объема перевозок грузов (см. рис.2, табл.2), при этом на долю грузооборота автотранспортом приходится только 20-30% (см. рис.3, табл.2), то есть по-прежнему автотранспорт используется для перевозок грузов на короткие расстояния (сравнительно с железнодорожным транспортом).

По данным, предоставляемым государственными органами статистики, на долю перевозок автотранспортом в общем объеме международных перевозок грузов всеми видами транспорта приходится не более 2% (см. таблицу 2). По мнению некоторых экспертов, эта доля может составлять до 20%. Отсутствие достоверной официальной статистики связано прежде всего с тем, что на рынке действует большое количество индивидуальных предпринимателей (об этом более подробно представлена информация ниже), которые не предоставляют отчетные данные об объемах выполненных работ.

Несмотря на то, что данные, предоставляемые органами государственной статистики, неполные, даже на основе имеющихся можно сделать некоторые выводы:

- В большей степени автотранспорт используется для выполнения внутриреспубликанских перевозок грузов;
- Наибольшие объемы международных перевозок грузов автотранспортом приходятся на доставку импортных товаров, при этом структура перевозок грузов в 2019 году несколько изменилась: если в прежние два года автотранспортом завозились товары в бóльших объемах из стран, не входящих в ЕАЭС, то в 2019 году на импорт товаров из ЕАЭС приходятся наибольшие объемы.
- География международных автомобильных перевозок казахстанскими транспортными компаниями очень обширна. Основной объем транспортной работы (90% экспортных и 62,5% импортных перевозок) осуществляется со странами СНГ, преимущественно с Россией. Среди стран Европы достаточно значительные объемы перевозок осуществляются с Германией, Италией, Польшей. В сообщении со странами Азии безусловным лидером является Китай, за ним идут Турция и Япония.

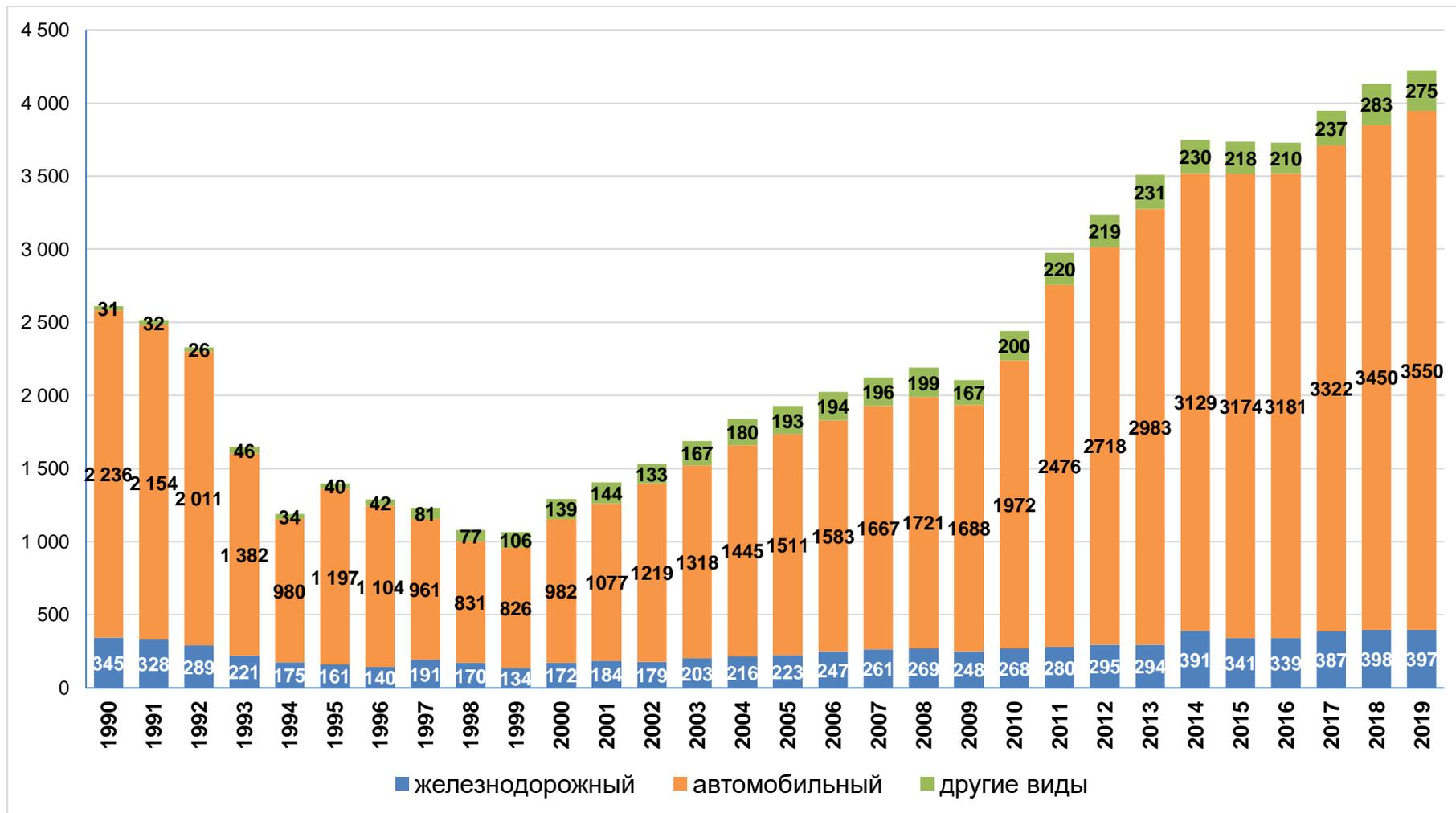


Рис. 2. Объемы перевозок грузов различными видами транспорта, млн. тонн¹

¹ www.stat.gov.kz

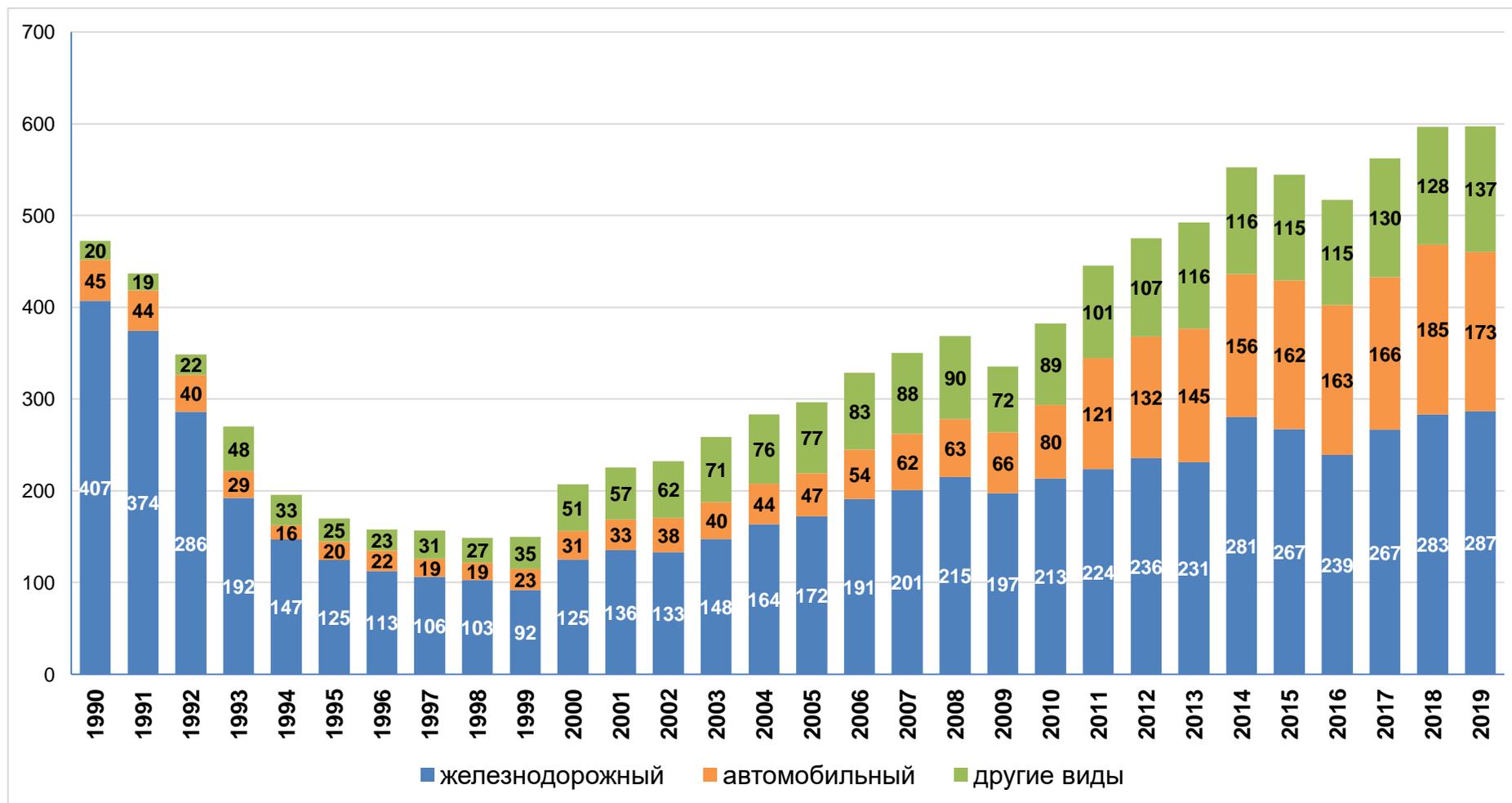


Рис. 3. Грузооборот всех видов транспорта, млрд. ткм

Таблица 2. Основные показатели автомобильного транспорта в перевозке грузов за 2017-2019 гг.¹

	Доходы , млн. тенге				Перевезено грузов, тыс. тонн*				Грузооборот, млн. ткм*			
	Всеми видами	жд	авто	Доля авто, %	Всеми видами	жд	авто	Доля авто, %	Всеми видами	жд	авто	Доля авто, %
2019												
Всего	2516319	842824	220051	9%	4222702	397026	3550471	84%	597614	286652	173468	29%
в том числе:												
Международное – всего	1900754	х	57851	3%	374371	х	3910	1%	278863	х	4924	2%
в том числе:												
экспорт	649694	х	15941	2%	204631	х	399	0%	130015	х	1256	1%
страны ЕАЭС	430096	х	9733	2%	159857	х	294	0%	78207	х	676	1%
страны вне ЕАЭС	219598	х	6208	3%	44774	х	104	0%	51808	х	580	1%
импорт	147240	х	35631	24%	54876	х	3225	6%	49740	х	3256	7%
страны ЕАЭС	58641	х	22854	39%	15900	х	3066	19%	17989	х	2685	15%
страны вне ЕАЭС	88599	х	12777	14%	38976	х	159	0%	31751	х	570	2%
транзит	1103819	х	6279	1%	114864	х	286	0%	99109	х	413	0%
Внутриреспубликанское	564755	313212	111657	20%	322871	241737	21711	7%	156536	126862	6332	4%
Пригородное	33991		33724	99%	95664		95054	99%	1581		1578	100%
Городское	16820		16820	100%	45658		45658	100%	1378		1378	100%
2018												
Всего	2268913	772178	х		4103759	397885	х		609533	283345	185197	30%
в том числе:												
Международное – всего	1616601	х	х		х		1340		х	154416	5090	
в том числе:		х										
экспорт	481788	х	15747	3%	164630		345	0%	114937		2351	2%
страны ЕАЭС	372627	х	8361	2%	153940		229	0%	106889		1692	2%
страны вне ЕАЭС	109161	х	7386	7%	10690		116	1%	8048		659	8%
импорт	128608	х	30912	24%	47306	46449	848	2%	43419		2034	5%
страны ЕАЭС	111564	х	17478	16%	47094	46449	643	1%	42768		1407	3%
страны вне ЕАЭС	17044		13434	79%	212		206	97%	651		627	96%
транзит	1006205		х		х		147		х	32726	705	
Внутриреспубликанское	612674		52597	9%	391895		22193	6%	190164	128929	13321	7%
Пригородное	25672		25403	99%	65505		х		849		823	97%
Городское	13966		х		х		43363		х		3674	

¹ <https://stat.gov.kz/>

	Доходы , млн. тенге				Перевезено грузов, тыс. тонн*				Грузооборот, млн. ткм*			
	Всеми видами	жд	авто	Доля авто, %	Всеми видами	жд	авто	Доля авто, %	Всеми видами	жд	авто	Доля авто, %
2017												
Всего	1953116	696226	119630	6%	3946085	387237	3322267	84%	563959	266612	166146	29%
в том числе:												
Международное – всего	1359616	423299	40173	3%	296841	146667	3323	1%	232223	143791	5118	2%
в том числе:												
экспорт	392813	137661	12252	3%	153009	83456	441	0%	105265	75542	1412	1%
страны ЕАЭС	354829	137270	8185	2%	146796	83032	274	0%	99541	74923	1081	1%
страны вне ЕАЭС	37984	391	4066	11%	6213	423	168	3%	5724	619	331	6%
импорт	114844	85424	х		48586	45755	2820	6%	43806	40211	3564	8%
страны ЕАЭС	102340	х	16178	16%	48275	45625	2648	5%	43148	40066	3077	7%
страны вне ЕАЭС	12504	х	х		311	130	172	55%	658	146	486	74%
транзит	851959	200215	х		95246	17457	61	0%	83151	28038	142	0%
Внутриреспубликанское	558309	272927	х		346987	240569	18234	5%	х	122821	х	
Пригородное	18220		17827	98%	х		х		972		964	99%
Городское	16970		х		х		х		х		х	

*) С учетом оценки объемов работы, выполненной индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками

Особенности рынка автоперевозок грузов

Списочное количество грузовых автомобилей в республике до 1993 года оставалось на уровне 376 тыс. (см. рисунок 4). Затем настал период сокращения парка этих автомобилей примерно на 8% ежегодно. Их минимальное количество зафиксировано в 2001 году (197 тыс.), в дальнейшем количество грузовых автомобилей ежегодно увеличивалось, и в 2019 году парк грузовых автомобилей уже составил более 460 тыс. единиц.



Рис. 4. Наличие грузовых автомобилей, тыс. единиц¹

Из диаграммы, представленной на рисунке 4, можно видеть, что, начиная с 2000 года, большая часть грузового автотранспорта принадлежит индивидуальным владельцам. В 2019 году эта доля составила уже 63%. Таким образом на рынке грузовых автоперевозок действует большое количество индивидуальных предпринимателей, работающих по патенту (то есть не отчитываются о видах и объемах работ, а также о доходах)².

Данный факт значительно усложняет возможность сбора достоверной статистики и полноценного анализа рынка автоперевозок грузов, мониторинга происходящих на нем изменений, что весьма осложняет возможность предпринимать своевременные меры по мониторингу и регулированию рынка. Даже государственные органы по статистике предоставляют только оценочные (расчетные) данные об объемах перевозок, выполненных индивидуальными предпринимателями. Поэтому органы государственной статистики вынуждены получать эти данные только расчетным путем. Полученные таким образом данные не дают возможности провести полноценный анализ структуры автоперевозок по направлениям, отследить происходящие изменения, предпринимать своевременные меры по мониторингу и регулированию рынка. Отсутствие достоверной статистики является также значительным ограничением для фискальных органов, так как, работая по патенту, частные перевозчики полных данные о доходах не предоставляют. Преобладание на рынке грузовых автоперевозок частных водителей (индивидуальных предпринимателей) значительно усложняет процесс регулирования этого рынка.

Продемонстрировать масштаб проблемы, связанной с отсутствием достоверной статистики, можно следующим образом. Учитывая, что в середине 2019 года карточек допуска на осуществление международных перевозок имело порядка 16 тысяч

¹ www.stat.gov.kz

² В 2020 году грузовые перевозки автомобильным транспортом также включены в перечень видов деятельности, по которому возможно применение специального налогового режима на основе патента

автотранспортных средств¹ (т.к. допуск выдается бессрочно, количество допусков за прошедший период не уменьшилось), и, если предположить, что одно АТС осуществляет как минимум 10 кругорейсов (рейс в прямом и обратном сообщении) в год, то есть менее одного кругорейса в месяц, доходы от каждого из которых могут составлять около 10 тыс. US\$, то в среднем доходы от международных автоперевозок грузов казахстанскими АТС могут составлять более 1,5 млрд. US\$ в год.

Несмотря на то, что представленные выше расчеты весьма условны, они демонстрируют, что доходы от осуществления международных перевозок грузов могут быть весомыми и составлять до 1% ВВП Казахстана в год². Поэтому необходимо вести строгий учет доходов по данному виду деятельности и обеспечить соответствующие поступления в бюджет.

В вопросах сбора достоверной статистики может быть полезен опыт Беларуси, где предоставление данных об объемах выполненных работ и доходах обязательно не только для автоперевозчиков, но и для экспедиторов. На основе официальных статистических данных Белорусская Ассоциация международных экспедиторов и логистики (БАМЭ) подготовила аналитические данные о работе экспедиторских компаний за 2019 г. (см. <http://www.baifby.com/page/70>).

На сайте Национального статистического комитета Республики Беларусь размещены формы статистического отчета (для автоперевозок см. в Приложении 1), указания по заполнению, а также соответствующие постановления³.

Для предоставления статистики автотранспортными предприятиями предусмотрены следующие принципы:

- В отчете отражаются данные о коммерческих международных автомобильных перевозках нарастающим итогом за отчетный период (ежемесячно).
- Отчет заполняется на основании данных бухгалтерского учета, товарных накладных, международных товарных накладных «СМР», формуляров поездки, других первичных учетных и иных документов, содержащих информацию о работе транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки;
- В отчете учитываются финансовые показатели, такие как: выручка (в том числе полученная от резидентов и нерезидентов), затраты (в том числе на заработную плату, топливо, амортизацию транспортных средств и т.д.), налоги (без налога для организаций, применяющая упрощенную систему налогообложения, без НДС для организации, уплачивающей налог на добавленную стоимость);
- В отчете отражаются данные о объемах перевозок грузов и грузообороте, при этом отдельной статьей выделен транзит, а также перевозки между странами ЕАЭС, при этом по Кыргызстану, России и Армении запрашивается детализация по некоторым областям (по Казахстану детализация данных по областям не требуется);

¹ Официальных данных о количестве выданных допусков и карточек допуска на доступных источниках информации вывить не удалось. Данные о количестве карточек допуска предоставлены КазАТО

² ВВП Казахстана в 2019 году 181,67 млрд. US\$, см. <https://knoema.ru/atlas>

³ https://www.belstat.gov.by/informatsiya-dlya-respondenta/gosudarstvennye-statisticheskie-nablyudeniya/formy-gosudarstvennyh-statisticheskikh-nablyuden_2/albom_form-netsentralizovannyh-gosstatnabludenii/ministerstvo-transporta-i-kommunikatsii/

- В статистической форме отчетности имеется специальная графа по всем показателям таблицы, в которой отражаются данные о перевозке грузов по процедуре международных дорожных перевозок (МДП).

По некоторым данным достаточно хорошо осуществляется сбор статистики о международных перевозках грузов (товаров) и в Российской Федерации. Ответственным органом за сбор таможенной статистики является Федеральная Таможенная служба РФ (ФТС РФ). Отслеживание автомобильных транзитных перевозок груза осуществляется с использованием системы «ГЛОНАСС».

Таким образом, в некоторых странах ЕАЭС, где также, как и в Казахстане на рынке международных автоперевозок грузов участвует значительное количество ИП, удалось достаточно хорошо организовать процесс сбора статистических данных. Целесообразно более подробно изучить опыт других стран, оценить возможность его применения в Казахстане, исходя из оценки имеющихся технических и нормативно-правовых возможностей.

Сегментация рынка автоперевозок грузов

Для того, чтобы понять структуру казахстанского рынка международных автоперевозок грузов, необходимо отметить следующее:

В настоящее время в соответствии с п. 3 статьи 45 Закона РК «Об автомобильном транспорте» №476 от 4.07.2003г. (с актуальными изменениями)¹ международные автомобильные перевозки грузов осуществляются на основании *удостоверения о допуске к осуществлению международных автомобильных перевозок и карточки допуска на автотранспортные средства*, выдаваемых уполномоченным органом. Требования к перевозчику и порядок выдачи этих документов установлены «Правилами допуска автомобильных перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок грузов» (утверждены Приказом министра транспорта и коммуникаций РК № 523 от 24.08.2011 г.)². Удостоверение допуска и карточка – разрешительные документы на бумажном носителе или в электронном формате, выдаются территориальными органами Комитета транспорта Министерства по инвестициям и развитию РК. Подача заявки на получение этих документов автоматизирована через сайты www.egov.kz, www.elicense.kz.

Для получения этих разрешительных документов заявитель (отечественный автомобильный перевозчик: предприятие или ИП) должен предоставить:

- заявление (где содержится информация ИИН/БИН, Справка о регистрации ИП или юридического лица, адрес, телефон, сведения об автотранспортных средствах);
- при наличии, копии договоров аренды автотранспортных средств (далее АТС), *то есть заявитель необязательно является собственником транспортного средства;*
- копии свидетельства о периодической проверке тахографа;
- документ об уплате государственной пошлины за выдачу Допуска/Карточки допуска.

Допуск и карточки допуска являются бессрочными. На арендованные автотранспортные средства срок действия карточки допуска определяется исходя из срока договора аренды.

¹ http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z030000476_#z159

² <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1100007204>

Отказывают в выдаче Допуска и (или) карточки допуска в случаях, если поданы недостоверные или несоответствующие документы, а также если в отношении перевозчика имеется вступившее в законную силу решение суда о запрете деятельности по перевозке грузов. Допуск и карточки допуска действуют бессрочно и прекращают свое действие в случаях: прекращения деятельности ИП, ликвидации или прекращения деятельности юридического лица, истечения срока аренды АТС. В настоящей редакции Правил не содержится каких-либо критериев по отзыву Допуска и карточки допуска.

Таким образом, выдача Допуска и (или) карточки допуска в большей степени направлена на обеспечение безопасности движения и охрану труда, подтверждает наличие юридической регистрации ИП или предприятия, владение АТС (на правах собственности или аренды) и тахографа. В то же время наличие данных документов не предполагает проверку выполнения автоперевозчиком взятых им обязательств и других требований, направленных на защиту интересов потребителей, обеспечение качества услуг. Кроме того, данная процедура не позволяет учесть, сколько обладателей этих документов реально осуществляют международные автоперевозки грузов. Информации о количестве действующих на сегодня разрешений в открытых источниках найти не удалось.

До 2005 года международная перевозка грузов была включена в перечень лицензируемых видов деятельности (Закон РК «О Лицензировании»¹ № 2200 от 17.04.1995 г., Утратил силу Закон РК № 214 от 11.01.2007 года). В это же время действовало «Положение о порядке и условиях лицензирования перевозок опасных грузов, международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и квалификационных требований в Республике Казахстан»² (утверждено ПП РК³ от 25.12.1996 г. № 1621, утратило силу – ПП РК №29 от 19.01.2005 г.), где говорилось, что для получения лицензии заявитель предоставляет (п.9. «и») «..документы, подтверждающие прохождение водителем обучения в специальных учебных центрах по правилам перевозки опасных грузов и осуществлению международных перевозок пассажиров и грузов». Однако в настоящее время требование по специальному обучению водителей (и грузоотправителей) осуществляется только по вопросам организации перевозок опасных грузов (в соответствии с ДОПОГ⁴ и Правилами перевозки опасных грузов автомобильным транспортом и перечнем опасных грузов, допускаемых к перевозке автотранспортными средствами на территории РК⁵). Требования по обучению и подтверждению профессиональной компетенции в сфере международных автоперевозок грузов ни одним из действующих нормативных документов не установлено.

В соответствии с данными реестра предприятий НПП РК «Атамекен» в отрасли «Транспорт и складирование», которая объединяет предприятия всех видов транспорта, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов, складирование и другие услуги в сфере транспорта, насчитывается порядка 16,5 тыс. предприятий. Из 3,5 тыс. зарегистрированных компаний⁶, которые осуществляют автоперевозки грузов, активными (действующими) являются только порядка 2 тысяч, при этом крупных компаний, численность сотрудников которых более 250 человек, – всего 20-25, средних (100-250

¹ http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z950002200_#z0

² http://adilet.zan.kz/rus/docs/P960001621_

³ ПП РК – Постановление Правительства Республики Казахстан

⁴ Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов, ДОПОГ

⁵ Утверждены Приказом и.о. министра по инвестициям и развитию РК № 460 от 17.04.2015 г., см. <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500011779>

⁶ По данным одного из Маркетинговый бизнес-справочник Казахстан (<https://kazdata.kz>)

сотрудников) – 35-40, остальные предприятия малого и микробизнеса. Наибольшее количество автотранспортных компаний находятся в Нур-Султане, в Караганде и в Алматы.

Рынок автоперевозок грузов можно подразделить на международные (в т.ч. импортные, экспортные и транзитные) и внутриреспубликанские (в т.ч. пригородные и городские) перевозки.

Внутриреспубликанские перевозки

Внутриреспубликанские перевозки грузов выполняются в основном частными владельцами грузовиков, зачастую без оформления документов, в том числе за наличный расчет, в связи с чем грузоотправители при заказе внутриреспубликанских перевозок зачастую сталкиваются с проблемами, такими, как невыполнение перевозки, даже при получении перевозчиком предоплаты, несвоевременность подачи АТС или выполнения перевозки, порча груза и т.д. Поэтому, несмотря на то, что грузоотправитель для данного вида перевозок может найти перевозчика самостоятельно, с целью минимизации рисков зачастую вынужден обращаться к экспедитору. Кроме того, организация внутриреспубликанской перевозки позволяет грузоотправителю оплатить перевозку после ее выполнения без предоплаты.

Перевозки грузов в импортном сообщении

Перевозки грузов автотранспортом в импортном сообщении сегодня составляют наибольшую долю в общем объеме международных перевозок грузов автотранспортом (порядка 80%), что вполне объяснимо товарной структурой импорта Казахстана – завозится большое количество оборудования, продуктов питания, товаров народного потребления и т.д. из стран Европы, Турции, Китая, России и др., которые удобно доставлять автотранспортом. При этом важно отметить, что значительное количество таких перевозок осуществляется перевозчиками других стран (в зависимости от страны происхождения товара). Иностранные перевозчики, стремясь сократить порожний пробег в обратном направлении, зачастую «демпингуют» стоимость перевозки груза. В то же время, осуществляя перевозку экспортного груза с привлечением иностранных перевозчиков, казахстанские грузоотправители (экспортеры) и экспедиторы могут столкнуться с большими рисками, так как в случае утраты или повреждения груза, судебные и страховые разбирательства с нерезидентом страны достаточно сложны, поэтому для экспортной доставки предпочтение отдается отечественным перевозчикам.

В организации импортных перевозок грузов зачастую участвуют отечественные экспедиторы, которые, в целях оптимизации стоимости перевозки, осуществляют поиск перевозчика в стране отправления груза.

Сегмент рынка *перевозки грузов в импортном сообщении* в свою очередь подразделяется на несколько *подсегментов (ниш рынка)*, в зависимости от направления перевозки (стран вывоза товаров): перевозки из стран Европы и Турции; из стран ЕАЭС (в основном из России и Беларуси), из Китая, а также других стран.

Поиск иностранных перевозчиков для доставки импортной продукции экспедиторы в основном осуществляют через партнёрские экспедиторские компании в других странах. В ряде случаев грузоотправители (грузополучатели или иностранные экспедиторские компании) требуют, чтобы перевозку осуществлял перевозчик, застраховавший свою

гражданско-правовую ответственность (ГПО) перевозчика¹. В условия такой перевозки может быть включено также требование о страховании ГПО экспедитора.

Если перевозка осуществляется без использования Carnet TIR², грузоотправитель или перевозчик (таможенный), осуществляющий перевозку, должен обеспечить уплату таможенных платежей и налогов. В соответствии со статьей 97 кодекса РК «О таможенном регулировании в РК»³ уплата таможенных пошлин может быть обеспечена: деньгами банковской гарантией; поручительством; залогом имущества или договором страхования. В некоторых случаях экспедиторы могут оказать услугу по организации выполнения требований по обеспечению уплаты таможенных платежей. В 2020 году услуга по регистрации исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов автоматизирована через сайт www.egov.kz⁴.

Как отдельную нишу рынка можно выделить перевозки из/в Китай. Имеется значительное количество частных перевозчиков, специализирующихся на таких перевозках. По некоторым сведениям, только в г. Жаркент зарегистрировано порядка 2 тыс. единиц грузового автотранспорта. Такие перевозки зачастую осуществляются за наличный расчет. Перевозчики, работающие в этой нише рынка, не входят ни в одну из ассоциаций. *Экспедиторы в организации таких перевозок, как правило, не участвуют.* Грузополучатели сталкиваются с большими рисками, используя данный вид услуги.

Перевозки грузов в экспортном сообщении

Учитывая товарную структуру экспорта Казахстана (в основном это минеральные и зерновые продукты), большая часть экспортного груза доставляется по железной дороге. Несмотря на то, что объемы экспорта, ориентированного на перевозку автотранспортом, сравнительно небольшие, экспортные перевозки считаются основным («казахстанским») рынком международных автоперевозок.

При выполнении перевозки грузов в экспортном сообщении для пересечения территории ряда стран в соответствии с Правилами применения разрешительной системы автомобильных перевозок в Республике Казахстан в международном сообщении (утверждены Приказом и.о. министра по инвестициям и развитию РК № 353 от 27.03.2015г.⁵) казахстанским перевозчикам требуется получить иностранный бланк разрешения (так называемый «дозвол»). Необходимость получения таких разрешений определяется подписанием двусторонних (многосторонних) договоров между странами. Если в соответствии с имеющимися у Казахстана международными договоренностями получение разрешения требуется, странами-участницами соглашения определяется их количество на год, обычно на паритетной основе. Выдача таких разрешений осуществляется в соответствии с установленным регламентом⁶, в 2020 году данная услуга автоматизирована через сайт www.egov.kz⁷ и www.elicense.kz.

Сегмент рынка «перевозка грузов в экспортном сообщении» также может быть подразделен на несколько подсегментов:

¹ ГПО перевозчика – самостоятельный вид страхования

² Carnet TIR – книжка МДП (международных дорожных перевозок) по Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 г.

³ <http://adilet.zan.kz/rus/docs/K1700000123/k170123.htm>

⁴ https://egov.kz/cms/ru/services/customs/2f571_mf

⁵ <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500011704>

⁶ <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500011760#z71>

⁷ https://egov.kz/cms/ru/services/pass128_mtk

Экспортные перевозки в страны ЕАЭС и страны СНГ.

Для большинства стран этого подсегмента рынка действует безразрешительная система въезда (Россия, Беларусь, Таджикистан, Узбекистан)¹, а при пересечении границы этих стран водителям выдается талон регистрации.

С целью снижения стоимости перевозки грузоотправители зачастую организуют экспортные перевозки в страны СНГ и ЕАЭС самостоятельно, без участия экспедитора. Учитывая, что перевозки в вышеперечисленные страны осуществляется по безразрешительной системе, грузоотправители сталкиваются со значительными рисками, так как для организации перевозки оформляется незначительное количество документов (особенно в страны ЕАЭС). Участие экспедитора в организации таких перевозок позволит снизить риски за счет опыта работы с добросовестными перевозчиками (как правило, экспедиторы имеют базу данных проверенных перевозчиков). Также многие экспедиторские (особенно международные или с участием иностранных учредителей) компании применяют при выборе перевозчика так называемые процедуры «оценки квалификации подрядчика».

Экспортные перевозки в третьи страны.

Значительная часть экспортных перевозок в третьи страны осуществляется с использованием Carnet TIR² (книжка МДП) – документа таможенного транзита, дающего право перевозить грузы через границы государств в опломбированных таможенной кузовом автомобилей или контейнерах с применением упрощенных таможенных процедур.

Национальным гарантийным объединением по обеспечению уплаты таможенных пошлин и сборов по Конвенции МДП 1975 г., к которой Казахстан присоединился в 1995 году³, является Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан (КазАТО). Национальные гарантийные объединения разных стран составляют систему гарантий, управление и финансирование которой осуществляется Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) в Женеве (Швейцария).

Сегодня членами КазАТО являются 374 автоперевозчика, из них: большинство (276) в форме ТОО, 4 компании в форме АО, 93 – ИП⁴. По мнению экспертов, члены КазАТО оперируют 7,5 тыс. единицами АТС, что составляет только 2,6% от общего количества грузового автотранспорта Казахстана. На рисунке 4 представлены данные о количестве изданных Carnet TIR в Казахстане, где можно видеть, что, начиная с 2011 года после создания Единой таможенной территории в рамках Таможенного союза (в 2015 г. трансформировался в ЕАЭС), количество изданных Carnet TIR ощутимо снизилось. Одной из причин этого является то, что значительные объемы казахстанских грузов экспортируются в страны ЕАЭС, где не требуется обеспечение гарантий таможенных платежей.

Имеются и другие причины снижения использования Carnet TIR. Так, например, в нарушение международных обязательств, взятых Российской Федерацией подписанием Конвенции TIR, в декабре 2013 года Федеральной таможенной службой РФ на территории

¹ Для сведения, с недавнего времени при въезде в Кыргызстан водителям РК требуется получение иностранного бланка разрешения

² Carnet TIR – книжка МДП (международных дорожных перевозок)

³ Указ Президента РК № 2275 от 12.05.1995 г. - <http://adilet.zan.kz/rus/docs/U950002275>

⁴ <https://www.kazato.kz/pages/cpisok-perevozchikov>

России было отменено действие системы TIR¹. Основной причиной такого решения таможенной службой РФ была заявлена значительная задолженность национальной ассоциации TIR (АСМАП) по выполнению своих обязательств по возмещению неуплаченных перевозчиками таможенных платежей. Взамен процедуры МДП предлагалось воспользоваться новой, сложной и затратной процедурой с использованием платных услуг аффилированных с ФТС структур, либо вместо оформления процедуры внутреннего таможенного транзита растаможить товары сразу на границе.

Принятие данных мер негативно отразилось на казахстанском рынке автоперевозок. Транзит грузов, следующих из Европы в Казахстан, приходилось оформлять и оплачивать дважды: до границы ЕС и России – с помощью МДП, по территории РФ – через внутренние поручительства компаний. По мнению специалистов, кроме потери времени на границах, допзатраты казахстанских перевозчиков составляли порядка \$500-600 на каждый рейс из Европы, общие потери – до \$100 млн в год.

Урегулирование данной проблемы длилось почти полтора года, к ее решению подключились IRU и ООН. Только в июне 2015 года вступило в силу распоряжение Евразийского межправительственного совета от 29 мая 2015 года об обеспечении непрерывности действия Конвенции МДП на территории ЕАЭС.

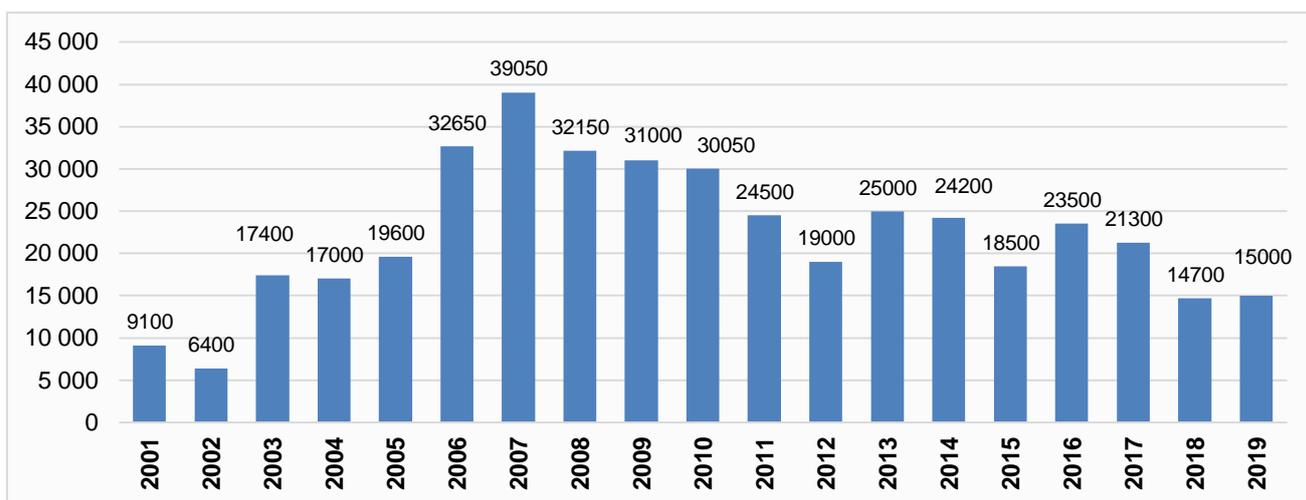


Рис. 5. Количество Carnet TIR, изданных в Казахстане в 2001-2019 гг.²

С целью обеспечения выполнения требований Конвенции МДП 1975 г., для вступления в КазАТО автоперевозчики предоставляют в ассоциацию большой перечень документов, в том числе: учредительные документы, свидетельство о государственной регистрации, справку из налоговых органов об отсутствии задолженности по налогам и др. Кроме того, члены должны внести на депозитный счет КазАТО сумму финансовой гарантии, эквивалентную 3000 долларам США. В случае какого-либо нарушения таможенные органы, прежде чем предъявить иск гарантийному объединению, должны по мере возможности требовать уплаты у лица, несущего прямую ответственность. Если возникнет необходимость в применении гарантии (например, вследствие банкротства лица, несущего прямую ответственность), таможенные органы предъявляют иск гарантийному объединению страны, где выявлено нарушение, которая может

¹ <https://autoreview.ru/articles/gruzoviki-i-avtobusy/tir-vystrel-v-spinu>

² <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/tir/figures/TIRCarnets2001-2019.pdf>

воспользоваться депозитарными денежными средствами ее членов. В ряде случаев данное гарантийное объединение может через посредство МСАТ потребовать возмещения расходов из международного страхового фонда, который также является одним из составляющих механизмов системы МДП.

Таким образом, несмотря на то, что национальная гарантийная организация системы МДП (КазАТО) осуществляет достаточно серьезную проверку документов участников системы (перевозчиков), что предполагает их добросовестность, основной целью деятельности этой системы является обеспечение выполнения обязательств только по уплате таможенных платежей и налогов. К выполнению обязательств перевозчика перед грузоотправителем или экспедитором, а также экспедитора перед перевозчиком данная система отношения не имеет.

К сегменту экспортных перевозок также относится ниша рынка «перевозки в Китай», о которой говорилось ранее, в абзацах об импортных автоперевозках.

Транзитные перевозки

В большинстве случаев транзитные перевозки грузов осуществляются зарубежными автоперевозчиками, так как отправителю (или получателю, в зависимости от условий торгового контракта) проще организовать перевозку, используя местных перевозчиков. Как правило, в организации транзитных перевозок казахстанские экспедиторы не участвуют.

Как указывалось, в данных, предоставляемых органами по статистике, имеются значительные недостатки. Особенно это касается данных об объемах транзитных перевозок. Так, например, по данным официальной статистики в транзитном сообщении автотранспортом в 2018 году было перевезено только 146,8 тыс. тонн груза. В то же время, по данным Министерства индустрии и инфраструктурного развития РК, этот показатель в 2018 году составил более 1,5 млн. тонн¹. С одной стороны, так как плата за перевозку груза транзитом по территории Казахстана не взимается (за исключением использования платных автодорог), количество перевезенного груза транзитом не влияет на получение дохода и соответственно размер поступлений в бюджет, с другой – зарубежные перевозчики и экспедиторы, осуществляя транзитную перевозку, получают доход на территории нашей страны, при этом не осуществляя никаких налоговых отчислений.

Кроме того, отсутствие полноценных статистических данных значительно ограничивает возможность принятия своевременных государственных и управленческих решений по развитию автотранспортной отрасли.

Для решения этого вопроса, возможно, целесообразно рассмотреть введение нормативного требования по аналогии с железнодорожным транспортом об обязательном участии национального экспедитора в организации автотранспортных транзитных перевозок грузов. С другой стороны, введение требования об участии отечественных экспедиторов может привести к усложнению и удорожанию перевозок, что нежелательно с точки зрения развития транзитного потенциала Казахстана.

Единственное, где в настоящее время могут быть задействованы отечественные экспедиторы при осуществлении транзитных перевозок, – это организация обеспечения

¹ <https://turantimes.kz/ekonomika/854-obem-tranzita-cherez-kazahstan-vyros-na-17-mln-tonn.html>

уплаты таможенных пошлин и налогов, в случаях, когда перевозка осуществляется без использования Carnet TIR¹. В настоящее время государственная услуга по регистрации обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов автоматизирована на портале <https://egov.kz/>.

Каботажные перевозки

Кроме перечисленных видов услуг отечественные автоперевозчики могут выполнять перевозку на территории других стран – каботажные перевозки.

В 2015 году Решением Высшего евразийского экономического совета (№3 от 8.05.2015) была принята «Программа поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств – членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства – члена ЕАЭС, на период с 2016 по 2025 годы»².

Программа разработана в соответствии с Договором ЕАЭС с целью формирования единого транспортного пространства и общего рынка Союза. Ключевыми задачами программы является сокращение порожнего пробега и снижение транспортных издержек потребителей услуг грузового автомобильного транспорта. Реализация данной программы должна открыть новые рынки для казахстанских автоперевозчиков. Так, например, учитывая членство стран Балтии в ЕС и соседство Беларуси с ЕС, в этих странах формируются значительные грузопотоки в направлении стран СНГ, которые могли бы осуществляться казахстанскими перевозчиками.

Однако, по данным ЕЭК³, не все мероприятия, необходимые для реализации этой программы, выполняются странами-участницами в срок. В частности, Россия до сих пор не внесла в свое законодательство изменения, позволяющие грузовым автоперевозчикам других стран Союза совершать каботажные перевозки по ее территории. Казахстан приступит к реализации данной программы только с 2025 года.

Учитывая, что одной из задач программы является сокращение порожнего пробега, что предполагает поиск грузоотправителей в других странах, важную роль в ее решении могут сыграть экспедиторы, работа которых строится на партнерском сотрудничестве экспедиторов разных стран.

Таким образом, так как в настоящее время экспедитор в большей степени участвует в организации международных автоперевозок грузов, особенно экспортных и импортных, в настоящей работе уделено внимание именно международным перевозкам. В то же время, активизация деятельности экспедиторов и расширение их участия во всех сообщениях перевозок может стимулировать развитие рынка автоперевозок грузов в целом.

Нормативное регулирование

Регулирование автотранспортных перевозок грузов

Международные конвенции и соглашения

¹ Carnet TIR – книжка МДП (международных дорожных перевозок)

² <http://adilet.zan.kz/rus/docs/H15B0000013>

³ <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/04-03-2020-3.aspx>

ЕЭК ООН¹, являющейся одной из основополагающих организаций по сотрудничеству и безопасности в области транспорта, разработан список из 57 конвенций и соглашений в сфере транспорта (в том числе для автомобильного)² рекомендованным странам для обеспечения международной юридической основы наземных перевозок. В сфере регулирования отношений, возникающих в процессе перевозки международных торговых грузов автомобильным транспортом, это:

- Конвенция о договоре международной дорожной перевозке грузов (КДПГ или CMR), 1956 г. и Дополнительный протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозке грузов (КДПГ), касающийся электронной накладной (e-CMR) (Женева, 20 февраля 2008 г.);
- Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция TIR), 1975 г.

Также перевозчики, осуществляющие международную перевозку грузов, должны выполнять требования Европейского Соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, (ЕСТР) 1970 года.

Казахстан присоединился к этим конвенциям и соглашениям, за исключением Дополнительного протокола к Конвенции CMR, касающегося электронной накладной (e-CMR).

Конвенции CMR – один из основных источников регуляции международных автоперевозок грузов, к ней присоединилось большинство стран Европы – 48 стран мира³. Конвенция CMR устанавливает, что договор перевозки оформляется накладной CMR, которая служит доказательством согласия участников перевозки на предписанные неизменные условия договора и удостоверением принятия груза перевозчиком. Конвенцией CMR определен перечень сведений, которые должны быть указаны в накладной (информацию о перевозимых товарах, транспортных компаниях и сторонах-получателях – всего 26 полей), минимальное количество экземпляров накладной, заполняемых на каждую партию груза, а также ответственность отправителя и перевозчика.

Кроме того, Конвенцией CMR установлен предел размера ответственности перевозчика за повреждение и утрату груза или просрочку его доставки, а также порядок и сроки рассмотрения претензий и исков, возникающих при международных автомобильных перевозках грузов.

В соответствии с Конвенцией CMR страхование груза является необязательным, однако стоимость груза может быть значительно выше предела ответственности перевозчика, поэтому при перевозке грузов с оформлением CMR накладной принято их страховать (Страховка CMR).

До недавнего времени накладные CMR существовали исключительно в бумажном виде, но в 2008 году Конвенция CMR была дополнена протоколом, который позволяет использовать напечатанную в электронном виде (e-CMR). Данный протокол вступил в силу

¹ Европейская экономическая комиссия ООН (UNECE) - региональная организация Экономического и Социального совета ООН (ЭКОСОС).

² http://www.unece.org/fileadmin/DAM/transport/convention/agree_e.pdf

³ <http://www.unece.org/transport/maps/un-transport-agreements-and-conventions-26.html>

в 2011 году, официально стартовал в 2017 г. На сегодняшний день к нему присоединились 24 страны, в том числе Беларусь, Россия, Молдова, Таджикистан, Украина¹.

По оценке IRU² применение e-CMR позволяет³ обеспечить:

- 3-4-кратное уменьшение расходов на обработку;
- Ускорение административной работы (меньший объем вводимой информации, отсутствие бумажной и архивной работы, устранение необходимости в факсах/копиях/письмах и т.д.);
- Ускоренное выставление счетов;
- Снижение числа случаев несоответствий при отгрузке и получении;
- Повышение прозрачности;
- Возможность объединения с другими услугами, например, с таможенным декларированием и т.д.

Учитывая, что Казахстан в последние годы активно реализует проекты по цифровизации (внедрена и продолжает развиваться система таможенного декларирования, «Единое окно»), Казахстану необходимо ускорить рассмотрение возможности присоединения к Дополнительному протоколу Конвенции CMR (e-CMR), что в значительной степени позволит повысить качество и надежность международных автоперевозок грузов.

Национальное правовое регулирование

Основными правовыми документами, имеющими отношение к регулированию международных перевозок грузов автомобильным транспортом, являются:

- Закон РК «О транспорте в Республике Казахстан» (№156 от 21.09.1994 г.);
- Закон РК «Об автомобильном транспорте в Республике Казахстан» (№ 476 от 4.07.2003 г.);
- Закон РК «О техническом регулировании» (№ 603 от 9.11.2004 г.);
- Нормативные документы о присоединении к международным конвенциям и соглашениям;
- Правила перевозок грузов автомобильным транспортом (утверждены Приказом министра по инвестициям и развитию РК № 546 от 30.04.2015 г.);
- Правила применения разрешительной системы автомобильных перевозок в Республике Казахстан в международном сообщении (утверждены Приказом и.о. министра по инвестициям и развитию РК № 353 от 27.03.2015 г.);
- Правила допуска автомобильных перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок грузов (утверждены Приказом министра транспорта и коммуникаций РК № 523 от 24 .08.2011 г.);
- и другие документы.

¹ http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/agree_e.pdf

² IRU – The International Road Transport Union (Международный союз автомобильного транспорта – МСАТ)

³ <https://www.iru.org/ru/innovation/e-cmr>

Регулирование экспедиторской деятельности

Основной главой Гражданского кодекса Республики Казахстан (Особенная часть)¹, содержащей нормы по регулированию экспедиторской деятельности, является Глава 35. «Транспортная экспедиция». В настоящей главе раскрывается понятие «Договор транспортной экспедиции», который заключается между экспедитором и клиентом (грузоотправителем, грузополучателем или иным заинтересованным в услугах экспедитора лицом) на выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза, в том числе заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки груза.

Несмотря на то, что многие авторитетные представители экспедиторских компаний не считают необходимым внесение каких-либо изменений в Гражданский кодекс, в настоящей главе не предусмотрен предел ответственности экспедитора.

Кроме того, ни одна из глав Гражданского кодекса не регулирует взаимоотношения экспедитора и перевозчика.

В Законе РК «О транспорте в Республике Казахстан», в Законе РК «Об автомобильном транспорте в Республике Казахстан», а также в «Правилах перевозок грузов автомобильным транспортом» аспекты регулирования взаимоотношений экспедитора и перевозчика также не содержатся.

Учитывая, что в международных перевозках грузов экспедитор может участвовать в качестве плательщика перед национальным перевозчиком, нормативная база по регулированию экспедиторской деятельности более развита: имеется определение «Экспедитор» в Законе РК «О железнодорожном транспорте», действуют Правила предоставления услуг экспедитора² (на железнодорожном транспорте). Однако положения этих документов не покрывают потребностей нормативного регулирования даже для экспедиторских услуг на железнодорожном транспорте.

На основании исследования, проведенного АНЭЖ в 2018 году, сделан вывод о целесообразности принятия специализированного закона о регулировании экспедиторской деятельности в Казахстане. В настоящее время нормативное регулирование в Казахстане не учитывает всех аспектов экспедиторской деятельности, которая направлена на оказание комплексных услуг различными видами транспорта. Ни одним из нормативно-правовых документов не определен предел ответственности экспедитора. Отсутствие закона по регулированию деятельности экспедиторов также приводит: к разночтению тех нормативных актов, которые уже приняты, и принятию новых необоснованных требований к экспедиторам, вменению экспедиторам необоснованных обязанностей и ответственности, к сложностям в разрешении возникающих споров и противоречий. Зачастую возникают проблемы при исчислении налогов в деятельности экспедиторских организаций. Все это сдерживает развитие экспедиторских услуг, ведет к их удорожанию.

Принятие закона об экспедировании позволит улучшить вопросы регулирования экспедиторской деятельности на всех видах транспорта.

¹ Кодекс Республики Казахстан от 1 июля 1999 года № 409 (с актуальными изменениями)

² Утверждены Приказом министра транспорта и коммуникаций РК № 296-1 от 28 июля 2004 года

Международный опыт и опыт других отраслей

История профессии экспедитор насчитывает более 400 лет, в странах с развитой экономикой и длительной историей развития экспедирования вопросу регулирования экспедиторской деятельности уделяется большое внимание: в некоторых странах действуют законы об экспедиторской деятельности, в ряде стран Европы экспедиторская деятельность лицензируется, действует разрешительная система.

Страны ЕС

В Приложении 2 представлена информация об условиях доступа к деятельности экспедитора в некоторых странах Европы, подготовленной Европейской ассоциацией экспедиторов, транспорта, логистики и таможенных услуг¹. Из представленных данных видно, что в ряде стран Европы экспедиторская деятельность лицензируется (Бельгия, Польша, Португалия и Словакия), в Турции требуются специальные разрешения. В Испании и во Франции экспедиторы должны быть внесены в специальный реестр. В странах, где требуется лицензия или разрешение, необходимо подтверждение профессиональной компетенции, положительная репутация (отсутствие судимости) и финансовая гарантия (установлен размер уставного капитала, оговорен размер страхования гражданской ответственности). Если требуется регистрация, необходимо подтверждение профессиональной компетенции экспедитора.

Гораздо более жесткие требования предъявляются к предприятиям, выполняющим функции оператора автомобильного транспорта (вместимостью более 3,5 т). К таким предприятиям относятся экспедиторы, оперирующие собственным автотранспортом, и автотранспортные компании. В этом случае, в соответствии с Регламентом (ЕС) № 1071/2009² компании должны получить так называемую транспортную лицензию ЕС, которая дает право компании на трансграничные и внутренние коммерческие автоперевозки во всех странах ЕС на десять лет. После истечения срока действия лицензия может быть продлена.

Каждая компания получает только одну лицензию. Она предоставляется в оригинале, который остается у предприятия, однако каждый грузовик должен сопровождаться заверенной копией. Если грузовик не сопровождается копией, компании грозит штраф. Для получения лицензии:

- При регистрации компании в видах ее деятельности должна быть указана «транспортная деятельность».
- Директор компании и управляющий перевозками должны иметь профильное образование и соответствующий опыт работы и получить сертификат профессиональной компетенции (специальное образование, экзамен).
- Компания должна быть финансово устойчивой: предприятие должно в любое время иметь возможность выполнять свои финансовые обязательства в течение отчетного года, для этого компании необходимо продемонстрировать на основе годовой отчетности, заверенной аудитором, что каждый год она имеет в своем распоряжении капитал и резервы на общую сумму не менее 9000 евро при

¹ CLECAT - European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32009R1071>

использовании только одного транспортного средства и 5000 евро за каждый дополнительный автомобиль.

В случае выявленных нарушений компания может быть лишена лицензии. В соответствии с Приложением IV Регламента (ЕС) № 1071/2009К к таким нарушениям относятся: нарушение режима труда и отдыха водителей, установленного Европейским Соглашением, касающимся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), отсутствие тахографа и/или ограничителя скорости, или использование мошеннического устройства, вождение без действующего сертификата пригодности к эксплуатации, транспортировка опасных грузов с нарушениями, перевозка пассажиров или товаров без действующих водительских прав, перевозка грузов, превышающих максимально допустимую норму. Также компания может быть лишена лицензии, если транспортный менеджер или транспортное предприятие в одном или нескольких государствах-членах были осуждены за серьезное уголовное преступление.

Транспортные предприятия, имеющие лицензию, вносятся в специальный реестр.

Таким образом, в странах Европы к деятельности автотранспортных предприятий и экспедиторским компаниям предъявляются довольно строгие меры.

Рассматривая опыт стран ЕС по формированию справедливого рынка автоперевозок грузов, в качестве примера можно привести интернет-платформу Trans.eu, которая выполняет функцию электронной биржи для грузовых перевозок и объединяет грузоотправителей, логистических операторов, экспедиторов и перевозчиков. Отличительной особенностью данного портала является то, что допуск участников к системе осуществляется после проверки их репутации.

Аналогичный опыт может быть реализован не только в рамках одной компании и не только через портал, но и посредством *саморегулирующих организаций (СРО)*. Саморегулирование в странах Европы имеет древнюю историю. Профессиональные объединения ремесленников существовали еще в Древнем Риме в V в. до н.э. В средние века купцы и ремесленники объединялись в гильдии и цеха.

Принципами саморегулирующих организаций (СРО) можно назвать следующие:

- СРО объединяет организации одного профиля;
- саморегулируемые организации создают свои правила, стандарты и этические нормы, которые, как правило, более строгие, чем то, что требует законодательство данного государства (применяют требования о сертификации, аттестации, наличии договора *вмененного страхования профессиональной ответственности или гражданско-правовой ответственности по договору перевозки или экспедиции*, количестве сотрудников в компании, прошедших профессионально обучение сотрудников, предоставлении сведений о финансовых результатах деятельности, наличии необходимых основных и оборотных средств для выполнения услуг; требования к парку грузовых автомобилей и т.д.);
- СРО реализует меры по предупреждению действий, вводящих в заблуждение потребителей относительно качества услуг, а также по повышению конкурентоспособности предоставляемых услуг;

- в рамках СРО могут применяться способы обеспечения имущественной ответственности ее членов – создаются компенсационный фонд и система страхования;
- СРО осуществляют защиту интересов ее членов, создают собственные механизмы досудебного урегулирования споров между субъектами.

Возможность создания СРО предусмотрена и казахстанским законодательством – действует Закон РК «О саморегулировании» (№ 390-V ЗРК от 12 ноября 2015 года)¹, в соответствии с которым саморегулирование – комплекс мер, направленных на самостоятельное регулирование физическими и юридическими лицами осуществляемой ими деятельности, основанной на утверждении правил и стандартов СРО, осуществлении контроля за их соблюдением, а также обеспечении имущественной ответственности субъектов саморегулирования. СРО – некоммерческая организация, основанная на добровольном либо обязательном членстве по принципу общности деятельности ее членов.

СРО не только представляют интересы своих членов при взаимодействии с государственными органами и иными организациями, но и выступают как гаранты предоставления своими членами качественных услуг (продукции), а также являются инициаторами и основными участниками развития конкурентоспособного рынка услуг (продукции).

Преимущества СРО:

- *во-первых* – СРО позволяет отделить государство от собственника, который отныне может диктовать свои условия, а рынок уже сам для себя определяет, соглашаться ли на них;
- *во-вторых* – исключение участия на рынке недобросовестных и непрофессиональных участников, так как к участникам СРО предъявляются конкретные, а порой и достаточно жесткие требования;
- *в-третьих* – каждый из членов СРО получает возможность участвовать в управлении отраслью;
- *в-четвертых* – высокий уровень ответственности каждого члена, т.к. при нарушении законодательства, установленных правил, регламентов или стандартов, может быть прекращено его членство в СРО в результате чего он не сможет осуществлять свою деятельность.

Еще одним инструментом, направленным на обеспечение выполнения обязательств со стороны экспедитора в международной практике, являются **Организации взаимного страхования (ОВС)**. В сфере страхования перевозок грузов крупнейшими в мире ОВС (клубами взаимного страхования) являются Through Transport Mutual Insurance Association Ltd (ТТ Club), Tokio Marine Kiln, Lloyd. Из них именно ТТ Club является крупнейшим в мире ОВС, специализирующимся на страховании неморской части интермодальных перевозок. Однако данное направление в Казахстане не получило должного развития.

¹ <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1500000390>

Страны ЕАЭС

Допуск к международным автоперевозкам

Правительства государств-участников СНГ, исходя из необходимости согласованных действий в области международных автомобильных перевозок грузов, обеспечения добросовестной конкуренции и устранения барьеров в международном автомобильном сообщении, в 2003 году подписали «Соглашение о взаимодействии государств-участников СНГ в области международных автомобильных грузовых перевозок»¹, в целях реализации которого в 2007 было принято «Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ»².

Соглашением был определен перечень единых требований к обучению международных автомобильных перевозчиков грузов, порядок определения учебных организаций, осуществляющих такое обучение. Однако в тот период времени странами-подписантами не были предприняты соответствующие меры по его реализации. В 2017 году страны возобновили работу в данном направлении и был подписан Протокол о внесении изменений и дополнений в данное Соглашение³, которым была установлена форма Свидетельства профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика грузов.

В настоящее время Казахстан ограничился только утверждением Соглашения и протокола к нему соответствующими Постановлениями Правительства, в то время как в России и Беларуси внедрена система подготовки и подтверждения профессиональной компетентности водителей в международных автомобильных перевозках грузов. В этих странах изданы соответствующие нормативные документы. В Российской Федерации это:

- Положение о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок (утв. ПП РФ № 730 от 16.10.2001 г.⁴);
- Порядок проведения квалификационного экзамена на право получения свидетельства профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика (утв. Приказом Министерства транспорта РФ № 87 от 31.08.2016 г.⁵) и др.

В соответствии с нормативными требованиями РФ⁶, для получения допуска к осуществлению международных автомобильных перевозок, перевозчик (юридическое лицо любой организационно-правовой формы или индивидуальный предприниматель), кроме документов, подтверждающих наличие транспортного средства, соответствующего международным техническим стандартам, должен подтвердить:

- соответствие лиц, ответственных за осуществление международных автомобильных перевозок, установленным квалификационным требованиям;
- устойчивое финансовое положение российского перевозчика (наличие в собственности имущества стоимостью не менее 300 тыс. рублей при

¹ Утверждено ПП РК № 833 от 11.08.2004 г. см. http://adilet.zan.kz/rus/docs/P040000833_

² Утверждено ПП РК № 1134 от 26.11.2007 г. см. http://adilet.zan.kz/rus/docs/P070001134_

³ Утверждено ПП РК № 703 от 1.11.2017 г. см. <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1700000703>

⁴ https://base.garant.ru/12124566/#block_33

⁵ <https://base.garant.ru/71404310/>

⁶ <https://rostransnadzor.gov.ru/deyatel-nost/gosudarstvenny-e-uslugi/t-wagon/dopusk-rossijskih-perevozchikov-k-osu>

использовании только одного ТС, и не менее 170 тыс. рублей на каждое дополнительное).

Для получения свидетельства профессиональной компетентности перевозчика и водителя, лица, ответственные за осуществление международных автомобильных перевозок, должны пройти соответствующее обучение в аккредитованных учебных центрах и успешно сдать экзамен. Свидетельство выдается сроком на 5 лет.

Допуск к осуществлению международных автомобильных перевозок выдается: на 1 год – перевозчикам, впервые подавшим заявление; на 5 лет – перевозчикам по окончании срока действия ранее выданного удостоверения.

В Беларуси также применяются требования, в соответствии с которыми к осуществлению международных перевозок грузов допускаются только перевозчики, подтвердившие свою профессиональную компетентность¹. В соответствии с законодательством РБ деятельность по международным автомобильным перевозкам грузов лицензируется.

Из представленных данных можно видеть, что Россия и Беларусь, подписавшие вышеуказанное Соглашение, достигли больших результатов в гармонизации требований к допуску перевозчиков к международным автоперевозкам, в то время как казахстанское нормативное регулирование нуждается в совершенствовании.

Регулирование экспедиторской деятельности

В отличие от Казахстана, например, в России и Беларуси вопросы регулирования транспортно-экспедиторской деятельности получили большее развитие.

Экспедиторскую деятельность в Российской Федерации регулирует:

- Гражданский Кодекс Российской Федерации (глава 41-я, статьи 801-806);
- Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности»², в котором имеется статья о Правилах транспортно-экспедиционной деятельности, которые утверждаются Правительством Российской Федерации;
- Правила транспортно-экспедиционной деятельности³;
- Общие (генеральные) условия деятельности экспедиторов Российской Федерации⁴.

Закон РФ «О транспортно-экспедиционной деятельности»⁵ (п.3. ст. 6 Главы 3) устанавливает предел ответственности экспедитора, а именно: *«При оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, и использовании при этом соответствующих экспедиторских документов **предел ответственности экспедитора за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, не может превышать 666,67 расчетной единицы (СДР⁶)»**.*

¹ https://pravo.by/upload/docs/op/C21800512_1531256400.pdf

² № 87-ФЗ от 30.06.2003 г. (Принят Государственной Думой 11.06. 2003 г.), http://www.far-aerf.ru/for_MP/russkie/teo/federal_zakon_o_ted.htm

³ Утверждены Постановлением Правительства РФ № 554 от 8 сентября 2006 г., http://www.far-aerf.ru/for_MP/russkie/teo/post_prav_554/pravila.htm

⁴ Утверждены Общим собранием Ассоциации российских экспедиторов 17 апреля 2007 г., http://www.far-aerf.ru/for_MP/russkie/teo/main.htm

⁵ http://www.far-aerf.ru/for_MP/russkie/teo/federal_zakon_o_ted.htm

⁶ Специальные права заимствования (СПЗ или СДР от англ. Special Drawing Rights, SDR, SDRs) – искусственное резервное и платёжное средство, эмитируемое Международным валютным фондом, имеет только безналичную форму в виде записей на банковских счетах.

В статье 2 Закона предусматривается утверждение Правительством РФ Правил транспортно-экспедиционной деятельности и определено содержание этого документа:

- перечень экспедиторских документов (документов, подтверждающих заключение договора транспортной экспедиции);
- требования к качеству экспедиционных услуг;
- порядок оказания экспедиционных услуг.

Законодательство Республики Беларусь в области транспортно-экспедиционной деятельности основывается на положениях:

- Конституции РБ и состоит из актов Президента Республики Беларусь,
- Гражданского кодекса РБ,
- Закона РБ «Об основах транспортной деятельности»¹;
- Закона РБ «О транспортно-экспедиционной деятельности»²;
- Правил транспортно-экспедиционной деятельности³,
- иных актов законодательства и международных договоров Республики Беларусь.

Закон устанавливает обязанности и ответственность экспедитора и клиента, порядок оказания экспедиторских услуг, а также некоторые условия договора транспортной экспедиции.

В соответствии с Законом РБ «О транспортно-экспедиционной деятельности», в числе других задач Государственного регулирования в области транспортно-экспедиционной деятельности входит: *подтверждение соответствия транспортно-экспедиционных услуг требованиям технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации.*

В Казахстане применяется система добровольного подтверждения соответствия государственному стандарту «Экспедиторские услуги на железнодорожном транспорте. Общие требования» (СТ РК 1294-2004), который был разработан в 2004 году по инициативе Ассоциации национальных экспедиторов РК. В 2010 году был разработан еще один государственный стандарт «Услуги транспортно-экспедиторские. Общие требования» (СТ РК 2024-2010), который охватывает экспедиторскую деятельность на всех видах транспорта. Специализированного стандарта для экспедиторских услуг на автомобильном транспорте в настоящее время нет.

Таким образом, вопросы регулирования экспедиторской деятельности в России и Беларуси получили большее развитие, в сравнении с Казахстаном. Определение перечня экспедиторских услуг для всех видов транспорта и предела ответственности экспедитора позволяет в этих странах осуществлять полноценное страхование Гражданско-правовой ответственности экспедиторов.

Опыт в других сферах деятельности

Ранее говорилось о преимуществах объединения компаний и индивидуальных предпринимателей в СРО, созданных по видам деятельности, данная практика находит широкое применение в ряде стран.

¹ Закон РБ № 140-З от 5 мая 1998 г.

² Закон РБ № 124-З от 13 июня 2006 г., <http://www.pravo.by/document/?guid=3871&p0=h10600124>

³ Постановление Совета Министров РБ № 1766 от 30.12.2006 г.

Необходимо отметить, что по некоторым видам деятельности, членство в СРО в Казахстане обязательно. Так, например, в соответствии со Статьей 75, Гл. 5 Закона РК «Об адвокатской деятельности и юридической помощи» № 176-VI ЗРК от 5.07.2018 г.¹ юридическим консультантом может являться физическое лицо, имеющее высшее юридическое образование, стаж работы по юридической специальности не менее двух лет, прошедшее аттестацию, а также являющееся членом палаты юридических консультантов (СРО). При этом контроль за деятельностью палат юридических консультантов осуществляется уполномоченным органом. Таким образом, регулирование рынка услуг юридических консультантов осуществляется путем их объединения в палаты (СРО).

Данный механизм можно было бы применить и для многочисленных ИП, оказывающих услуги международных перевозок грузов автотранспортом, и экспедиторов, включив требования об их обязательном членстве в СРО (ассоциации) в соответствующие законодательные акты (в т.ч. в Закон об экспедировании, которые предстоит разработать).

СРО в сфере деятельности автоперевозчиков и экспедиторов позволит исключить присутствие на рынке «компаний – однодневок», повысить профессиональный уровень участников рынка транспортных услуг, повысит доверие клиентов и страховых компаний.

Кроме перечисленных выше механизмов по обеспечению выполнения обязательств автоперевозчиками и экспедиторами, может также рассматриваться «вмененное страхование». Согласно статье 806 ГК РК вмененное страхование относится к обязательной форме страхования, однако при вмененном страховании договор со страховщиком заключается на условиях, определенных соглашением сторон, с соблюдением минимальных условий, предусмотренных законодательными актами (в том числе объекта страхования, страховых рисков и минимальных размеры страховых сумм). Опыт многих стран демонстрирует тенденцию перехода от традиционного обязательного страхования к его модифицированному виду – вмененному страхованию. Например, в законодательстве Франции имеется более 100 видов обязательного страхования, из них только 4 относятся к традиционному обязательному страхованию (порядок и условия страхования строго регламентированы отдельным законом), остальные – к вмененному. В Болгарии на законодательном уровне регламентировано 66 видов обязательного страхования, из них 2 относятся к обязательному страхованию, регламентированному отдельными специальными законами, остальные 64 – к вмененному страхованию².

Введение требования в законодательство РК (*Закон об автомобильном транспорте, Закон об экспедиторской деятельности*) о вмененном страховании ответственности автоперевозчиков, осуществляющих международные перевозки грузов, и экспедиторов позволит не только защитить интересы потребителей их услуг, но и станет еще одним инструментом освобождения рынка от недобросовестных (непрофессиональных) участников, т.к. до принятия решения о заключении договора страхования страховая организация в обязательном порядке производит оценку риска (андеррайтинг) и никогда не заключит договор вмененного страхования с клиентом высокого уровня риска.

На сегодняшний день в Казахстане уже имеются требования об обязательном (вмененном) страховании при осуществлении деятельности аудиторов (см. Закон РК «Об аудиторской

¹ <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1800000176>

² <https://yandex.kz/turbo/zakon.kz/s/4901769-v-kazahstane-planiruyut-vvesti.html>

деятельности» № 304-І от 20.11.1998 г.¹, адвокатов и юридических консультантов (Закона РК «Об адвокатской деятельности и юридической помощи» № 176-VI ЗРК от 5.07.2018 г.²,) и т.п.

Подытоживая вышесказанное, можно отметить, что как в международной практике, так и в других сферах деятельности Казахстана имеется опыт, который целесообразно рассмотреть в качестве механизмов по регулированию деятельности автоперевозчиков, осуществляющих международные перевозки грузов, и экспедиторов.

Результаты «полевого» исследования

Цель и методика исследования

С целью анализа рынка автоперевозок грузов, выявления проблем, сдерживающих развитие рынка экспедиторских услуг по организации международных грузовых автоперевозок, кроме «кабинетного» исследования, основанного на изучении доступных источников информации, таких, как официальные статистические данные, нормативная правовая база Казахстана и других стран, а также информация в СМИ, было проведено так называемое «полевое» исследование.

Целью проведения «полевой» части исследования являлось: сбор мнения участников рынка о проблемах, существующих на рынке автоперевозок грузов, осуществляемых с участием экспедитора, а также их мнения о возможных путях решения этих проблем. Особое внимание при этом уделялось вопросам взаимодействия с экспедиторами.

Для проведения «полевого» исследования применяются две категории методов сбора данных: количественные исследования и качественные исследования. Метод сбора данных выбирается в зависимости от целей проводимого исследования.

Количественные исследования предполагают получение чётких структурированных данных, которым можно присвоить некоторые числовые характеристики. Обычно количественные исследования проводятся в виде различных опросов (*анкетирования*), основанных на использовании структурированных вопросов закрытого типа (ответы «да» или «нет», выбор ответа из предложенных вариантов, выбор рейтинга предложенного мнения и т.д.). К особенностям количественных исследований можно отнести чётко определённый формат собираемых данных и источники их получения. При анализе таких данных используются в основном методы математической статистики.

Качественные исследования включают сбор, анализ и интерпретацию данных, получаемых в ходе наблюдения, интервью, фокус-групп, мозгового штурма, круглого стола и т.д. Качественные методы исследования могут быть использованы в качестве ознакомления с исследуемой проблемой, позволяют понять мнение участников по тому или иному вопросу, ситуации и проблемы, с которыми они сталкиваются, мотивы принятия их решений, также могут служить источником идей по улучшению или решению исследуемой проблемы (объекту).

Учитывая цель проведения «полевого» исследования, были выбраны качественные методы исследования, а именно:

¹ http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z980000304_

² <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1800000176>

- Опрос в форме интервью руководителей компаний автоперевозчиков и индивидуальных перевозчиков (4 компании), экспертов экспедиторских компаний (3 компании), оказывающих услуги по организации перевозок грузов автотранспортом, и страховых компаний (2). Интервью, как и предполагает данный метод, проводилось в виде беседы, при этом за основу брались вопросы, представленные в Приложении 3.1, внимание при этом уделялось сбору информации о существующих проблемах при организации автоперевозки грузов с участием экспедиторов.
- Круглый стол с участием представителей экспедиторских и страховых компаний, а также транспортных ассоциаций. Наряду с обсуждением предварительного отчета о настоящем исследовании, участники круглого стола высказали мнение о проблемах, существующих на рынке автоперевозок грузов, о предложенных в отчете путях их решения, а также путях развития рынка автоперевозок в целом.

Кроме перечисленных выше методов сбора данных, учитывая рекомендации, полученные в ходе обсуждения предварительного отчета, было *проведено онлайн анкетирование участников рынка*, для этого была разработана форма анкеты со структурированными вопросами и ответами (см. Приложение 3.2) и создан онлайн ресурс для ее заполнения на сайте АНЭК¹. По сути, несмотря на цель проведения «полевого» исследования, предполагающую применение качественных методов, была предпринята попытка применить количественный метод. Как и предполагали разработчики настоящего исследования, анкетирование ощутимых результатов не дало, так как:

- несмотря на агитацию, анкету заполнило незначительное количество респондентов;
- в анкетах респондентами были отмечены только предложенные в структуре ответы, никаких новых сведений о существующих проблемах и их решении в текстовых полях анкеты респондентами внесено не было. Полученные данные лишь подтвердили информацию, полученную в ходе интервьюирования.

Результаты интервью (опроса)

На основании данных, полученных в ходе интервью, можно отметить следующее:

При организации перевозок грузов автотранспортом претензии к качеству и добросовестности выполняемых услуг имеются как со стороны перевозчиков к экспедиторам, так и со стороны экспедиторов к перевозчикам.

Так, например, экспедитор находит клиента и обещает ему условия, которые перевозчик выполнить не согласен или не может, такие, как установка крепежей в кузове АТС, размещение количества груза, которое не может быть размещено в АТС в соответствии с его техническими характеристиками, выполнение перевозки в несогласованные с перевозчиком сроки и т.д.

Имеют место проблемы с оплатой выполненной перевозчиком перевозки. Как правило, перевозка осуществляется на условиях частичной предоплаты, а после завершения перевозки оставшаяся часть оплаты экспедиторы могут задерживать на неопределенный срок. Особые проблемы с оплатой возникают, если в ходе выполнения перевозки

¹ <http://kffanek.kz/opros-po-proektu-ekspedirovanie-na-avto> и <http://kffanek.kz/meropriyatiya> (ссылки актуальны до 31 декабря 2020 г.)

произошли какие-либо проблемы (частичная порча груза, задержка в доставке груза и т.д.).

Кроме того, на рынке присутствуют недобросовестные экспедиторские компании, которые для выполнения каждой перевозки нанимают нового перевозчика, не оплатив (или не доплатив) перевозку предыдущему. Надо отметить, что данная ситуация складывается по следующим причинам:

- В настоящее время открытие новой экспедиторской компании занимает 1-2 дня, при этом не обязательно иметь офис или какое-либо имущество, сайт и пр. Экспедиторскую компанию можно открыть без подтверждения профессиональной компетенции и профессионального опыта.
- Крупных автопредприятий, имеющих в своем штате юристов, маркетологов, которые могли бы грамотно осуществлять взаимодействие с экспедитором, защищать интересы компании перевозчика по-прежнему не так много, на рынке автоперевозок грузов Казахстана преобладают индивидуальные предприниматели. С перечисленными выше проблемами в большей степени сталкиваются частные владельцы грузовиков или микропредприятия, имеющие в своем арсенале 2-3 грузовика и небольшой штат сотрудников (в основном водителей).

Так, например, случай из практики: грузоотправитель заключил общий договор с экспедитором, предложившим наименьшую стоимость перевозки, не проверив при этом репутацию и платежеспособность экспедитора (что зачастую не представляется возможным). В пути следования возникли проблемы, а именно: у водителя не оказалось визы в страну назначения (Туркменистан). Водитель не смог решить проблему, оставил грузовик с дорогостоящим грузом на охраняемой стоянке, и вынужден был вернуться в Казахстан за получением визы. После получения визы грузовик был доставлен до места назначения, однако груз был украден. Грузополучатель участвовать в разбирательстве, проводить экспертизу пломб и т.д. отказался, а экспедитор скрылся. Несмотря на то, что груз был застрахован, страховая компания в данном случае ущерб грузоотправителю не возместила. В результате грузоотправитель понес значительный ущерб (порядка 450 тыс. евро).

При перевозках грузов железнодорожным транспортом проблема с недобросовестными экспедиторами возникает сравнительно реже, так как перевозка осуществляется на условиях предоплаты АО «НК «КТЖ».

К сожалению, статистику о количестве подобных случаев предоставить не представляется возможным. Аналогичные проблемы имеет место не только в Казахстане, но и в ряде других стран, где недостаточно развито нормативное регулирование экспедиторской деятельности, не применяются какие-либо другие меры по исключению недобросовестности экспедиторов. Эта проблема часто обсуждается на различных международных мероприятиях по вопросам развития международных автотранспортных коридоров. Одним из методов борьбы с недобросовестными экспедиторами транспортным сообществом неоднократно предлагалось создание информационного интернет ресурса, на котором можно было бы размещать информацию о недобросовестных экспедиторских компаниях. Однако данный метод является противозаконным.

Проблемы с задержкой оплаты услуг перевозчика возникают и по другой причине. Экспедитор берется за организацию перевозки груза и по договору с грузоотправителем оплата за нее должна осуществляться с длительной отсрочкой. Как правило, крупные

грузоотправители стремятся заключить договоры с условиями длительного срока оплаты за выполненную перевозку. По идее, в этом случае экспедиторы должны «кредитовать» перевозку за счет собственных средств, а их на момент окончательных расчетов с перевозчиком может быть недостаточно. Кроме того, в соответствии с законодательством расчеты с казахстанским грузоотправителем экспедитор осуществляет в тенге, в то время как при осуществлении международной услуги (перевозки) экспедитор осуществляет взаиморасчеты в иностранной валюте. Учитывая, что курс тенге недостаточно стабилен, у экспедитора может возникнуть ситуация неплатежеспособности.

Со стороны автоперевозчиков также допускаются нарушения. Особенно много нареканий у экспедиторов к частным водителям. Например, частный водитель, получив предоплату, может просто с ней исчезнуть. Имеют место частые ситуации, когда транспортное средство частными перевозчиками подается не вовремя или неочищенным и т.д. Особенно часто такие ситуации возникают при найме водителей через сайт www.della.kz, где разместить объявления могут все желающие без какой-либо проверки их добросовестности.

Для исключения подобных ситуаций экспедиторы формируют собственные базы данных «проверенных» водителей. При найме новых водителей многие экспедиторы применяют так называемые «процедуры подтверждения квалификации» – внутренние правила экспедиторской компании по выбору автоперевозчика, при этом проверяются учредительные документы перевозчика, а также по возможности его репутация. Однако и эти меры не исключают случаи недобросовестности перевозчиков.

Довольно часто возникают ситуации, когда автоперевозчик при личном контакте с грузоотправителем предлагает ему меньшую стоимость за перевозку, чем предложил экспедитор – перехватывает заказ. В этом случае интересы экспедитора никак не защищены.

Имеют место случаи, когда по вине водителя в пути следования поврежден груз, а перевозчик не имеет достаточных средств для покрытия ущерба. Именно поэтому при перевозках грузов в Европу или в Россию грузоотправители запрашивают у автоперевозчиков наличие страхования гражданско-правовой ответственности (ГПО) перевозчика. Однако страховые компании зачастую не заинтересованы оказывать данный вид услуги страхования, так как стоимость груза может значительно превышает стоимость используемого автотранспортного средства, которое может быть единственным имуществом перевозчика для возмещения ущерба.

Также может произойти значительная задержка перевозки, например, по причине того, что водитель вовремя не получил все необходимые разрешительные документы. В этом случае экспедиторы считают, что это ответственность перевозчика, так как обычно не проверяют наличие и актуальность разрешительных документов. По мнению экспедиторов, большинство проблем, возникающих при перевозке грузов, связано с недостаточной профессиональной подготовкой перевозчиков. В то же время, учитывая роль экспедитора как организатора перевозки, он должен нести ответственность за проверку наличия всех необходимых документов у перевозчика.

Зачастую транспортные компании, имея заказ на перевозку, превышающий возможности их подвижного состава, нанимают для его выполнения сторонних перевозчиков. В этом случае автоперевозчик становится международным экспедитором.

Экспедиторами также были озвучены проблемы, связанные со страхованием. Так как функции и виды услуг экспедитора при осуществлении автотранспортных перевозок в национальном законодательстве не утверждены, не установлены границы ответственности экспедиторов, страховые компании не готовы оказывать услуги по страхованию ГПО экспедитора. Фактически услуги по страхованию ГПО экспедитора, как и в случае со страхованием ГПО перевозчика, сводятся к страхованию перевозимого груза. Экспедиторские компании, которые являются подразделениями российских компаний (являются филиалами или имеют российских учредителей) отмечали, что в России данный вид страхования осуществляется через иностранные страховые компании.

Кроме того, услуги по страхованию грузов, в которых заинтересованы как экспедиторы, так и грузоотправители, предоставляются страховыми компаниями на крайне невыгодных для клиентов условиях. Как правило, страхование грузов осуществляется на условиях значительной франшизы (освобождение страховщика от возмещения части убытков страхователя). Экспедиторы, не имея альтернативы, вынуждены соглашаться на предложенные страховой компанией условия, и зачастую ущерб грузоотправителя экспедитор частично оплачивает за свой счет.

В таблице 3 представлены данные о доходах и выплатах страховых компаний за услуги по страхованию грузов, где можно видеть, что, выплаты страховых компаний по данному виду страхования составили только 3,3%. С одной стороны, это объясняется тем, что страховые компании при оказании своих услуг преследуют коммерческий интерес, а с другой тем, что при неурегулированности рынка имеются высокие риски неполучения регрессных выплат. Именно поэтому из 18 страховых компаний, осуществляющих страхование грузов, фактически оказывают такие услуги только 7 компаний. Таким образом, в настоящее время участники рынка автоперевозок грузов не имеют полноценной и эффективной страховой защиты.

Таблица 3. Страховые премии и выплаты по страхованию грузов по состоянию на 01.08.2020 года.¹

Наименование страховой организации	Страховые премии		Страховые выплаты		Убыточность
	Брутто, тыс. тенге	Доля рынка	Брутто, тыс. тенге	Доля рынка	
АО «Дочерняя организация Народного Банка Казахстана «Страховая компания «Халык»	937 688	18,60%	10 023	6,04%	1,1%
АО «СК «Сентрас Иншуранс»	150 844	2,99%	129	0,08%	0,1%
АО «СК «Jysan Garant»	267 286	5,30%	38 715	23,35%	14,5%
АО «СК «Виктория»	4 615	0,09%	322	0,19%	7,0%
АО «СК «Евразия»	173 878	3,45%	9 405	5,67%	5,4%
АО «СК «Казахмыс»	2 453 528	48,66%	0	0,00%	0,0%
АО «СК «Коммеск - Өмір»	282 995	5,61%	7 795	4,70%	2,8%
Всего по рынку	5 042 519	100,00%	165 807	100,00%	3,3%

По мнению респондентов, участвующих в интервью, на рынке автоперевозок грузов имеется значительное количество проблем, связанных, прежде всего, с недостатками нормативного регулирования допуска перевозчиков к осуществлению международных перевозок грузов, а также экспедиторской деятельности. В целом респонденты выразили мнение о том, что необходимо предпринимать меры, обеспечивающие участие в

¹ Агентство РК по регулированию и развитию финансового рынка <https://finreg.kz/>

перевозках добросовестных перевозчиков и экспедиторов, в том числе за счет расширения системы добровольного подтверждения услуг установленным государственным стандартам, создания обществ взаимного страхования и других возможных мер.

Страховые компании проявили заинтересованность в формировании новых услуг страхования с участием гарантийного фонда, созданного группой транспортных или экспедиторских компаний.

Результаты обсуждения на круглом столе

Как один из методов проведения «качественного» исследования использовались данные, полученные в ходе проведения круглого стола, на котором, наряду с рассмотрением предварительного отчета, обсуждались меры по развитию рынка международных перевозок грузов и экспедиторских услуг на автотранспорте. Информация и предложения участников являются полезными с точки зрения анализа рынка и результатов настоящего исследования. В частности, из обсуждений сделаны следующие выводы:

На сегодняшний день в Казахстане допуск перевозчиков к международным перевозкам грузов максимально упрощен: требуется предоставление незначительного количества документов, срок выдачи допуска не ограничен, в действующем законодательстве критерии по отзыву допуска отсутствуют. В то же время в других странах ЕАЭС (России и Беларуси) для получения такого допуска требуется подтверждение профессиональной компетенции (международные перевозчики должны пройти соответствующее обучение в аккредитованных учебных центрах и предоставить соответствующее свидетельство о профкомпетенции, срок действия которого 5 лет) и своей платежеспособности. Срок действия допуска в этих странах ограничен. Несмотря на то, что страны ЕАЭС стремятся к согласованной транспортной политике, имеются значительные расхождения по регулированию допуска к международным перевозкам в Казахстане и в других странах ЕАЭС.

Учитывая, что на казахстанском рынке автоперевозок действует значительное количество индивидуальных предпринимателей, которые работают по патенту и не предоставляют отчетности об объемах выполненных работ и доходах, имеются значительные проблемы со сбором достоверных статистических данных, учету поступлений в бюджет. Это является значительным ограничением для развития автотранспортной отрасли. В Беларуси удалось решить проблемы по сбору статистических данных, данный опыт необходимо изучить более подробно и, возможно, использовать в Казахстане.

Вопрос экспедирования на автотранспорте достаточно сложный и давний, для его рассмотрения необходим анализ рынка в целом, при этом проблемы необходимо рассматривать комплексно, начиная с анализа рынка автоперевозок в целом. Целесообразно разработать предложения о дальнейших действиях (план действий) по развитию рынка автоперевозок, где учесть возможность реализации предложенных механизмов, при этом определить, какие этапы необходимо выполнить, ответственных исполнителей, источники финансирования и т.д.

Одной из основных проблем, сдерживающих развитие экспедиторской деятельности на автомобильном транспорте, являются недостатки нормативного регулирования, которым бы определялись: роль экспедитора в организации автоперевозок, перечень услуг, требования к договору экспедитора с перевозчиком, предел его ответственности, условия допуска экспедитора к оказанию этих услуг. По сути, регулирование экспедиторской

деятельности на автотранспорте практически отсутствует, что является причиной появления на рынке недобросовестных экспедиторов, сложностей в страховании. Возможно, целесообразно предложить какие-то временные меры, исходя из опыта Европы. Предложения по добровольной сертификации экспедиторских услуг и созданию гарантийных фондов направлены на совершенствование добросовестной деятельности, а не на регулирование.

Представители бизнеса одобрили предложенные для рассмотрения инструменты по совершенствованию рынка экспедиторских услуг на автотранспорте, информация о которых представлена в следующих разделах отчета: добровольную сертификацию, создание обществ взаимного страхования, гарантийного фонда. Однако применение данных механизмов только в экспедиторской деятельности ощутимых результатов не даст. Необходимо применять предложенные инструменты для всех участников цепочки поставок, в том числе для перевозчиков, владельцев складов и т.д.

Сегодня вход на рынок автоперевозок ничем не ограничен, любой желающий может стать участником казахстанского рынка автоперевозок, как перевозчиком, так и экспедитором. Качество услуг и добросовестность таких участников не гарантированы. Важно, чтобы для членства в гарантийном фонде, а также при сертификации были определены четкие критерии отбора, такие, как длительность работы на рынке не менее 10 лет, отсутствие претензий со стороны контрагентов и т.д., что позволит ограничить участие недобросовестных компаний-однодневок.

Рассматривая идею о создании гарантийных фондов, необходимо отметить, что такие фонды могут использоваться не только в сфере страхования, но и как механизм отсрочки платежей для ее участников, что, как показывает практика, довольно выгодно для бизнеса. Так, например, в Литве за счет участия в гарантийном фонде, который объединяет не только экспедиторов, но и железную дорогу, склады, его участники, в случае возникновения непредвиденных обстоятельств, имеют возможность на отсрочку платежей до 30 дней. Чтобы стать участником этой системы, компании должны пройти соответствующие процедуры и подтвердить свою добросовестность.

Участники круглого стола также отметили, что необходимо реализовывать меры по всем направлениям, как по усилению государственного регулирования, так и внедрению добровольных механизмов по совершенствованию рынка.

Разделы предварительного отчета были доработаны и дополнены с учетом высказанных предложений и мнений, а также учтены в выводах к настоящему разделу и в заключительных рекомендациях.

Основные выводы

Обобщая вышесказанное, необходимо отметить следующее:

Рынок казахстанских автоперевозок грузов довольно сложный. Далеко не все перевозки осуществляются с участием экспедитора. Действующее нормативное регулирование не обеспечивает добросовестное выполнение взятых обязательств как со стороны перевозчиков, так и со стороны экспедитора.

Отсутствие полноценных статистических данных об объемах выполненных работ и доходах перевозчиков и экспедиторов значительно ограничивает возможность учета поступлений в бюджет, принятия своевременных государственных и управленческих

решений по развитию автотранспортной отрасли. *Целесообразно более подробно изучить опыт других странах ЕАЭС по сбору статистических данных и оценить возможность его применения в Казахстане, исходя из оценки имеющихся технических и нормативно-правовых возможностей.*

Действующая законодательная база не стимулирует участников автоперевозок к качеству оказываемых услуг, предел ответственности участников перевозок не определен.

Меры по совершенствованию деятельности автоперевозчиков

В международной практике применяются различные инструменты, такие, как:

Лицензирование международных перевозок грузов – применяется в странах ЕС (транспортная лицензия), в Беларуси и в некоторых других странах.

Как отмечалось в отчете ранее, до 2005 года международная перевозка грузов была включена в перечень лицензируемых видов деятельности, однако в целях либерализации рынка данное требование было отменено. Учитывая, что на рынке автоперевозок услуги по перевозке грузов в основном оказывают индивидуальные предприниматели, малые и микро-предприятия, введение требований о лицензировании станет весомым ограничением в их деятельности. Решение о введении лицензирования данного вида деятельности должно быть взвешенным и основанным на анализе последствий.

Допуск к международным перевозкам с учетом профессиональной компетенции и платежеспособности, и ограничением срока действия – применяется в России и в Беларуси.

Как отмечалось ранее, в Казахстане допуск перевозчиков к международным перевозкам грузов носит фактически формальный характер. По мнению разработчиков исследования, целесообразно рассмотреть возможность внесения изменений и дополнений в действующие Правила допуска автомобильных перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок грузов¹ и включить в них:

- Требования о соответствии лиц, ответственных за осуществление международных автомобильных перевозок, установленным квалификационным требованиям;
- Подтверждение устойчивого финансового положения, при этом, возможно, предусмотреть требование о предоставлении статистической отчетности;
- Срок действия допуска, возможно, с учетом особых требований для начинающих перевозчиков;
- Перечень нарушений, которые ведут к отзыву допуска, правила и процедуру отзыва допуска.

Требование об обязательном членстве международных автоперевозчиков грузов в саморегулируемых организациях (СРО, в т.ч. ассоциациях), как это принято в Казахстане для некоторых других сфер деятельности. При этом контроль деятельности СРО должен осуществлять государственный уполномоченный орган. Учитывая, что на рынке автоперевозок грузов действует значительное количество ИП, их объединение в СРО позволит обеспечить эффективное регулирование их деятельности через СРО грузов, в том числе выполнение требований по соответствующей профессиональной подготовке, сертификации и страхованию, исключить участие на рынке недобросовестных

¹ Утверждены Приказом министра транспорта и коммуникаций РК № 523 от 24.08.2011 г.

перевозчиков. Для введения этого требования необходимо внесение соответствующих изменений в действующее законодательство (в т.ч. Закон об автомобильном транспорте).

Меры по совершенствованию экспедиторской деятельности

В международной практике применяются различные инструменты, такие, как:

Закон и правила о транспортно-экспедиторской деятельности – разработан в России и в Беларуси, а также в ряде других стран.

Вопрос о необходимости принятия закона об экспедировании в Казахстане неоднократно обсуждался. В 2018 году АНЭК проведено исследование о проблемах экспедиторской деятельности на железнодорожном транспорте, на основании которого сделаны выводы о необходимости принятия этого закона. Однако работа над разработкой данного законодательного акта так и не началась. В Законе о транспортно-экспедиторской деятельности необходимо предусмотреть:

- требования к договору транспортной экспедиции;
- введение понятия «экспедиторские документы» (документы, подтверждающие заключение договора транспортной экспедиции), применяемых в международной практике, и определить их перечень;
- установить необходимость разработки Правила транспортно-экспедиционной деятельности на автомобильном транспорте, где предусмотреть перечень экспедиторских услуг, требования к качеству и порядок их оказания;
- определить права, обязанности и ответственность экспедитора и клиента, а также основание и размер ответственности экспедитора перед клиентом за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, а также за нарушение срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции в соответствии с общепринятыми международными нормами.

Лицензирование экспедиторской деятельности – применяется в Бельгии, Польше, Португалии и Словакии.

Учитывая, что экспедиторский бизнес Казахстана зародился в сравнении с мировыми морскими державами недавно и продолжает развиваться, лицензирование экспедиторской деятельности может стать значительным препятствием для развития этого бизнеса. Принимая также во внимание государственный курс на либерализацию рынка и поддержку малого и среднего предпринимательства, введение лицензирования на данном этапе нецелесообразно.

Получение специальных разрешений на осуществление экспедиторской деятельности, как это принято в Турции, или ***регистрация*** экспедиторских компаний в уполномоченных органах, как это принято в Испании и Франции.

В начале 90-х, когда экспедиторский бизнес на железнодорожном транспорте только зарождался, экспедиторские компании обязаны были пройти регистрацию в Министерстве транспорта и коммуникаций. Для этого министром подписан соответствующий приказ, в соответствии с которым Департамент железнодорожного транспорта проводил проверку состоятельности экспедиторской компании по формальным признакам и регистрацию для заключения договора с железной дорогой. Предпринятые меры позволили сократить дебиторскую задолженность у железных дорог, вызванной появлением компаний-

«однодневки», иностранные экспедиторы, которые в то время преобладали на рынке, вынуждены были стать резидентами страны и, соответственно, уплачивать налоги.

На настоящем этапе регистрация экспедиторов может рассматриваться как временная мера по регулированию экспедиторской деятельности на автомобильном транспорте, для ее реализации необходимо определить критерии, которым должна соответствовать экспедиторская компания для регистрации, такие, как наличие сертификата о профильном обучении, стаж работы, положительная репутация и т.д. Кроме того должны быть нормативно утверждены процедура прохождения регистрации и исполнительный орган. Важно, чтобы данная мера действительно обеспечивала исключение недобросовестных экспедиторов и не обрела только формальный характер, ведущий к усложнению ведения бизнеса.

Обязательная сертификация (или подтверждение соответствия) услуг по экспедированию грузов автотранспортом – применяется в Беларуси.

Обязательная сертификация услуг по экспедированию грузов автотранспортом может применяться как самостоятельный инструмент государственного контроля или стать одним из условий для регистрации или получения лицензии. Для введения этого требования так же, как и в вышеуказанных случаях, потребуются внесение изменений и дополнений в действующие нормативные документы, однако для включения обязательной сертификации экспедиторских услуг на автотранспорте уже имеется хорошая нормативная основа:

- Закон о техническом регулировании (№ 603 от 9.11.2004 г. с актуальными изменениями)¹;
- Правила подтверждения соответствия (утверждены Приказом министра по инвестициям и развитию РК № 710 от 12.10.2018 г.)² и другие нормативные документы.

Учитывая, что при оказании экспедиторских услуг на железнодорожном транспорте при заключении договора национальная железнодорожная компания самостоятельно проверяет добросовестность компаний, а также тот факт, что перевозка осуществляется на условиях предоплаты, целесообразно рассматривать обязательную сертификацию только для услуг по экспедированию грузов автотранспортом.

Для реализации вышеперечисленных мер по совершенствованию деятельности автоперевозчиков и экспедиторов потребуются объемная законодательная работа и, соответственно, длительное время, а также административные ресурсы на их реализацию.

Требование об обязательном членстве экспедиторов, организующих международные автоперевозки грузов, **в саморегулируемых организациях (СРО)**, контроль за деятельностью которых должен осуществлять государственный уполномоченный орган. Требование об обязательном членстве экспедиторов в СРО может рассматриваться как альтернатива требованию об обязательной сертификации, так как членство в СРО подразумевает в числе других мер сертификацию. В случае одобрения решения о введении требований об обязательном членстве экспедиторов, организующих

¹ http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z040000603_#z454

² <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1800017758>

международные автоперевозки грузов, в СРО, данное требование должно быть включено в Закон об экспедировании, который предстоит принять.

«Мягкие» меры по совершенствованию деятельности участников рынка

В международной практике применяются, можно так назвать, «мягкие» (добровольные) механизмы совершенствования рынка, которые могут быть реализованы без значительного пересмотра действующего законодательства, в сравнительно короткие сроки и без вовлечения государственного административного ресурса.

К «мягким» мерам совершенствования рынка можно отнести: добровольное подтверждение соответствия услуг (перевозчика, экспедитора и других участников цепочки поставок) установленным государственным стандартам, создание саморегулирующих организаций, обществ взаимного страхования и гарантийных фондов.

Добровольное подтверждение соответствия экспедиторских (перевозочных и других в сфере автоперевозок) услуг государственным стандартам может являться как самостоятельный инструмент, направленный на повышение качества услуг, так и стать условием для вступления компании в саморегулирующую организацию, в общество взаимного страхования или для участия в гарантийном фонде.

Общества взаимного страхования и гарантийные фонды. В ходе исследования была выявлена необходимость поиска эффективных решений по обеспечению страховой защиты интересов грузоотправителя, перевозчика и экспедитора. Для развития страхования в сфере международных перевозок грузов может быть рассмотрена идея создания Общества взаимного страхования (по аналогии с TTclub) или реализация принципов саморегулирующей организации и создание гарантийных фондов.

Данные механизмы могут быть реализованы без внесения (или без значительных) изменений в действующее законодательство по инициативе заинтересованных транспортных ассоциаций. Их внедрение возможно в сравнительно короткие сроки, именно поэтому в следующих разделах представлен более подробный анализ возможности реализации указанных «мягких» мер.

На основании вышесказанного можно сделать выводы о том, что необходимо реализовывать меры по всем направлениям, как по усилению государственного регулирования, так и по внедрению добровольных механизмов по совершенствованию рынка.

II. Добровольное подтверждение соответствия как инструмент формирования надежных экспедиторских услуг

Общая информация

Как отмечалось ранее, одним из эффективных инструментов защиты интересов клиентов на сегодня является добровольное подтверждение соответствия экспедиторских услуг установленным стандартам с выдачей сертификата государственного образца (добровольная сертификация).

По своей сути добровольная сертификация услуг экспедиторов является процессом проверки соответствия работы (услуг) экспедиторской компании установленным стандартам независимой от поставщиков и производителей стороной (третьей стороной) – аккредитованным органом подтверждения соответствия (ОПС). ОПС получает право осуществлять проверку соответствия (аккредитацию) в Национальном центре аккредитации¹ (НЦА), выполнив все требования законодательства, при этом в штате ОПС должны быть эксперты-аудиторы в соответствующей области, которые также проходят сертификацию (информация о них официально размещена²). Для получения аккредитации ОПС предоставляет в НЦА все требуемые документы, разрабатывает процедуру проведения подтверждения соответствия (например, экспедиторских услуг) и т.д. Информация о действующих ОПС размещается в реестре субъектов аккредитации на сайте НЦА³. Работа ОПС периодически проверяется Национальным центром аккредитации (проводятся инспекционные проверки).

Что дает добровольная сертификация экспедиторских услуг?

Во-первых, компания проходит проверку соответствия добровольно, что само по себе говорит о готовности компании проходить какую-либо проверку, о том, что компания заботится о своем имидже и имеет средства на эти цели;

Во-вторых, беспристрастную и компетентную оценку работы компании проводит независимая компания (ОПС), которая аккредитована на выполнение проверки соответствия, ее работа также проверяется со уполномоченным органом, что практически исключает возможность сговора и профанации.

Таким образом, наличие сертификата соответствия у экспедиторской компании позволяет потребителям их услуг (грузоотправителям, партнерам):

- минимизировать риск некачественного обслуживания;
- в определённой степени быть уверенными в добросовестности и надежности экспедиторской компании.

Несмотря на то, что сегодня подтверждение соответствия экспедиторских услуг законодательно нигде не требуется, для экспедиторов сертификат соответствия также дает определенные выгоды и преимущества, такие, как:

¹ НЦА – единственный национальный орган по аккредитации в области оценки соответствия (<http://www.nca.kz/>)

² На сайте «Единая информационная система технического регулирования и метрологии» (ЕИСТРМ) в Реестр экспертов-аудиторов (<https://kazmemst.kz/systems/rea/>)

³ <http://www.nca.kz/new/reestr/index.php>

- Формирование положительного имиджа компании для потенциальных потребителей и партнеров, что имеет особое значение, учитывая специфику экспедиторского бизнеса;
- Возможность использования сертификатов и знаков сертификации для более эффективной рекламы (информация о сертификатах размещается на сайте НЦА¹;
- Результаты проверки опытными экспертами позволяют получить компании достоверную информацию о качестве и недостатках оказываемых услуг, и, соответственно, предпринять своевременные меры по их улучшению.

Нормативная основа

В соответствии с Законом РК «О техническом регулировании» № 603 от 9.11. 2004 г. (с актуальными изменениями) подтверждение соответствия продукции (услуг или процессов) на территории Республики Казахстан носит обязательный или добровольный характер.

Подтверждение соответствия – процедура, результатом которой является документальное удостоверение (в виде декларации о соответствии или *сертификата соответствия*) соответствия объекта требованиям, установленным техническими регламентами, стандартами, или условиям договоров;

Обязательное подтверждение соответствия – процедура, посредством которой осуществляется подтверждение соответствия продукции требованиям, установленным техническими регламентами;

Добровольное подтверждение соответствия – процедура, посредством которой осуществляется подтверждение соответствия продукции, услуги, процессов, проводимая по инициативе изготовителя (исполнителя) или продавца на соответствие стандарту, иному документу или специальным требованиям заявителя.

При обязательном подтверждении соответствия подтверждается соответствие продукции требованиям регламентов, конкретных стандартов, обеспечивающих его безопасность для жизни и здоровья человека, охраны окружающей среды, предупреждение действий, вводящих в заблуждение потребителей относительно качества и безопасности объекта.

При добровольном подтверждении соответствия подтверждается соответствие продукции или услуг требованиям стандартов или иных нормативных документов *по выбору заявителя*, а также специальным требованиям заявителя.

Процедуры подтверждения соответствия проводят *органы по подтверждению соответствия (далее – ОПС)* и испытательные лаборатории, аккредитованные по закрепляемым направлениям деятельности в порядке, установленном законодательством РК об аккредитации в области оценки соответствия на право проведения таких работ.

Подтверждение соответствия при обязательном и добровольном подтверждении продукции или услуг требованиям, установленным регламентами или стандартами, осуществляется в соответствии с Техническим регламентом «Процедуры подтверждения соответствия», утвержденным ПП РК² № 90 от 4.02. 2008 г.³.

¹ <http://rep.nca.kz/>

² Постановление Правительства Республики Казахстан

³ <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P080000090>

В соответствии с законодательством РК обязательного подтверждения соответствия экспедиторских услуг не требуется. В то же время имеется нормативная основа для добровольного подтверждения экспедиторских услуг на железнодорожном транспорте по следующим стандартам:

- СТ РК 1294-2004 – «Экспедиторские услуги на железнодорожном транспорте. Общие требования», утвержден Приказом Комитета по стандартизации, метрологии и сертификации Министерства индустрии и торговли Республики Казахстан № 433 от 14.12.2004 г.¹ (введен с 2006 г.);
- СТ РК 2024-2010 – «Услуги транспортно-экспедиторские. Общие требования», утвержден Приказом председателя Комитета технического регулирования и метрологии Министерства индустрии и новых технологий РК № 521-од от 22.11.2010 г.² (введен с 2012 г.).

Первый стандарт распространяется на организации, предоставляющие экспедиторские услуги, независимо от их организационно-правовой формы и формы собственности, в том числе перевозчиков, действующих в сфере железнодорожного транспорта, при выполнении перевозок грузов в прямом железнодорожном и прямом смешанном сообщениях.

Второй из вышеперечисленных стандартов содержит практически все те же разделы, что и стандарт экспедиторских услуг на железнодорожном транспорте и является универсальным для всех видов транспорта, в том числе и автомобильного. Настоящий стандарт распространяется на транспортно-экспедиторские услуги, оказываемые транспортно-экспедиторскими предприятиями при организации перевозок грузов в прямом и смешанном сообщениях. Однако, в отличие от первого стандарта, сфера его действия не распространяется на перевозчиков.

Кроме перечисленных выше двух стандартов, устанавливающих требования непосредственно к экспедиторской услуге, имеется также *Государственный стандарт РК (СТ РК 3.43-2003) «Порядок сертификации экспедиторских услуг по перевозке грузов на железнодорожном транспорте»³*, которым устанавливаются применяемые схемы сертификации и порядок проведения сертификации экспедиторских услуг по перевозке грузов на железнодорожном транспорте, и распространяется на организации, предоставляющие экспедиторские услуги, в том числе перевозчиков.

В соответствии с СТ РК 1294-2004 и СТ РК 3.43-2003 для подтверждения соответствия экспедиторских услуг по перевозке грузов на железнодорожном транспорте (далее ПГЖД) применяется сертификация. Компании, подтвердившей соответствие оказываемых ею услуг, ОПС выдает сертификат соответствия, который регистрируется в реестре государственной системы технического регулирования (<http://rep.nca.kz/>).

Аналогичного стандарта, определяющего применяемые схемы сертификации и порядок сертификации экспедиторских услуг по перевозке всеми другими видами транспорта, в том числе автомобильным, пока не принято.

¹https://www.egfntd.kz/rus/tv/80677.html?sw_gr=-1&sw_str=%D0%A1%D0%A2%20%D0%A0%D0%9A%201294-2004&sw_sec=-1

²https://www.egfntd.kz/rus/tv/347484.html?sw_gr=-1&sw_str=%D0%A1%D0%A2%20%D0%A0%D0%9A%202024-2010&sw_sec=-1

³https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30019945#pos=45;-33

По мнению экспертов, в области подтверждения соответствия экспедиторских услуг, имеющих стандарты достаточно для организации системы добровольного подтверждения соответствия экспедиторских услуг на автомобильном транспорте.

Однако, по мнению разработчиков настоящего исследовательского проекта, целесообразно разработать как минимум еще один стандарт, определяющий порядок сертификации экспедиторских услуг для всех видов транспорта, включая автомобильный. Поэтому в настоящем исследовании представлен проект государственного стандарта «Порядок сертификации экспедиторских услуг по перевозке грузов» (см. в Приложении 4).

Возможно, также имеет смысл внести соответствующие изменения в СТ РК 2024-2010 и включить в охват его действия кроме экспедиторов также и перевозчиков, как это сделано в СТ РК 1294-2004.

Порядок проведения подтверждения соответствия экспедиторских услуг

Аккредитация ОПС осуществляется в соответствии с ГОСТ ISO/IEC 17065-2013 (ISO/IEC 17065:2012, IDT) «Оценка соответствия. Требования к органам по сертификации продукции, процессов и услуг»¹. Этот стандарт является межгосударственным² и содержит требования к компетентности, последовательности действий и беспристрастности органов по сертификации продукции, процессов и услуг, представляющей собой деятельность по оценке соответствия, проводимую третьей стороной.

Сегодня действуют, как минимум, два органа подтверждения соответствия экспедиторских услуг на железнодорожном транспорте, один из которых организован на базе учебного центра АНЭК. В связи с изданием СТ РК 2024-2010, ОПС экспедиторских услуг расширили свою сферу деятельности и готовы сертифицировать экспедиторов, оказывающих услуги всеми видами транспорта.

Однако эффективных рычагов вовлечения экспедиторских компаний добровольно подтвердить соответствие их услуг установленным стандартам пока нет. Сегодня лишь незначительное количество экспедиторских компаний, организующих перевозки по железной дороге, подтверждают соответствие своих услуг. Экспедиторы, организующие автоперевозки, не подтверждают соответствие услуг вообще.

В целом процесс сертификации услуг (в том числе экспедиторских) регулируется СТ РК 3.5-96 «Государственная система сертификации Республики Казахстан. Сертификация услуг. Основные положения»³, в соответствии с которым сертификация услуг может осуществляться по 5 схемам. Для подтверждения соответствия экспедиторских услуг на железнодорожном транспорте (СТ РК 3.43-2003) следующим схемам:

- *Схема № 1. «Оценка мастерства исполнения». Подтверждение соответствия путем проверки мастерства исполнителя услуг (выборочная проверка). Действует 12 месяцев.*

¹ https://online.zakon.kz/document/?doc_id=36009011

² Межгосударственный стандарт (ГОСТ) – региональный стандарт, принятый Межгосударственным советом по стандартизации, метрологии и сертификации Содружества независимых государств.

³ https://online.zakon.kz/document/?doc_id=30014825

- *Схема № 2.* «Оценка процесса оказания услуги». Проверка (выборочная) технологического процесса, мастерства исполнителя, условий обслуживания. Действует 18 месяцев.
- *Схема № 5.* Сертификация системы качества. Данный вид сертификации осуществляется только органами по сертификации систем качества. Действует 36 месяцев.

Схема №2 является более полной и включает виды проверки по схеме № 1, поэтому как правило ОПС при сертификации используют схему №2.

Логично, что при разработке стандарта «Порядок сертификации транспортно-экспедиторских услуг. Общие требования» для всех видов транспорта целесообразно предусмотреть те же схемы проверки.

Одним из документов, который должен представить ОПС для аккредитации, является «Процедура проведения подтверждения соответствия экспедиторских услуг» (далее в настоящем разделе Процедура-ПС), которым расписан пошаговый порядок действий конкретного ОПС по подтверждению соответствия экспедиторских услуг требованиям, установленным в стандартах.

Процедура подтверждения соответствия осуществляется на основании заявки, которую подает экспедиторская компания в ОПС. Заявка (с указанием выбранной схемы подтверждения соответствия) подается в установленной в Процедуре-ПС форме, к ней прикладываются документы, список которых также определен в Процедуре-ПС. После рассмотрения заявки и приложенных документов ОПС принимает Решение о проведении сертификации услуг, которое также оформляется соответствующим образом.

На основании Заявки и Решения ОПС и экспедиторская компания оформляют договор (ОПС должна быть разработана типовая форма договора, в который сторонами по взаимному согласованию могут вносить некоторые изменения). Стоимость услуг ОПС работы определяется согласно утвержденному Тарифу ОПС.

Схема №2 предусматривает оценку процесса оказания услуг, которая может осуществляться двумя способами: проверкой технологического процесса, условий обслуживания; оценкой системы менеджмента.

При проверке технологического процесса контролируется:

- полнота технологической документации;
- соответствие квалификации исполнителей требованиям выполняемого технологического процесса;
- соблюдение технологической дисциплины.

При оценке системы менеджмента проверяется:

- политика в области качества;
- руководство по качеству;
- соответствие элементов системы менеджмента установленным требованиям.

Оценка соответствия услуг проводится путем использования следующих методов:

- визуального (путем осмотра зон погрузки груза в подвижной состав и наблюдения за выполнением погрузочно-разгрузочных операций);

- социологического исследования (путем опроса грузоотправителей и грузополучателей – пользователей услуг, изучения их жалоб, претензий и т.п.);
- аналитического исследования (проведения анализа содержания документации: оценки правильности расчетов размещения и крепления грузов, оформления перевозочных и других документов и др., обобщения результатов всех других обследований);
- экспертной оценки (проверка технологического процесса, условий работы, правоустанавливающих, обязательных, технологических и нормативных документов, опыта работы, квалификации персонала, наличия системы качества и др.).

Проверка услуг состоит из следующих этапов:

1. Организационные вопросы: Проведение совещания с администрацией компании о целях проверки, назначение от администрации предприятия ответственного лица для обеспечения работы экспертов. Решение вопросов технического обеспечения работы экспертов (помещение, компьютер, телефон). *Результатом является протокол вступительного совещания.*
2. Оценка юридического статуса предприятия. Проверка учредительных документов и документов, обеспечивающих деятельность предприятия (устав, свидетельство о регистрации/перерегистрации. Проверка обоснованности размещения предприятия (договор аренды, свидетельство на право собственности).
3. Анализ организации деятельности предприятия. Состоит из следующих шагов:
 - проверка технического обеспечения деятельности предприятия (помещение, средства связи, оргтехника);
 - проверка организационной структуры, наличие положений об отделах, должностных инструкций, штатного расписания, приказов по личному составу, трудовых книжек сотрудников на предприятии, трудовых договоров, документов (дипломов, свидетельств), подтверждающих квалификацию руководителей и сотрудников предприятия;
 - проверка обеспеченности нормативными документами, регулирующими деятельность предприятия (законы, международные транспортные конвенции, инструкции и правила) и система их актуализации. Доведение до сведения оперативных сотрудников текущих изменений нормативных документов;
 - проверка наличия типовых проформ документов (договоров, заявок, поручений и др. документов);
 - проверка наличия действующих договоров с клиентами, перевозчиками, портами, агентами, брокерами и другими предприятиями для обеспечения деятельности.
4. Проверка наличия претензий от клиентуры и порядка их рассмотрения.
5. Выборочная проверка исполнения договоров с клиентами по их заявкам на транспортно-экспедиторское обслуживание. Результатом выборочной проверки является Акт выборочной проверки результатов оказания услуг (по форме, утвержденной Процедурой-ПС).

6. Проведение заключительного совещания с администрацией предприятия по результатам проверки. *Результатом является протокол заключительного совещания.*

По завершении проверки эксперт-аудитор (руководитель группы) составляет документы (по форме, утвержденной Процедурой-ПС):

- Акт проверки;
- Акт выборочной проверки результатов оказания услуг;
- Отчет о несоответствии для выполнения корректирующих действий (если имеет место).

Документы составляются в двух экземплярах, один экземпляр выдается заявителю, второй экземпляр остается в ОПС.

При наличии несоответствий: заявитель принимает корректирующие меры в установленное Процедурой-ПС время и предоставляет отчет по устранению несоответствий (по установленной форме) с приложением подтверждающих документов.

После этого весь пакет документов направляется эксперту-аудитору, назначенному для экспертного анализа, не принимавшего участия в оценке. *Таким образом в ОПС должно быть, как минимум, два эксперта-аудитора.*

При положительном результате оценки соответствия оформляется *Решение о выдаче сертификатов соответствия и оформляется Сертификат соответствия (с помощью онлайн опций на сайте НЦА)*, который регистрируется в Журнале «Реестр сертификатов соответствия на услуги», в порядке, установленном СТ РК 3.11 «Государственная система сертификации РК. Правила ведения Государственного реестра».

При отрицательном результате оценки соответствия оформляется Решение об отказе в выдаче Сертификата соответствия.

Сертификат соответствия содержит следующую информацию:

1. наименование и адрес ОПС;
2. наименование и адрес заявителя;
3. область сертификации, в том числе: вид оцененной экспедиторской услуги, нормативные документы, на соответствие которым оценивается услуга;
4. применяемая схема подтверждения соответствия;
5. дату введения сертификата в действие и дату окончания его действия;
6. любая другая информация, требуемая схемой сертификации.

Вместе с сертификатом Заявителю может быть предоставлено право использовать Знак соответствия, если Заявитель при подаче заявки указал о своем намерении его получить.

Кроме основной проверки для гарантии, что оцененная экспедиторская компания продолжает соответствовать всем критериям подтвержденного соответствия, ОПС проводит *инспекционный контроль в течение всего срока действия Сертификата соответствия* не реже одного раза в год в соответствии с Планом-графиком. Порядок проведения инспекционного контроля также должен быть включен в Процедуру-ПС.

Основные выводы

Как отмечалось ранее, уже в настоящее время имеется достаточная нормативная база для проведения добровольного подтверждения соответствия экспедиторских услуг государственным стандартам.

На сегодняшний день для полной систематизации процесса недостает только одного стандарта, определяющего применяемые схемы сертификации и порядок сертификации экспедиторских услуг по перевозке всеми другими видами транспорта, в том числе автомобильным. В рамках настоящего исследования Проект государственного стандарта «Порядок сертификации транспортно-экспедиторских услуг. Общие требования», (представлен в Приложении 4), который должен быть рассмотрен и утвержден в соответствии с процедурами «Правил разработки, согласования, экспертизы, утверждения, регистрации, учета, изменения, пересмотра, отмены и введения в действие национальных стандартов (за исключением военных национальных стандартов), национальных классификаторов технико-экономической информации и рекомендаций по стандартизации»¹ (утверждены Приказом министра по инвестициям и развитию РК № 918 от 26.12.2018 г).

Согласование стандарта, национального классификатора и рекомендаций по стандартизации включает следующие этапы:

- публичное обсуждение;
- согласование с заинтересованными субъектами национальной системы стандартизации;
- техническое обсуждение в техническом комитете по стандартизации или в Национальном органе по стандартизации.

Несмотря на наличие ОПС, оказывающих услуги по подтверждению соответствия экспедиторских услуг на железнодорожном транспорте и готовых оказывать аналогичные услуги для автомобильного и других видов транспорта, согласование предложенного стандарта не дает уверенности, что большое количество экспедиторов будут заинтересованы пройти проверку. Так, например, сертификат о соответствии экспедиторских услуг на железнодорожном транспорте в настоящее время имеет порядка 10-13 компаний. Ранее, когда в соответствии с законодательством при государственных закупках сертифицированные экспедиторы имели некоторые преференции, заинтересованность экспедиторов в добровольном подтверждении соответствия услуг была значительно выше.

Поэтому для вовлечения экспедиторов в процесс добровольной сертификации может быть рекомендовано следующее:

- При участии целевых транспортных ассоциаций проводить агитационную работу и популяризировать добровольный сертификат соответствия как гарант надежности и добросовестности компании, проводить соответствующую маркетинговую работу (всем хорошо известна история про «Звезды Мишлена», являющиеся высшей наградой ресторанного бизнеса, которые придумал производитель шин для автомобилей для развития автомобильного туризма);
- В критериях вступления в общества взаимного страхования и гарантийного фонда включить (информация в следующем разделе) требование о добровольной сертификации;
- Предложить Евразийскому (или Межгосударственному) совету по стандартизации, метрологии и сертификации рассмотреть возможность принятия межгосударственного стандарта для экспедиторских услуг. Необходимо отметить,

¹ <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1800018075>

что, вероятно, попытки разработать межгосударственный стандарт для железнодорожного транспорта уже предпринимались, так как в интернете найден проект этого документа¹. Однако информация о дальнейшей истории этого вопроса в доступных источниках не выявлена.

¹ https://www.railways.kz/sites/default/files/novyy_gost_ekspeditor_.docx

III. Гарантийный страховой фонд как инструмент формирования надежных экспедиторских услуг

Общие понятия

Гарантийный страховой (компенсационный) фонд – вид взаимного страхования, который предусматривает обеспечение страховой защиты имущественных интересов физических и юридических лиц на некоммерческой взаимной основе путем консолидирования необходимых для этого средств в обществах взаимного страхования (ОВС), как правило, создаваемых в форме потребительского кооператива.

Экономико-организационный механизм взаимного страхования построен на тех же принципах, что и коммерческое страхование (передача риска страховщику, аккумулярование страхового фонда, распределение ущерба среди участников страхования и т.д.), но имеет свои отличительные от коммерческого страхования особенности:

- объединение страхователями финансовых ресурсов в специально создаваемой организации-страховщике для страхования собственных имущественных интересов путем распределения ущерба между собой;
- целью деятельности ОВС является максимально полное удовлетворение потребностей только своих членов в страховой защите;
- формирование страхового фонда, находящегося в совместной собственности всех членов за счет их взносов;
- отсутствие у каждого страхователя в отдельности единоличного права на распоряжение этим фондом и на его использование;
- наличие у страхователей прав и обязанностей по участию в управлении, распоряжении этим фондом и использовании средств фонда;
- наличие у каждого из страхователей материальной ответственности по обязательствам, связанным с созданием страховых продуктов за счет средств этого фонда;
- распределение материальной ответственности по обязательствам, связанным с созданием страховых продуктов, между страховщиком и его страхователями;
- стоимость взаимного страхования значительно ниже стоимости коммерческого страхования за счет: минимизации нагрузки на страховой тариф, ввиду исключения элементов получения прибыли и отсутствия страховых посредников; выбора страхового риска наиболее актуального в условиях игнорирования менее важных рисков; взаимного доверия страхователей и страховщиков и т.д.;
- отсутствие агрегатного лимита по страховым возмещениям.

Организация взаимного страхования основывается на профессиональной однородности состава участников (нередко с учетом территориальной принадлежности), которая определяет единство страховых интересов в части объектов страхования и страховых рисков.

При взаимном страховании создаются предпосылки для управления риском на качественно более высоком уровне, чем в коммерческом страховании. Профессиональная селекция рисков, более широкое и целенаправленное финансирование превентивных мероприятий, соответствующее научно-техническое финансирование, инвестирование профессиональных интересов и т.д. – все это создает материальные возможности по уменьшению вероятности появления рисков и убытков и снижению цены страхования.

Наиболее значимым преимуществом взаимного страхования перед коммерческим является то, что страховщик формируется не как коммерческая организация, преследующая собственные интересы, а как организация взаимопомощи, обеспечивающая разделение ущерба между своими участниками. Средства, за счет которых формируется страховой фонд, остаются в собственности членов общества, а не уходят сторонней организации. Свободные средства фонда могут размещаться на финансовых рынках с использованием различных инструментов для получения инвестиционной прибыли либо на них могут финансироваться мероприятия по снижению рисков страхователей.

Денежные средства ОВС образуются за счет вступительных взносов действительных членов, страховых платежей (взносов), доходов от инвестирования средств страховых резервов и других поступлений.

При вступлении в ОВС каждым участником страхового фонда (страхователем) уплачивается вступительный взнос, размер которого определяется общим собранием ОВС. Вступительные взносы используются для образования гарантийного фонда (резерва). Сумма вступительного взноса возвращается страхователю при выходе его из ОВС или при его ликвидации. Прекращение членства в ОВС влечет за собой прекращение договора страхования.

Выбор страховых рисков, их количество, а также размер франшизы существенно влияют на размер страховых платежей (взносов).

Обычно члены ОВС уплачивают страховые взносы в виде аванса (60-80% от расчетного годового взноса) и дополнительного взноса. Авансовый взнос уплачивается в начале полисного года или частями в течение этого года. Дополнительный взнос уплачивается по истечении года. Он может быть больше или меньше расчетного остатка в зависимости от финансового результата страхования. При необходимости для покрытия убытков и восстановления равновесия между поступлениями и расходами ОВС может взиматься второй и третий дополнительные взносы.

Размер страховых взносов определяется с учетом:

- общей убыточности по рискам, подлежащим страхованию;
- стоимости перестрахования;
- расходов на управление ОВС и административных расходов;
- инфляции;
- общей тенденции роста или уменьшения убыточности ОВС;
- размеров сформированных резервных фондов;
- результатов инвестирования резервных средств ОВС.

Размер взносов каждого индивидуального члена может существенно отличаться, но даже при отсутствии страховых случаев он не может быть ниже определенного уровня, необходимого для покрытия управленческих и административных расходов ОВС, отчислений в резервные фонды, перестрахования и т. п.

Страховые взносы членов ОВС составляют основные средства для компенсации убытков и его существования. Они расходуются на:

- возмещение убытков членов ОВС по застрахованным рискам;
- проведение превентивных мер по предотвращению наступления страховых случаев;
- перестрахование;
- создание резервных фондов;
- административно-управленческие издержки (расходы совета директоров и содержание управляющих).

При выходе члена из ОВС он должен уплатить «выходной взнос» (релиз) для покрытия возможных убытков, которые могут быть отнесены к ответственности ОВС.

ОВС предоставляют своим членам неограниченное покрытие, т.е. ответственность ОВС по возмещению убытков его членов не ограничена.

Теоретически общая сумма полученных страховых премий от всех страхователей должна равняться сумме убытков, выплаченных всем страхователям за страховой период, плюс накладные расходы. В тех случаях, когда по результатам страховых операций за год имеется превышение совокупной собранной премии над суммами выплаченных убытков, эта разница подлежит возврату членам ОВС, либо переводится в гарантийный фонд (резерв) ОВС по решению его членов.

Участие в ОВС не сводится только к вопросам страхования, взаимность предполагает также наложение обязательств по информационным и консультационным услугам (предоставление информационных материалов, проведение семинаров, стажировки, консультации по юридическим вопросам, экспертный анализ договоров и т.д.).

Основные функции ОВС:

- урегулирование претензий;
- страхование и перестрахование;
- инвестиции;
- статистика и бухгалтерия;
- работа с корреспондентами-представителями.

Наивысшим органом управления ОВС является общее собрание его членов. Обычно каждый член имеет количество голосов в зависимости от объемов страхования.

Руководящим органом ОВС является совет директоров или комитет, в компетенцию которого входит решение следующих вопросов:

- определение финансовой политики и распоряжение фондами;
- одобрение оплаты требований членов ОВС о компенсации наиболее крупных убытков, а также сумм убытков, решение об оплате которых по правилам ОВС отнесено к компетенции совета;
- досудебное рассмотрение споров между членами ОВС;
- подписание перестраховочных контрактов;
- фиксирование размера и порядка оплаты членами страховых взносов (премий);

- установление размера дополнительных взносов (премий);
- вознаграждение управляющим ОВС;
- использование денежных резервов ОВС.

Руководителем ОВС, как правило, приглашается профессиональный страховщик или назначается специальный управляющий.

Взаимное страхование имеет ряд преимуществ по сравнению с коммерческой формой страховой защиты, так как:

- Правила и условия страхования устанавливаются членами ОВС самостоятельно, а не внешней стороной (страховой компанией, приселяющей собственный коммерческий интерес), что позволяет более полно учитывать интересы и особенности деятельности страхователей и специфику страхуемых рисков.
- Взаимное страхование дешевле коммерческого, так как ОВС не преследует цели извлечения прибыли, кроме того, в страховой тариф не включаются издержки на управление и оценку рисков, на урегулирование убытков и других расходов, которые обычно несет страховая компания.
- Формируемые ОВС резервы используются исключительно в интересах членов, не изымаются на счета страховщиков, а остаются в непосредственном распоряжении ОВС, что позволяет выгодно инвестировать излишки накопленных средств. Излишки накопленных средств могут быть использованы на пополнение страховых резервов и уменьшение размера страховых взносов на очередной год.

Вместе с тем в деятельности ОВС имеют место и отрицательные моменты. Так, например:

- Для создания ОВС одной из первоочередных задач является необходимость формирования значительного денежного фонда в короткие сроки, способного обеспечить покрытие рисков его участников. Плавное увеличение объемов страхового портфеля ОВС можно обеспечить за счет передачи части рисков в сострахование коммерческим компаниям или путем осуществления перестрахования рисков из портфеля ОВС. Однако такой подход существенно замедлит формирование собственного фонда ОВС. Другим вариантом формирования фонда является привлечение кредитных средств, но такой метод может стать разорительным или малоэффективным.
- Как правило, члены ОВС заранее не знают точно размер своего страхового взноса, что осложняет планирование затрат каждого из членов ОВС.
- Узкоспециализированный характер страхования в ОВС ведет к кумуляции риска и отсутствию возможности диверсификации страхового портфеля.

Международный опыт

В настоящее время ОВС занимают значимое место в системе страховых отношений большинства зарубежных стран. Во многих развитых странах взаимное страхование является важным условием формирования полноценной конкурентной среды, оказывает серьезное противодействие значительной концентрации в страховой сфере, необоснованному росту цен на страховые услуги.

Согласно данным, опубликованным Международной Федерацией взаимного и кооперативного страхования, доля мирового рынка ОВС в 2017 году выросла до 26,7%. Во всем мире более 5 100 ОВС, которые в 2017 году совместно получили более 1,3 триллиона долларов США страховых премий. Наиболее сильные позиции на мировом рынке взаимного страхования занимают США (34 %), Япония (22 %), Германия (9%), Франция (9%).

Направлением широкого применения системы ОВС являются отраслевые страховые клубы. Специфика их деятельности, а, следовательно, и востребованность именно этой формы организации страховой защиты, определяется следующими главными факторами:

- риски имеют малую вероятность, но губительные (катастрофические) последствия, поэтому требуется возможность «безлимитного покрытия»;
- риски имеют специфику и неравномерное распределение, а также отсутствует достаточное количество статистических данных для адекватного андеррайтинга, поэтому возможно предоставление достаточного покрытия только в рамках «корпоративных» взаимоотношений сторон, базой для которых является система ОВС.

В сфере страхования перевозок грузов крупнейшими в мире ОВС (клубами взаимного страхования) являются Through Transport Mutual Insurance Association Ltd (ТТ Club), Tokio Marine Kiln и Lloyd.

Из них именно ТТ Club является крупнейшим в мире ОВС, специализирующимся на страховании неморской части интермодальных перевозок. Основанный в 1968 г. ТТ Club предоставляет комплексное страховое покрытие, отвечающее требованиям транспортной отрасли. ТТ Club предоставляет страхование в следующих секторах: порты и портовые власти, стивидоры, экспедиторы, автоперевозчики, судовладельцы, железнодорожные операторы, лизинговые компании, операторы складов и логистические компании.

Так как ТТ Club является ОВС, страхование осуществляется по себестоимости, не извлекая прибыль из страхования своих членов, у него отсутствуют акционеры и необходимость удовлетворять их финансовые интересы: все решения принимаются управляющими клуба на основе Устава и Правил клуба, а также на общем собрании Совета директоров, выбираемых из самих членов клуба.

Особенность ТТ Club в том, что он сам является страховой Ассоциацией транспортных организаций и действует на принципах взаимного страхования. ТТ Club имеет свои представительства более чем в 90 странах мира, располагает сетью корреспондентов более чем в 100 городах Европы, Азии, Африки и Америки.

Членами ТТ Club являются более 10000 компаний в 150 странах мира, из них 25 из 30 крупнейших в мире судовладельцев, 5 из 6 портовых холдингов, 2 из 3 ведущих мировых лизинговых компаний. Стоит отметить, что членами ТТ Club являются около 3500 экспедиторов, из них 22 – крупнейшие в мире. ТТ Club страхует 75% мирового парка контейнеров. Около 40% контейнерного оборота в мире обрабатывается компаниями-членами ТТ Club.

ТТ Club предоставляет дифференцированное страховое покрытие для следующих групп членов или страхователей:

- транспортно-экспедиционным компаниям (экспедирование всеми видами транспорта);
- перевозчикам-несудовладельцам (NVOС);
- линейным и судовым агентам;
- железнодорожным операторам;
- LCL-консолидаторам;
- курьерским компаниям;
- таможенным брокерам;
- таможенным складам и складам временного хранения;
- фрахтователям (slot/space);
- международным и таможенным автоперевозчикам;
- логистическим и складским операторам;
- стивидорам, операторам терминалов (морских и внутренних), контейнерным депо;
- морским администрациям портов;
- лизинговым компаниям;
- судовым и crew- менеджерам;
- грузовладельцам.

Для каждой группы в Правилах ТТ Club есть предложения по стандартному перечню рисков и дополнительному. Стандартные условия (правила), разработанные ТТ Club, одинаковы для всех членов, что освобождает от необходимости изучения и оценки условий, заключенных членами клуба договоров страхования при их сотрудничестве между собой.

Набор страхуемых рисков очень широк, ТТ Club осуществляет страхование:

- (1) гражданско-правовой ответственности своего члена (страхователя):
 - за груз и имущество клиента (включая суда и самолеты);
 - за ошибки и упущения служащих (профессиональная ответственность);
 - перед третьими лицами (включая случайное загрязнение, а также имущество партнеров и субподрядчиков);
 - за штрафы и пошлины;
 - перед арендодателем (склад / терминал);
- (2) расходов (в т.ч. юридических, сюрвейерских, при ликвидации последствий аварии, карантин, в результате неправильной засылки груза, общей аварии, при удержании фрахта и т.д.)
- (3) имущества (здания, сооружения, причалы, сухие доки, ро-ро рампы и т.п.)
- (4) погрузо-разгрузочного оборудования (портальные краны, ричтакеры, контейнеровозы, погрузчики и т.п.)
- (5) контейнеров, шасси, железнодорожного подвижного состава, портофлота, автотранспорта (авто-каска);
- (6) перерывов в производстве (включая блокировку причала);
- (7) военных, политических и террористических рисков;
- (8) грузов.

Стандартное страховое покрытие TT Club по договору не лимитировано по количеству страховых случаев и агрегатной страховой сумме. Если у страхователя происходит несколько случаев за год, то страхование не прекращается в середине периода в связи с «исчерпанием агрегатного лимита». Например, стандартный общий лимит TT Club по страхованию ГПО автоперевозчика (CRM-страхование) – от 250 тыс. до 750 тыс. долл. США по каждому случаю (количество случаев за год не ограничено).

Безусловно, высокие лимиты должны подкрепляться финансовой стабильностью страховщика. Рейтинг финансовой надежности TT Club, присвоенный агентством A.M.Best – «А» («отличный»).

Учитывая тот аспект, что TT Club предоставляет страховую защиту исключительно в сфере перевозок, клуб имеет сеть представительств в 120 странах мира, которые, являясь профессионалами в сфере перевозок, оказывают членам клуба помощь на месте в разрешении возникающих проблем и конфликтов. Через них или непосредственно от Club член Club может получить консультации при наступлении страховых случаев, получить помощь в урегулировании претензий к члену и т. п.

В зависимости от ситуации (проблемы) корреспондент TT Club имеет возможность привлечь соответствующую экспертную организацию или юридическую фирму в своей стране.

Средняя допустимая убыточность по уставу TT Club как ассоциации взаимного страхования равна около 75% (варьируется по годам). Это означает, что TT Club выплачивает 3/4 всей полученной им премии в виде страхового возмещения. Не говоря уже о расходах, которые несет TT Club на обслуживание комплексного и «технологичного» страхования транспортной индустрии. Такая убыточность не приемлема для коммерческих страховщиков.

В Российской Федерации действует Федеральный закон «О взаимном страховании» № 286-ФЗ от 29 ноября 2007 г. Однако взаимное страхование в России пока что применяется недостаточно широко. В едином государственном реестре субъектов страхового дела на 17.08.2020 зарегистрированы 236 организаций, из них только 10 обществ взаимного страхования (для всех видов деятельности), при этом 8 из них связано с транспортом: 7 – осуществляют страхование средств наземного транспорта (за исключением средств железнодорожного транспорта) и одно – страхование грузов.

По мнению некоторых экспертов, незначительное количество обществ взаимного страхования в России связано с рядом факторов, один из которых – недостаточная осведомленность предпринимательской среды о преимуществах взаимного страхования.

Взаимное страхование в Казахстане

Согласно статье 845 Гражданского кодекса Республики Казахстан граждане и юридические лица могут страховать свои имущественные интересы на взаимной основе, путем объединения в обществах взаимного страхования необходимых для этого средств.

Взаимное страхование в Казахстане регулируется Законом РК «О взаимном страховании» № 163-III ЗРК от 5 июля 2006 г. (далее – Закон ВС).

В настоящее время *уполномоченным органом в отношении деятельности ОВС является Агентство Республики Казахстан по регулированию и развитию финансового рынка.*

Согласно Закону:

- взаимное страхование – одна из форм страхования, при которой каждый страхователь является членом общества взаимного страхования;
- общество взаимного страхования (ОВС) – юридическое лицо, созданное в организационно-правовой форме потребительского кооператива¹ в целях осуществления взаимного страхования имущественных интересов своих членов.

Учредительными документами ОВС являются учредительный договор и устав.

Учредительный договор общества должен содержать:

- 1) обязанность учредителей по подписанию договора страхования и внесению страховых премий;
- 2) размер вносимых учредителями денежных взносов на административные расходы, связанные с созданием и организацией деятельности общества.

Устав, помимо сведений, предусмотренных законодательными актами Республики Казахстан, должен содержать:

- 1) основания объединения членов общества, включая указание на общность имущественных интересов, подлежащих взаимному страхованию, профессиональную принадлежность членов общества, общность сфер деятельности и интересов;
- 2) ответственность членов общества, в том числе субсидиарную ответственность по страховым обязательствам, а также по внесению дополнительных взносов;
- 3) классы страхования;
- 4) порядок уплаты страховых премий и иных взносов;
- 5) порядок формирования и использования страховых и иных резервов, создаваемых обществом;
- 6) порядок предоставления членам общества информации о деятельности общества;
- 7) порядок вступления в члены общества, а также основания и порядок прекращения членства в обществе.

К уставу прилагается список членов ОВС.

В соответствии со статьей 9 Закона ВС, количество членов ОВС должно быть не менее двухсот пятидесяти, что является значительным ограничением для более широкого применения ОВС как альтернативы коммерческого страхования.

В отличие от казахстанского законодательства в российском законодательстве (Федеральный Закон № 286-ФЗ от 29.11.2007 «О взаимном страховании») предусмотрена возможность создания ОВС по инициативе не менее чем пяти физических лиц, но не более чем двух тысяч физических лиц и (или) по инициативе не менее чем трех юридических лиц, но не более чем пятисот юридических лиц.

Членство в ОВС возникает после уплаты первой страховой премии согласно заключенному договору страхования. Учредитель, не внесший страховой премии и не подписавший договора страхования в сроки, установленные учредительным договором, исключается из состава учредителей.

¹ Потребительским кооперативом признается добровольное объединение граждан на основе членства для удовлетворения материальных и иных потребностей участников, осуществляемое путем объединения его членами имущественных (паевых) взносов. В случаях, предусмотренных законодательными актами, в потребительский кооператив могут вступать юридические лица.

Объектом взаимного страхования могут быть законные имущественные интересы членов ОВС, объединенные одними и теми же рисками, связанными с их деятельностью.

ОВС вправе разработать вид страхования, сочетающий признаки и содержание двух и более классов страхования, предусмотренных уставом общества, с учетом ограничений по совмещению классов страхования, устанавливаемых законодательством Республики Казахстан о страховании и страховой деятельности.

Деятельность по взаимному страхованию не подлежит лицензированию.

ОВС не вправе осуществлять деятельность: по видам обязательного страхования, а также **по страхованию гражданско-правовой ответственности**, что также является ограничением применения данного механизма в экспедиторской деятельности

Кроме деятельности по взаимному страхованию, ОВС вправе осуществлять следующие виды деятельности:

- инвестиционную деятельность в порядке, предусмотренном нормативным правовым актом уполномоченного органа;
- выдачу своим членам займов в пределах выкупной суммы, предусмотренной соответствующим договором накопительного страхования;
- выдачу своим членам займов на уплату страховых премий;
- продажу специализированного программного обеспечения, используемого для автоматизации деятельности обществ;
- продажу специальной литературы по страхованию и страховой деятельности на любых видах носителей информации;
- продажу или сдачу в аренду имущества, ранее приобретенного для нужд общества;
- предоставление консультационных услуг по вопросам, связанным со страховой деятельностью;
- организацию и проведение обучения в целях повышения квалификации специалистов в области взаимного страхования.

ОВС вправе создавать филиалы и представительства в соответствии с законодательством Республики Казахстан.

Управляющими органами ОВС являются:

- высший орган – общее собрание членов общества;
- исполнительный орган – коллегиальный орган (правление) или лицо, единолично осуществляющее функции исполнительного органа (председатель);
- контрольный орган – служба внутреннего аудита.

Согласно информации, размещенной на сайте Агентства Республики Казахстан по регулированию и развитию финансового рынка¹, в настоящее время в Казахстане зарегистрировано 15 ОВС, осуществляющих свою деятельность в сфере страхования рисков сельского хозяйства.

Гарантированный фонд на основе ОВС

Учитывая законодательный запрет ОВС осуществлять деятельность по страхованию гражданско-правовой ответственности, транспортно-экспедиционные компании и

¹ <http://finreg.kz>

автоперевозчики вправе организовывать ОВС (или можно их назвать гарантийные страховые фонды) для страхования средств транспорта; складов (терминалов), оборудования или иного имущества; судебных расходов; титула; от прочих финансовых убытков (предпринимательский риск) при неполучении оплаты за оказанные услуги по перевозке груза.



Рис.1. Схема работы гарантийного страхового фонда на базе ОВС

Гарантийный фонд в рамках саморегулируемой организации

В связи с тем, что создание ОВС является затруднительным, в т.ч. ввиду законодательных ограничений деятельности по некоторым видам страхования (запрет на страхование гражданско-правовой ответственности в РК) или невыгодным с экономической точки зрения, но в силу различных причин создание гарантийного фонда необходимо в общественных отраслевых интересах (высокий спрос на страхование рисков гражданской правовой ответственности экспедиторов и автоперевозчиков), возможно создание комбинированной системы гарантий, состоящей из гарантийного фонда отраслевой ассоциации и коммерческого страхования по принципу саморегулируемой организации. Возможность создания СРО предусмотрена и казахстанским законодательством — действует Закон РК «О саморегулировании» (№ 390-V ЗРК от 12 ноября 2015 года)¹, в соответствии с которым саморегулирование — комплекс мер, направленных на самостоятельное регулирование физическими и юридическими лицами осуществляемой ими деятельности, основанной на утверждении правил и стандартов СРО, осуществлении контроля за их соблюдением, а также обеспечении имущественной ответственности субъектов саморегулирования. СРО — некоммерческая организация, основанная на добровольном либо обязательном членстве по принципу общности деятельности ее членов.

Механизм комбинированной системы гарантий:

¹ <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1500000390>

1. *Гарантийный фонд (ГФ)* – денежный фонд, формируемый в отраслевой ассоциации за счет средств ее членов в целях обеспечения исполнения, например, договоров:
 - организации перевозок;
 - перевозок;
 - транспортной экспедиции.

ГФ формируется в денежном виде и учитывается в виде неснижаемого остатка на отдельном банковском счете отраслевой ассоциации.

Выплаты из ГФ могут осуществляться при наступлении следующих рисков, например:

- при неоплате участнику ГФ оказанных им услуг ввиду ликвидации, банкротства заказчика услуг или при наступлении форс-мажорных обстоятельств;
- при возникновении непредвиденных расходов на ликвидацию последствий аварии (крушения);
- при наступлении гражданско-правовой ответственности участника ГФ по возмещению ущерба грузу в размере, превышающем 10 000 000 тенге или в результате несоблюдения температурного режима;
- при наступлении иных рисков, застраховать которые в страховой компании проблематично.

Взаимоотношения между ГФ и его участником оформляются договором на предоставление гарантии.

2. *Страховая компания* (страховой пул), предоставляющий необходимую страховую защиту участникам ГФ.

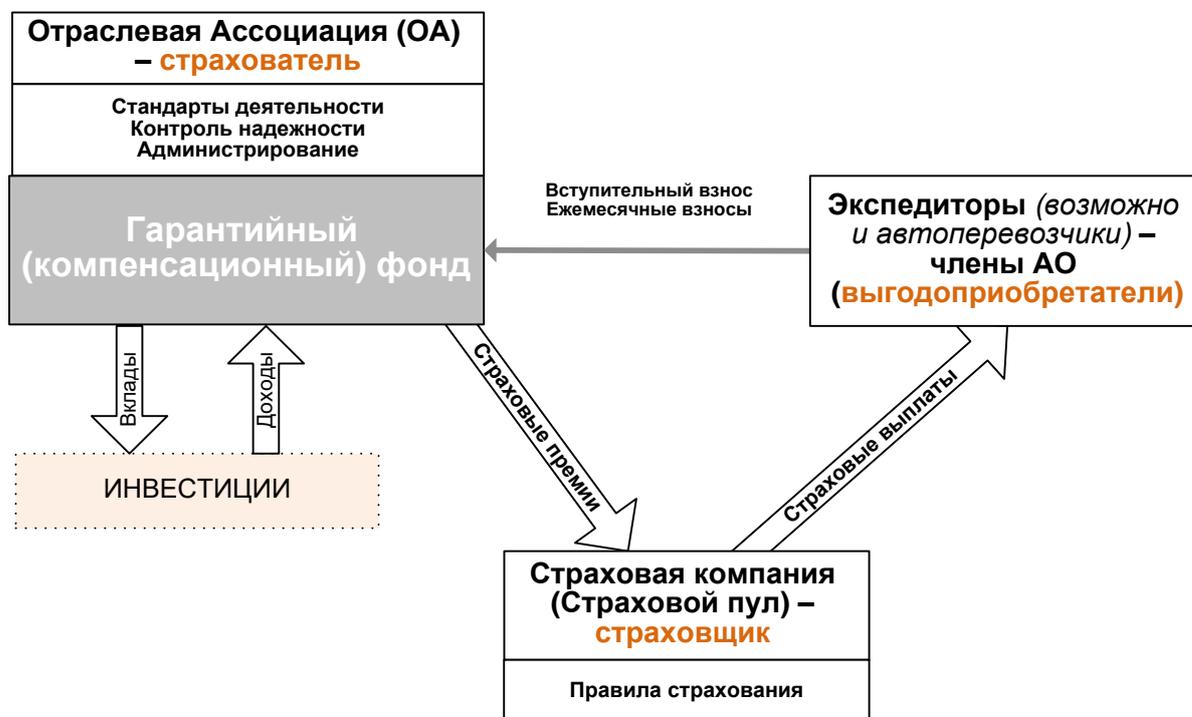


Рис.2. Схема работы гарантийного фонда по принципам саморегулируемой организации

Назначение Гарантийного фонда:

1. Обеспечение гарантий возмещения убытков членом отраслевой ассоциации при наступлении рисков:
 - которые страховые компании не принимают на страхование;
 - наступление которых маловероятно, поэтому нет необходимости в их коммерческом страховании, но их последствия могут значительно повлиять на производственную деятельность;
 - иных рисков, наступление которых вероятно, но на страхование которых, по мнению членом-участников Гарантийного фонда, нет необходимости уплачивать годовую страховую премию.
2. Осуществление гарантийных выплат, предусмотренных Соглашением о Гарантийном фонде.
3. Из Гарантийного фонда могут осуществляться компенсации страховой компании при невозможности реализации ею своих регрессных прав, например, ввиду банкротства контрагента участника Гарантийного фонда.
4. Наличие Гарантийного фонда предоставит возможность снизить размер страховой премии.

Преимущества смешанной гарантии:

- учитывая сложившуюся на рынке ситуацию, при которой коммерческие страховые компании все чаще отказываются страховать ответственность за груз, появляется возможность «клубного» страхования гражданско-правовой ответственности экспедиторов и автоперевозчиков в первую очередь за сохранность экспедируемого или перевозимого груза, т.к. отраслевая ассоциация, как саморегулируемая организация, является для страховой компании «гарантом» профессионализма своих членом;
- наличие в системе гарантий страховой компании значительно снижает нагрузку на вступительный и периодические взносы членом отраслевой ассоциации.

Основные выводы

Обобщая вышесказанное, можно отметить, что каждая из предложенных моделей имеет свои преимущества и недостатки. В таблице 4 ниже представлена информация о преимуществах и недостатках каждой из предложенных моделей.

Основное преимущество гарантийного фонда на основе Общества Взаимного Страхования в том, что в пакет услуг по страхованию включаются только актуальные риски, без посредников, без извлечения прибыли, а также без включения франшизы, что в итоге предполагает меньшую стоимость услуг по страхованию.

Однако для реализации модели на основе ОВС потребуются внесение изменений в действующее законодательство – в Закон ВС (по аналогии с законодательством РФ):

- В статье 9 закона ВС предусмотреть возможность создания ОВС по инициативе не менее чем пяти физических лиц и (или) по инициативе не менее чем трех юридических лиц;
- В п. 2 статьи 13 исключить подпункт 1) ограничивающий возможность осуществлять страхование гражданско-правовой ответственности.

Таблица 4. Сравнение двух моделей создания гарантированного страхового фонда (через ОВС и Саморегулируемые организации)

ОВС		СК + ГФ	
« - »	« + »	« - »	« + »
Необходимо внесение изменений в действующее законодательство (снижение требуемого количества членов и включение в список страхуемых рисков ГПО, по аналогии с российским законодательством)			Действующее законодательство может применяться без изменений.
Значительная составляющая административных расходов			Основная часть административных расходов лежит на Страховой компании
	Правила страхования с полным учетом интересов членов ОВС	Правила страхования СК с учетом ее интересов	
	Большая заинтересованность всех членов ОВС в уменьшении степени риска, т.к. убыточность влияет на стоимость и выплаты осуществляются из создаваемого ими страхового фонда	Выполнение обязательств, установленных договором страхования	
	Управление и распоряжение страховым фондом членами ОВС	Страховыми резервами распоряжается СК	
	Отсутствие страховой франшизы	Стандартные страховые франшизы	
Значительный размер взносов (вступительный, периодический, чрезвычайный)	Возврат части взносов при выходе из ОВС		Уплачивается только страховая премия % от страховой суммы
	Низкая стоимость страхования, т.к. пакет только актуальных	Большая стоимость страхования, т.к. большой набор	

ОВС		СК + ГФ	
« - »	« + »	« - »	« + »
	рисков, без посредников, без извлечения прибыли	рисков, участие посредников, прибыльная и административная нагрузка	
	Ограниченный пакет необходимых рисков	Стандартный набор рисков	
Высокорисковый однородный страховой портфель за счет кумуляции риска			Диверсифицированный страховой портфель
Высокая стоимость перестрахования			Стандартные ставки на перестрахование
	Страховые взносы – собственность членов ОВС	Страховые премии – собственность СК	
Распределение убытков между членами ОВС			Страховые выплаты – убытки СК
	Полное покрытие убытков	Установление лимитов ответственности СК	
	Свободные средства фонда размещаются на финансовых рынках для получения инвестиционной прибыли ОВС либо используются для финансирования мероприятий по снижению рисков членов ОВС	Размещение денежных средств – инвестиционный доход СК	

На основании результатов настоящего исследования, можно сделать выводы о том, что необходимо развивать все виды страхования, а именно:

- «классические» с участием коммерческой страховой компании, при этом для обеспечения привлекательных услуг страхования, необходимы меры по совершенствованию действующего законодательства в части определения перечня экспедиторских услуг на автотранспорте и предела ответственности экспедитора;
- путем создания гарантийного фонда на основе ОВС (по аналогии с TT Club), при этом необходимо внесение изменений в законодательство в части снижения минимального количества участников в ОВС и включение возможности осуществлять страхование гражданско-правовой ответственности;
- путем создания гарантийного фонда в рамках саморегулирующей организации (транспортной ассоциации) с участием страховой компании (или пула страховых компаний), при этом в сферу его деятельности можно включить не только обеспечение страховой защиты, но и другие услуги, например, возможность отсрочки платежей, как это работает в Литве.

Поэтому гарантийный фонд может быть создан в рамках заинтересованной транспортной ассоциации, не дожидаясь внесения изменений в действующее законодательство.

Заключение и рекомендации

В настоящее время на рынке международных автоперевозок грузов, в том числе осуществляемых с участием экспедитора, имеется значительное количество проблем, ведущих к теневым доходам, имеют место факты недобросовестности как со стороны автоперевозчиков, так и со стороны экспедиторов, существующее нормативное регулирование не направлено на обеспечение качества услуг.

Основными негативными факторами являются:

- В настоящее время имеются значительные проблемы со сбором достоверных статистических данных о перевозках грузов автотранспортом, учетом поступлений от этой деятельности в бюджет. Это связано прежде всего с тем, что на казахстанском рынке автоперевозок действует значительное количество индивидуальных предпринимателей, которые работают по патенту и не предоставляют отчетности об объемах выполненных работ и доходам. Отсутствие достоверной статистики является значительным ограничением для своевременных государственных и управленческих решений по развитию автотранспортной отрасли.
- Допуск перевозчиков к международным перевозкам грузов носит фактически формальный характер, действующая законодательная база не стимулирует к обеспечению надежности и качеству оказываемых услуг.
- Практически отсутствует нормативное регулирование экспедиторской деятельности, которым бы определялись: роль экспедитора в организации автоперевозок, перечень услуг, требования к договору экспедитора с перевозчиком, предел его ответственности, условия допуска экспедитора к оказанию этих услуг.
- Наличие пробелов в законодательстве является одной из причин того, что страховые компании не готовы оказывать полноценные услуги по страхованию ГПО экспедитора (и перевозчика). Кроме того, услуги по страхованию грузов, в которых заинтересованы все участники перевозок, предоставляются на крайне невыгодных для клиентов условиях.

На основании результатов настоящего исследования, а также учитывая мнения участников рынка международных автоперевозок грузов, можно сделать вывод о том, что необходимо реализовывать комплекс мер как по усилению государственного регулирования, так и внедрению добровольных механизмов по совершенствованию рынка.

В сфере государственного регулирования первоочередными задачами являются:

- Разработка механизма по сбору достоверной статистических данных об международных автоперевозках грузов с учетом опыта других стран, и введение соответствующих нормативных требований,
- Ужесточение требований к получению и использованию допуска к международным автоперевозкам грузов, с учетом профессиональной компетенции, репутации и платежеспособности автоперевозчиков, при этом также необходимо определить срок действия этих разрешительных документов,

перечень нарушений для его отзыва и процедуры отзыва допуска и внесение соответствующих изменения в Правила допуска автомобильных перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок грузов (утверждены Приказом министра транспорта и коммуникаций РК № 523 от 24.08.2011 г.). Целесообразно также разработать нормативный документ о порядке получения свидетельства профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика.

- Разработка и принятие Закона о транспортно-экспедиторской деятельности, в котором определить следующие ключевые моменты:
 - требования к договору транспортной экспедиции;
 - права, обязанности и ответственность экспедитора и клиента;
 - понятие «экспедиторские документы»;
 - необходимость разработки Правил транспортно-экспедиционной деятельности на автомобильном транспорте, где предусмотреть перечень экспедиторских услуг, требования к качеству и порядок их оказания;
 - основание и размер ответственности экспедитора перед клиентом за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, а также за нарушение срока исполнения обязательств.

- Введение требований об обязательном членстве международных автоперевозчиков грузов в саморегулируемых организациях (СРО) контроль за деятельностью которых должен осуществлять государственный уполномоченный орган. Учитывая, что на рынке автоперевозок грузов действует значительное количество ИП, их объединение в СРО позволит обеспечить эффективное регулирование их деятельностью через СРО, в том числе выполнение требований по соответствующей профессиональной подготовке, сертификации и страхованию, исключить участие на рынке недобросовестных перевозчиков.

- Введение требований об обязательной сертификации услуг *по экспедированию грузов автотранспортом в международном сообщении* (для железнодорожного транспорта в настоящее время не требуется) либо требований об обязательном членстве экспедиторов, организующих международные автоперевозки в СРО, для чего внести соответствующие изменения и дополнения в действующее законодательство.

Заинтересованным транспортным ассоциациям предпринять меры по внедрению добровольных механизмов совершенствования рынка, которые могут быть реализованы без значительного пересмотра действующего законодательства, в сравнительно короткие сроки:

- Добровольное подтверждение соответствия экспедиторских (перевозочных и других в сфере автоперевозок) услуг государственным стандартам;
- Гарантийных фондов на основе ОВС (по аналогии с TT Club) и в рамках саморегулирующей организации (транспортной ассоциации) с участием страховых компаний.

Транспортному бизнесу рекомендуется: принимать активное участие в обсуждении имеющихся проблем и поиску решений; поддержать инициативу ассоциаций о

создании гарантийных фондов и рассмотреть возможность участия в них, уделить внимания вопросам профессиональной подготовки своих специалистов.

Транспортным компаниям и грузовладельцам для исключения возникновения проблем с недобросовестными участниками рынка при заключении договора запрашивать бухгалтерские документы (форму 1 «Бухгалтерский баланс», форму 2 «Отчет о результатах финансовой деятельности»), проверять сведения об отсутствии задолженности на сайте налоговых органов <http://kgd.gov.kz/ru/services/>, отсутствие действующих судебных разбирательств и решений на сайте <https://office.sud.kz/lawsuit/>, вести собственную базу данных надежных партнеров и т.д.

Для принятия окончательных решений о мерах, требуемых для развития международных автомобильных перевозок с участием экспедитора результаты настоящего исследования и рекомендации необходимо рассмотреть на заседаниях Комитета транспорта МИИР РК, НПП «Атамекен» с участием транспортных ассоциаций и представителей бизнеса. Некоторые вопросы могут быть вынесены на обсуждение в Консультативный комитет по транспорту и инфраструктуре ЕЭК.

Транспортным сообществом должен быть разработан совместный план действий по реализации принятых решений, в котором необходимо определить этапы и сроки его реализации, ответственных исполнителей и источники финансирования.

Приложение 1. Форма статистического отчета международных автомобильных перевозках Республики Беларусь

УТВЕРЖДЕНО
Постановление
Национального
статистического комитета
Республики Беларусь
28.10.2016 № 156

ГОСУДАРСТВЕННАЯ СТАТИСТИЧЕСКАЯ ОТЧЕТНОСТЬ

КОНФИДЕНЦИАЛЬНОСТЬ ГАРАНТИРУЕТСЯ ПОЛУЧАТЕЛЕМ ИНФОРМАЦИИ

Представление искаженных данных государственной статистической отчетности, несвоевременное представление или непредставление такой отчетности влекут применение мер административной или уголовной ответственности в соответствии с законодательными актами

ОТЧЕТ
о международных автомобильных перевозках
за январь-_____ 20__ года
(месяц)

Представляют	Срок представления	Форма 4-тр (международные) (Минтранс)	
юридические лица, осуществляющие международные автомобильные перевозки, государственному учреждению «Транспортная инспекция Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь»; государственное учреждение «Транспортная инспекция Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь» – агрегированные первичные статистические данные: Министерству транспорта и коммуникаций; Министерство транспорта и коммуникаций – официальную статистическую информацию Национальному статистическому комитету	на 25-ый день после отчетного периода	Код формы по ОКУД	0629512
	на 60-ый день после отчетного периода	Квартальная	
	на 61-ый день после отчетного периода		

Полное наименование юридического лица _____

Почтовый адрес (фактический) _____

Электронный адрес (www, e-mail) _____

Регистрационный номер респондента в статистическом регистре (ОКПО)	Учетный номер плательщика (УНП)
1	2

РАЗДЕЛ I

**ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ,
ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, ФОНД ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ И СРЕДНЕСПИСОЧНАЯ
ЧИСЛЕННОСТЬ РАБОТНИКОВ, ЗАНЯТЫХ МЕЖДУНАРОДНЫМИ АВТОМОБИЛЬНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ**

Таблица 1

Финансовые показатели работы автомобильных перевозчиков, осуществляющих международные автомобильные перевозки

тысяч рублей

Наименование показателя	Код строки	Всего (сумма граф 2 и 4)	В том числе		
			грузовых транспортных средств		автобусов
			всего	из них работающих по процедуре международных дорожных перевозок	
А	Б	1	2	3	4
Выручка от эксплуатации транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки грузов и пассажиров – всего (сумма строк 02 и 03).....	01				
в том числе:					
по договорам с резидентами Республики Беларусь.....	02				
по договорам с нерезидентами Республики Беларусь.....	03				
из нее полученная в виде авансов в наличной валюте.....	04				
Из строки 01:					
выручка от эксплуатации транспортных средств, осуществляющих транзитные перевозки грузов и пассажиров.....	05				
выручка от эксплуатации грузовых транспортных средств грузоподъемностью до 20 тонн.....	06				х
Начисленные налоги и сборы из выручки, включая налог при упрощенной системе налогообложения.....	07				
Затраты, связанные с эксплуатацией транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки грузов и пассажиров – всего (сумма строк 09, с 11 по 14, 16, 17, с 19 по 21).....	08				
в том числе:					
затраты на оплату труда.....	09				
из них водителей.....	10				

тысяч рублей

Наименование показателя	Код строки	Всего (сумма граф 2 и 4)	В том числе		
			грузовых транспортных средств		автобусов
			всего	из них работающих по процедуре международных дорожных перевозок	
А	Б	1	2	3	4
налоги и отчисления от средств на оплату труда	11				
затраты на топливо	12				
затраты на ремонт и техническое обслуживание транспортных средств	13				
амортизация основных средств и нематериальных активов	14				
из них транспортных средств	15				
арендные платежи	16				
возмещение работникам расходов при служебных командировках за границу	17				
из них водителям	18				
земельный налог	19				
дорожные сборы	20				
прочие затраты	21				
Прибыль, убыток (-) (строка 01 минус строки 07, 08)	22				
Начисленные налоги и сборы из прибыли (дохода)	23				
Лизинговые платежи по транспортным средствам	24				

Таблица 2

Фонд заработной платы и среднесписочная численность работников, занятых международными автомобильными перевозками*

Наименование показателя	Код строки	Единица измерения	Всего персонала	Из него водителей		
				грузовых транспортных средств		автобусов
				всего	из них работающих по процедуре международных дорожных перевозок	
А	Б	В	1	2	3	4
Фонд заработной платы работников списочного состава, занятых международными автомобильными перевозками	30	тыс. руб.				
Среднесписочная численность работников, занятых международными автомобильными перевозками	31	чел.				

* Заполняется в отчете за январь-декабрь.

РАЗДЕЛ II
НАЛИЧИЕ И РАБОТА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ
ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Таблица 3

Работа транспортных средств, используемых для осуществления международных автомобильных перевозок

Наименование показателя	Код строки	Единица измерения	Всего (сумма граф 2 и 4)	В том числе		
				грузовых транспортных средств всего	из них работающих по процедуре международных дорожных перевозок	автобусов
А	Б	В	1	2	3	4
Количество транспортных средств, используемых для осуществления международных автомобильных перевозок грузов (пассажиров):						
на начало отчетного периода	40	шт.				
на конец отчетного периода	41	шт.				
Количество грузовых транспортных средств грузоподъемностью до 20 тонн, используемых для осуществления международных перевозок грузов:						
на начало отчетного периода (из строки 40)	42	шт.				х
на конец отчетного периода (из строки 41)	43	шт.				х
Количество ездов (заездов) с грузом (пассажирами)	44	ед.	х			
Перевезено грузов (пассажиров)	45	т (чел.)	х			
из них транзитом	46	т (чел.)	х			
Из строки 45:						
между государствами-членами Евразийского экономического союза	47*	т (чел.)	х			
каботажными автомобильными перевозками по территории государства-члена Евразийского экономического союза (сумма строк 49, 53 и 57)	48*	т				х
в том числе по территории:						
Республика Армения (сумма строк 50, 51 и 52)	49	т				х
в том числе по областям:						
Арагацотн	50	т				х
Лори	51	т				х
Тавуш	52	т				х
Кыргызская Республика (сумма строк 54, 55 и 56)	53	т				х
в том числе по областям:						
Таласская	54	т				х
Чуйская	55	т				х
Иссык-Кульская	56	т				х
Российская Федерация (сумма строк 58, 59 и 60)	57	т				х
в том числе по областям:						
Брянская	58	т				х
Псковская	59	т				х
Смоленская	60	т				х

* Данные по строкам 47 и 48 заполняются в отчете за январь-декабрь.

Наименование показателя	Код строки	Единица измерения	Всего (сумма граф 2 и 4)	В том числе		
				грузовых транспортных средств		автобусов
				всего	из них работающих по процедуре международных дорожных перевозок	
А	Б	В	1	2	3	4
Грузооборот (пассажирооборот).....	61	тыс. т.км (тыс. пасс.км)	х			
из него транзит.....	62	тыс. т.км (тыс. пасс.км)	х			
Из строки 61: между государствами-членами Евразийского экономического союза.....	63*	тыс. т.км (тыс. пасс.км)	х			
грузооборот каботажных автомобильных перевозок по территории государства-члена Евразийского экономического союза (сумма строк 65, 69 и 73).....	64*	тыс. т.км				х
в том числе по территории: Республика Армения (сумма строк 66, 67 и 68).....	65	тыс. т.км				х
в том числе по областям: Арагацотн.....	66	тыс. т.км				х
Лори.....	67	тыс. т.км				х
Тавуш.....	68	тыс. т.км				х
Кыргызская Республика (сумма строк 70, 71 и 72).....	69	тыс. т.км				х
в том числе по областям: Таласская.....	70	тыс. т.км				х
Чуйская.....	71	тыс. т.км				х
Иссык-Кульская.....	72	тыс. т.км				х
Российская Федерация (сумма строк 74, 75 и 76).....	73	тыс. т.км				х
в том числе по областям: Брянская.....	74	тыс. т.км				х
Псковская.....	75	тыс. т.км				х
Смоленская.....	76	тыс. т.км				х
Общий пробег.....	77	тыс. км	х			
Пробег с грузом (пассажирами).....	78	тыс. км	х			

Примечание. Данные отчета в тысячах рублей, тысячах тонно-километров, тысячах пассажиро-километров, тысячах километров заполняются с одним знаком после запятой; в штуках, тоннах, человеках, единицах – в целых числах.

Руководитель респондента или уполномоченный на составление и представление первичных статистических данных работник респондента _____ (должность)	_____ (подпись)	_____ (инициалы, фамилия)
_____ (фамилия, собственное имя, отчество контактного лица, номер телефона, адрес электронной почты)		« ____ » _____ 20 ____ г. (дата составления государственной статистической отчетности)

* Данные по строкам 63 и 64 заполняются в отчете за январь-декабрь.

Приложение 2. Условия доступа к деятельности экспедитора в некоторых странах Европы

Подготовлено Европейской ассоциацией экспедиторских, транспортных и логистических услуг (European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services¹) (CLECAT)² (неофициальный перевод)

Страна	Обязательное условие	Требования к регистрации	Лицензионные требования	Дополнительные условия	Правовая основа
Бельгия	<p>1- Опыт По крайней мере, за последние 6 лет:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 5 лет без перерыва в компании, имеющей лицензию, или ▪ 3 года при условии 2-летнего обучения, <p>или</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2 года, если последовало 3-летнее обучение или если имеется университетский диплом, или ▪ 6 месяцев, если сдан профессиональный экзамен на FF или если сертификат о профессиональных способностях в области транспорта + дополнительный экзамен по конкретным видам деятельности FF <p>2- Финансовая гарантия (устойчивость)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 12 394,68 евро за лицензию (максимум 123 946,8 евро) <p>3- Респектабельность (добросовестность)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Доказательство добросовестного поведения со стороны органов государственной власти ▪ Нет судимости <p>4- Другое</p>		Лицензия «транспортного посредника» или «экспедитора», выданная компании.		<ul style="list-style-type: none"> ▪ - Закон от 6.06.1967 г. ▪ Королевские указы от 18/07/1975, 16/11/1990, 10/07/1992
Болгария	Регистрация в болгарском торговом реестре, необходимая для любой болгарской компании.	Регистрация в болгарском торговом реестре, необходимая для любой	Не требуется		

¹ clecat.org

² http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/wp24/van_der_Jagt__CLECAT_-_1st_session.pdf

Дания	Перевозчики должны быть юридически зарегистрированы как юридическое лицо в Дании, а разрешения на национальные или международные автомобильные перевозки выдаются только на основании соблюдения Генеральных соглашений между участниками рынка труда. , включая заработную плату по договору	болгарской компании.			
Франция	Во Франции деятельность экспедитора регулируется и подчиняется нескольким условиям: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Внесение в торговый реестр. ▪ Внесение в реестр экспедиторов. Регистрация при выполнении условий: требует наличия профессии и респектабельности (добросовестность).	Профессиональная квалификация удостоверяется «префектом региона». Требования: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Наличие диплома III уровня «Diplôme de niveau III (bac +2)», то есть специализации на транспорте, и не менее 200 часов опыта управления. ▪ Сдача специального письменного экзамена; ▪ Работал в управлении транспортной компанией 5 лет подряд, но не более чем за 3 года до подачи заявки на сертификат. Респектабельность определяется как не осужденный в соответствии с бюллетенем № 2 судимости. Требование доказывать свои финансовые возможности было отменено декретом № 2010-561 от 27 мая 2010 года.	Профессиональная квалификация подтверждается людьми, которые либо сдали письменный экзамен, либо обладают соответствующим профессиональным опытом, либо могут предоставить соответствующие дипломы.		Декрет 90-200 от 5 марта 1990, Директива СЕЕ 82/470 от 29 июля 1982 г., LOTI du 30 декабря 1982, г. Статья L1411-1 Транспортного кодекса, Décret du 27 mai 2010 - вместо Директивы 2006/123 / ЕС, ЦЕРФА № 11414 * 04.
Германия		Специальной регистрации в качестве экспедитора нет. Для вновь созданной компании объявление о создании компании должно быть сделано в местных органах власти.		Особые условия существуют, если экспедиторы действуют как автомобильные перевозчики или железнодорожные операторы.	

<p>Польша</p>	<p>Экспедиторские услуги могут оказывать только предприниматели.</p>	<p>Необходимо зарегистрироваться в качестве предпринимателя в Национальном судебном реестре (частные и государственные компании) или в Центральном реестре и информации предпринимателей (частные лица). Регистрация в последнем бесплатна.</p>	<p>Обязательно получение лицензии на так называемые посреднические услуги при автомобильных перевозках товаров. Для этого экспедитор должен доказать, что у него есть не менее 50 000 евро. Лицензия может быть предоставлена на срок от 2 до 50 лет после подачи заявления в местные органы власти предпринимателем, желающим оказывать транспортно-экспедиционные услуги.</p>	<p>Остальные обязательные требования к экспедиторам такие же, как и к автоперевозчикам (в части сертификата компетентности и т. Д.).</p>	<p>Процедура и требования основаны на Регламенте ЕС 1071, несмотря на то, что он не применяется к экспедиторам, которые одновременно не являются фактическими перевозчиками.</p>
<p>Нидерланды</p>		<p>Специальная регистрация в качестве экспедитора не требуется.</p> <p>Регистрация в качестве компании или независимой компании в Реестре Торгово-промышленной палаты.</p>	<p>Нет специальной лицензии экспедитора. Компаниям, действующим в качестве таможенных агентов через представительство, необходима лицензия при условии, что владелец компании не был осужден за налоговое мошенничество в течение последних 3 лет.</p>		
<p>Португалия</p>	<p>1- Профессиональные способности</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Получено в результате специальной проверки в рамках юрисдикции DGTT (национальный совет по транспорту - орган для экспедиторов) ▪ Первая проверка проводится через APAT (Португальская ассоциация экспедиторов). <p>2- Финансовая гарантия</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 50.000 евро на капитал ▪ Страхование гражданской ответственности на сумму 100 000 евро <p>3- Респектабельность</p>		<p>Лицензия, выданная (если вышеупомянутые условия) DGTT по поручению Министерства транспорта компании и техническим директорам</p>		

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Отсутствие судимости у менеджеров, членов совета директоров и технических директоров 				
Словакия	<p>1- способность, подтвержденная тремя способами:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Высшее образование + минимум 2 года опыта работы в сфере экспедирования грузов, или ▪ Высшее образование + не менее 1 года опыта работы в транспортно-экспедиторском секторе, или ▪ Работал менеджером транспортно-экспедиторской компании не менее 5 лет <p>2- Респектабельность</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Нет судимости 	<p>Регистрация малого бизнеса (как личного, так и в качестве компании) в реестре малого бизнеса в офисе малого бизнеса</p> <p>или</p> <p>Регистрация (как личная, так и в качестве компании) в реестре компаний в административном суде</p>	<p>Лицензия (как личная, так и корпоративная), выданная районным офисом / отделом малого бизнеса, на складские услуги и транспортное посредничество (также может быть зарегистрирована независимо)</p>	<p>Особые режимы применяются к:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Гарантии страхования таможенного долга ▪ Услуги по таможенному оформлению ▪ Некоторая транспортно-экспедиционная деятельность (Закон о почтовых услугах) ▪ Опасные грузы (национальные перевозки) ▪ Перевозка негабаритных грузов (Закон о дорожном транспорте) ▪ Транспортировка продуктов питания (Закон о пищевых продуктах и кодексе продуктов питания) ▪ Перевозка живых животных (Акт ветеринарной точности) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Торговый кодекс ▪ Закон о малом бизнесе ▪ Общие условия экспедирования Словацкой ассоциации экспедиторов
Испания	<p>1- Профессиональные способности</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Экзамен в региональном органе <p>2- Респектабельность</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Декларация респектабельности <p>3- Другое</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Компания должна соответствовать социальным и налоговым налогам. ▪ Компания должна предъявить местную лицензию на помещение 	<p>Регистрация в качестве компании в Реестре предприятий, проводимая Транспортным управлением региональной власти.</p>			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Закон 16/1987 об организации наземного транспорта, ст. 126 ▪ Королевский указ 1211/1990, ст. 167–170
Швеция		<p>Нет специальной регистрации в качестве экспедитора</p>		<p>Информацию об окружающей среде и условиях для открытия бизнеса в Швеции можно найти по адресу: http://www.isa.se</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Любой, кто занимается коммерческой деятельностью, обычно обязан вести учет. ▪ Если коммерческая деятельность осуществляется под именем, это имя может быть зарегистрировано и, таким образом, защищено (на 	

				<p>соответствующем рынке).</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Некоторые формы компаний, особенно с ограниченной ответственностью, подчиняются особым правилам принятия решений, ответственности и наблюдения. Они должны быть зарегистрированы в Шведском патентном и регистрационном бюро. 	
Швейцария				Применение единых правил перевозки опасных грузов	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Статья 439 Швейцарского кодекса обязательств регулирует договор между экспедитором и заказчиком.
Турция	<p>1- Профессиональные способности</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Пройти профессиональную квалификационную подготовку ▪ Иметь свидетельство о профессиональной квалификации (после экзамена) <p>2- Респектабельность</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Нет судимости 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Торговая палата (все компании) ▪ Судходная палата (морские перевозки) ▪ Министерство транспорта (автомобильный транспорт) ▪ Управление гражданской авиации (авиаперевозки) 	<p>NB: требуется несколько разрешений в зависимости от выполняемой деятельности. Все они предоставлены Министерством транспорта.</p> <p>1- Разрешение «организатора перевозки» для экспедиторов, действующих в качестве перевозчиков</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Минимальный капитал 170 000 евро ▪ Срок действия 5 лет при оплате 115 000 евро. <p>2- Разрешение для «агентов»</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Минимальный капитал 20 000 евро ▪ Срок действия 5 лет / плата 3350 евро <p>3- Разрешение для «комиссаров»</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Минимальный капитал 23000 евро 		

			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Срок действия 5 лет / плата 3350 евро <p>4- Разрешение для «логистических операторов» (складские и дистрибьюторские услуги) 150 тонн автопарка / склад 2500 м², офисы 200 м²</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Минимальный капитал 170 000 евро ▪ Срок действия 5 лет / плата 115 000 евро 		
Великобритания	Нет никаких обязательных условий для регистрации в качестве экспедитора, работающего в Великобритании, помимо тех, которые требуются для любого другого бизнеса в Великобритании.	Специальной регистрации в качестве экспедитора не требуется. Те предприятия, которые создают свою компанию, должны зарегистрироваться в Регистрационной палате с указанием сведений об акционерах, деятельности и т. д.	Нет особых требований к лицензированию для экспедиторов (операторы грузовиков должны подать заявку на соответствующее разрешение для работы в качестве перевозчика и поддержания СРС)	Возможность осуществлять таможенную деятельность обычно связана с какой-либо формой гарантии или обязательства, сопровождаемого свидетельством коммерческого положения и хорошей репутации директора. Существуют особые условия, связанные с: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Обращение с опасными грузами ▪ Безопасность на транспорте 	

Приложение 3. Вопросы для интервью и анкетирования участников рынка автоперевозок грузов

Приложение 3.1. Основные вопросы, задаваемые в ходе интервью

С автоперевозчиками

Ваша компания осуществляет внутриреспубликанские или международные перевозки?

Как вы находите заказы?

Вы ИП или ТОО?

Для перевозки грузов вы используете собственный или арендованный транспорт?

Как часто и с какими проблемами вы сталкиваетесь, выполняя перевозки?

Размещаете ли вы заказ другим перевозчикам, выступая при этом экспедитором?

Как вы находите перевозчиков?

Как часто и с какими проблемами вы сталкиваетесь, если размещаете заказ другим перевозчикам?

Сотрудничаете ли вы с экспедиторскими компаниями?

Как часто и какие проблемы возникают при взаимодействии с экспедиторами?

Имеют ли место проблемы с неоплатой или несвоевременной оплатой выполненных работ?

Как вы их решаете?

Имеются ли проблемы со страхованием? Какие?

Что можете предложить для решения имеющихся проблем?

Что можно предложить для развития вашего бизнеса?

С экспедиторскими компаниями

Ваша компания экспедирует внутриреспубликанские или международные перевозки?

Какие виды международных сообщений вы экспедируете?

Как вы находите перевозчиков?

Как часто и с какими проблемами вы сталкиваетесь, экспедируя грузы автотранспортом?

Как вы их решаете?

Имеются ли проблемы со страхованием? Какие?

Что можете предложить для решения имеющихся проблем в краткосрочной и долгосрочной перспективе?

Что можно предложить для развития вашего бизнеса в сфере автотранспортных перевозок?

Были бы вы заинтересованы в добровольном подтверждении соответствия экспедиторских услуг на автотранспорте? Почему?

Что вам известно про взаимное страхование? Считаете ли вы возможным применение данного механизма для экспедиторов Казахстана? Почему?

Со страховыми компаниями

Какие страховые услуги вы оказываете для участников автоперевозок грузов? Для автоперевозчиков? Для экспедиторов, осуществляющих автоперевозки?

С какими проблемами сталкиваетесь при страховании автоперевозчиков и экспедиторов, осуществляющих автоперевозки?

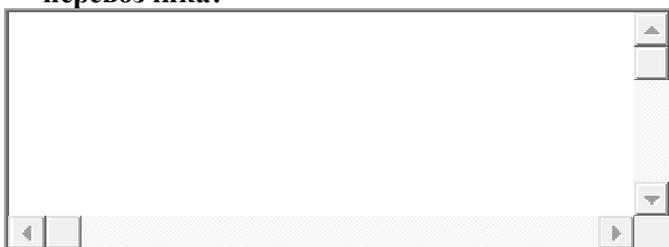
Что можете предложить для решения имеющихся проблем?

Были бы вы заинтересованы в страховании через гарантийный фонд ассоциации?

Приложение 3.2. Анкета опроса по проекту экспедирование грузов автотранспортом

Просим Вас ответить на вопросы по развитию рынка экспедиторских услуг на автотранспорте (нужное отметить или заполнить текст)

1. Вы являетесь представителем компании или частный предприниматель? *
 - Представитель транспортной компании
 - Частный предприниматель
2. Какие из перечисленных услуг вы оказываете? *
 - Осуществляю перевозку грузов собственным/арендованным автотранспортом (как перевозчик)
 - Организую перевозку груза (как экспедитор), привлекая услуги перевозчиков
 - Осуществляю перевозку (как перевозчик) и организую перевозку груза (как экспедитор)
3. Если вы перевозчик и организуете перевозки с привлечением других перевозчиков (т.е. выполняете роль экспедитора), как вы их находите? *
 - Размещаем объявление на сайте для поиска водителей
 - Сформирована своя база данных с проверенными перевозчиками
 - Обращаемся на "Пятаки" – стихийные стоянки водителей
4. Если вы выполняете услуги перевозчика и находите клиентов через экспедиторов, как часто возникают проблемы? *
 - Почти всегда
 - Довольно часто
 - Редко, но бывает
 - Проблем не было
 - Услугами экспедиторов не пользуемся
5. Если вы осуществляете услуги перевозчика, с какими проблемами сталкиваетесь? *
 - Экспедиторы не осуществляют оплату вовремя
 - Экспедиторы не оплачивают перевозку полностью
 - Экспедиторы не оплачивают перевозку вообще
 - Экспедиторы обещают клиенту невыполнимые условия (превышение возможной загрузки, установка крепежей, невыполнимые сроки и т.д.)
 - С проблемами не сталкивались
6. Какие еще проблемы при взаимодействии с экспедиторами возникают у Вас как у перевозчика?

An empty rectangular text input field with a light gray background and a thin border. It has a vertical scrollbar on the right side and horizontal scrollbars at the bottom, indicating it is a multi-line text area.

7. Если вы экспедитор, какие перевозки грузов автотранспортом вы экспедируете? *

- Внутривнутриреспубликанские
- Экспорт
- Импорт
- Транзит
- Все виды перевозок

8. Если вы выполняете услуги экспедитора, как вы находите перевозчиков? *

- Имеется собственная база данных проверенных перевозчиков
- Размещаем объявление о вакансии, после проверки репутации заключаем договор
- Размещаем объявление на общих сайтах (типа Della.kz)
- Другие способы

9. Если вы экспедитор, при выборе перевозчиков *

- Отдаете предпочтение частным водителям, так как их услуги дешевле
- Отдаете предпочтение перевозочным компаниям, так как их услуги надежнее
- Выбираете перевозчика в зависимости только от стоимости
- Выбираете перевозчиков, соответствующих критериям надежности, принятых в Вашей компании
- Другое

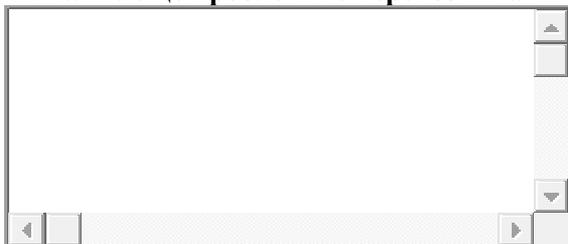
10. Если вы выполняете услуги экспедитора для автоперевозок, как часто возникают проблемы с перевозчиками? *

- Почти всегда
- Довольно часто
- Редко, но бывает
- Проблем не было

11. Если вы осуществляете услуги экспедитора на автотранспорте, с какими проблемами сталкиваетесь? *

- Перевозчик не является на выполнение заказа
- Перевозчик не является на погрузку в срок
- Перевозчик не выполняет перевозку в срок
- Перевозчик перехватывает заказ (договаривается с клиентом напрямую за меньшую стоимость)
- Другие проблемы

12. Какие еще проблемы с перевозчиками возникают?

An empty text input field with a light gray background and a thin border. It features a vertical scrollbar on the right side and a horizontal scrollbar at the bottom, indicating it is a multi-line text area.

13. Какие проблемы в целом имеются у экспедиторов, организующих автоперевозки?



14. Требуется ли усиление регулирования рынка международных автоперевозок*

- Да, необходимо ввести меры по допуску (проверке компетенции, подтверждение репутации и пр.) перевозчиков: лицензирование, сертификация, регистрация в уполномоченном органе и т.д.
- Да, необходимо ввести меры по допуску (проверке компетенции, подтверждение репутации и пр.) экспедиторов: лицензирование, сертификация, регистрация в уполномоченном органе и т.д.
- Да, необходимо ввести меры по допуску (проверке компетенции, подтверждение репутации и пр.) всех участников рынка, в т.ч. складов и пр.: лицензирование, сертификация, регистрация в уполномоченном органе и т.д.
- Вероятно, нужны некоторые меры, позволяющие допускать на рынок добросовестные компании
- Никаких мер не нужно

15. Изучив материалы презентации, какие меры по развитию вы могли бы порекомендовать? *

- Принять закон об экспедировании, где указать перечень услуг и предел ответственности экспедитора
- Развивать добровольную сертификацию для всех участников рынка
- Ввести требование о вмененном страховании для экспедиторов и перевозчиков, для чего внести изменения в законодательство
- Создать Общества Взаимного страхования, для чего внести изменения в законодательство
- Создать Гарантийные фонды на базе заинтересованных ассоциаций с участием коммерческой страховой компании (или пула)
- Внедрять все перечисленные меры

16. Какие еще меры по развитию рынка автоперевозок и совершенствования экспедиторских услуг вы можете предложить?



Приложение 4. Проект государственного стандарта «Порядок сертификации транспортно-экспедиторских услуг. Общие требования»

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
ПОРЯДОК СЕРТИФИКАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКИХ УСЛУГ.
ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

Дата введения _____

Содержание

1. Область применения
 2. Нормативные ссылки
 3. Определения
 4. Общие положения
 5. Транспортно-экспедиторские, предоставляемые при перевозке грузов
 6. Порядок проведения сертификации
 7. Оценка соответствия транспортно-экспедиторских услуг
 8. Инспекционный контроль
 9. Апелляции
- Приложение А. Перечень транспортно-экспедиторских услуг, подлежащих сертификации и нормативной документации, на соответствие которой проводится сертификация
- Приложение Б. Акт выборочной проверки результатов оказания транспортно-экспедиторских услуг
- Приложение В. Библиография

1. Область применения

Настоящий стандарт устанавливает порядок проведения сертификации транспортно-экспедиторских услуг, оказываемых при перевозке грузов всеми видами транспорта грузоотправителям и/или грузополучателям, и распространяется на организации, предоставляющие транспортно-экспедиторские услуги независимо от их организационно-правовой собственности, в том числе перевозчиков, действующих в сфере транспорта Республики Казахстан.

Требования настоящего стандарта обязательны для всех юридических и физических лиц, участвующих в деятельности Государственной системы сертификации Республики Казахстан (далее ГСС Республики Казахстан).

2. Нормативные ссылки

В настоящем стандарте использованы ссылки на следующие стандарты:

- | | |
|----------------|---|
| СТ РК 3.0-2001 | Государственная система сертификации Республики Казахстан. Основные положения. |
| СТ РК 3.1-2001 | Государственная система сертификации Республики Казахстан. Знак соответствия. Технические требования. |
| СТ РК 3.5-96 | Государственная система сертификации Республики Казахстан. Сертификация услуг. Основные положения. |

СТ РК 3.10-97	Государственная система сертификации Республики Казахстан. Порядок рассмотрения апелляций.
СТ РК 3.11-97	Государственная система сертификации Республики Казахстан.
СТ РК 3.25-2001	Структура и порядок ведения Государственного реестра системы Государственная система сертификации Республики Казахстан.
СТ РК 1.9-2007	Порядок маркирования продукции и услуг знаком соответствия.
ГОСТ Р 51709-2004	Порядок применения международных, региональных и национальных стандартов иностранных государств, других нормативных документов по стандартизации в Республике Казахстан.
СТ РК 1294-2004	Автотранспортные средства. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки.
ГОСТ Р 51133-981	Экспедиторские услуги на железнодорожном транспорте. Общие требования
СТ РК 2024-2010 (ГОСТ Р 52298-2004, MOD)	Экспедиторские услуги на железнодорожном транспорте. Общие требования.
СТ РК 3. 43 -2003	Услуги транспортно-экспедиторские. Общие требования
ГОСТ 12.1.003-83	Порядок сертификации экспедиторских услуг по перевозке грузов на железнодорожном транспорте.
ГОСТ 12.1.004-91	ССБТ. Шум. Общие требования безопасности.
ГОСТ 12.1.005-88	ССБТ. Пожарная безопасность. Общие требования.
ГОСТ 12.1.008-76	ССБТ. Общие санитарно-гигиенические требования к воздуху рабочей зоны.
ГОСТ 12.1.012-90	ССБТ. Биологическая безопасность. Общие требования.
ГОСТ 12.1.038-82	ССБТ. Вибрационная безопасность. Общие требования.
ГОСТ 12.3.002-75	ССБТ. Электробезопасность. Предельно допустимые значения напряжений прикосновения и токов.
ГОСТ 12.3.009-76	ССБТ. Процессы производственные. Общие требования безопасности.
ГОСТ 12.3.020-80	ССБТ. Работы погрузочно-разгрузочные. Общие требования безопасности.
ГОСТ 12.1.003-83	ССБТ. Процессы перемещения грузов на предприятиях. Общие требования безопасности.
ГОСТ 12.2.003-91	Система стандартов безопасности труда. Общие требования безопасности.
ГОСТ 12.4.011-89	Система стандартов безопасности труда. Оборудование производственное. Общие требования безопасности.
ГОСТ 14192-96	ССБТ Средства защиты работающих. Общие требования и классификация.
ГОСТ 15102-75	Маркировка грузов
ГОСТ 16299-78	Контейнер универсальный металлический массой брутто 5,0 т. Технические условия.
ГОСТ 17527-86	Упаковывание. Термины и определения.
ГОСТ 19433-88	Упаковка. Термины и определения.
ГОСТ 26319-84	Грузы опасные. Классификация и маркировка.
ГОСТ 19848-74	Грузы опасные. Упаковка.
ГОСТ 21398-89	Транспортирование грузов в ящичных и стоечных поддонах. Общие требования.
	Автомобили грузовые. Общие технические требования.

ГОСТ 19747-74	Транспортирование взрывчатых веществ в контейнерах. Общие требования.
ГОСТ 20231-83	Контейнеры грузовые. Термины и определения.
ГОСТ 21390-83	Контейнерная транспортная система. Термины и определения.
ГОСТ 21391-84	Средства пакетирования. Термины и определения.
ГОСТ 22235-76	Вагоны грузовые магистральных железных дорог колеи 1520 мм. Общие требования по обеспечению сохранности при производстве погрузочно-разгрузочных и маневровых работ.
ГОСТ 21398-89	Автомобили грузовые. Общие технические требования.
ГОСТ 26653-90	Подготовка генеральных грузов к транспортированию. Общие требования.
ГОСТ 30595-97	Услуги транспортные. Грузовые перевозки. Номенклатура показателей качества.
ГОСТ 30596-97	Услуги транспортные. Термины и определения.

ПРИМЕЧАНИЕ. При пользовании настоящим стандартом целесообразно проверить действие ссылочных стандартов по ежегодно издаваемому информационному указателю

«Указатель нормативных документов по стандартизации» по состоянию на текущий год и соответствующим ежемесячно издаваемым информационным указателям, опубликованным в текущем году. Если ссылочный документ заменен (изменен), то при пользовании настоящим стандартом следует руководствоваться замененным (измененным) документом. Если ссылочный документ отменен без замены, то положение, в котором дана ссылка на него, применяется в части, не затрагивающей эту ссылку.

3. Определения

В настоящем стандарте применяются термины и определения в соответствии с [1] - [4] и СТ РК 3.0.

В дополнение к ним в настоящем стандарте установлены следующие термины и их определения:

- Грузовые перевозки: Транспортные услуги по перемещению материальных ценностей, связанные с их сохранностью и своевременностью доставки;
- Своевременность доставки грузов: Характеристика транспортной услуги, обуславливающая прибытие грузов в конечный пункт в соответствии с установленными договором сроками или объявленным расписанием;
- Сохранность перевозки грузов: Характеристика транспортной услуги, обуславливающая перевозку грузов без потерь, повреждений, пропаж и загрязнения;
- Экспедитор: Сторона договора транспортной экспедиции, организующая и предоставляющая транспортные услуги при грузовых перевозках; Показатель качества транспортной услуги;
- Показатель качества транспортной услуги: Количественная характеристика одного или нескольких потребительских свойств услуги, составляющих ее качество;
- Социологическая оценка: Оценка в соответствии с действующей нормативной документацией качества услуги, полученная на основе сбора и анализа мнений ее фактических или возможных потребителей.

4. Общие положения

4.1 Сертификация услуг проводится с целью полного и достоверного подтверждения соответствия требованиям, направленным на обеспечение безопасности движения, охраны имущества, охраны окружающей среды, снижения риска несоблюдения перевозимых грузов, защиту интересов потребителей в вопросах качества оказываемых услуг, установленных во всех регламентирующих на эти услуги нормативных документах.

4.2 Сертификация транспортно-экспедиторских услуг осуществляется путем проверки соответствия осуществляемых услуг требованиям, установленным в законодательных актах, стандартах, технических регламентах, технической и технологической документации, а также в настоящем стандарте.

4.3 Вопросы оплаты работ, обеспечения конфиденциальности информации, составляющей коммерческую тайну исполнителя услуг, оговариваются в договорах (контрактах) на выполнение сертификационных работ в соответствии с действующим законодательством Республики Казахстан.

4.4 Общий порядок и правила сертификации услуг, включая инспекционный контроль над сертифицированными услугами, осуществление корректирующих мероприятий, требования к экспертам-аудиторам определены в основополагающих документах ГСС Республики Казахстан.

4.5 Сертификацию транспортно-экспедиторских услуг осуществляют органы по сертификации услуг (далее ОПС), аккредитованные в ГСС Республики Казахстан и имеющие в области аккредитации этот вид деятельности.

4.6 Работы по сертификации транспортно-экспедиторских услуг оплачиваются заявителем на договорной основе в соответствии с [10].

5. Классификация транспортно-экспедиторских услуг

5.1 Услуги, оказываемые грузоотправителю и грузополучателю экспедитором, подразделяют следующим образом:

- участие в переговорах по заключению контрактов купли-продажи товаров;
- оформление документов, прием и выдача грузов;
- завоз-вывоз грузов;
- погрузочно-разгрузочные и складские услуги;
- информационные услуги;
- подготовка и дополнительное оборудование транспортных средств;
- страхование грузов;
- платежно-финансовые услуги;
- таможенное оформление грузов и транспортных средств;
- прочие транспортно-экспедиторские услуги.

5.1.1 Услуги по участию в переговорах по заключению контрактов купли-продажи товаров означают участие в переговорах экспедитора с целью выработать правильное решение грузовладельцем по выбору транспортных условий, транспортных средств, условий поставки товаров при обеспечении сохранности товаров, своевременной и экономичной доставки.

5.1.2 К услугам по оформлению документов, приему и выдаче грузов относят:

- оформление товаросопроводительной, товаротранспортной, фитосанитарной, карантинной, консульской и т. п. документации и комплекта перевозочных документов;
- оформление переадресовки грузов;
- оформление коммерческих актов о недостатке, излишках, порче, повреждениях и утрате груза и тары;
- оформление претензий на основании коммерческих актов и иных документов;
- предъявление грузов к перевозке в местах общего и необщего пользования на станциях (в портах) отправления;
- выдачу грузов на станциях (в портах) назначения.

5.1.3 Услуги по завозу-вывозу грузов представляют собой услуги по доставке грузов от склада грузоотправителя до станции (порта) и от станции (порта) до склада грузополучателя автомобильным транспортом экспедитора или других организаций, выполняющих указанные услуги на основе договора.

5.1.4 К погрузочно-разгрузочным и складским услугам относят:

- погрузку и выгрузку транспортных средств, в том числе автомобильного транспорта, соответственно на станциях (в портах) отправления и назначения, на складах грузоотправителей и грузополучателей;
- сортировку грузов;
- хранение, подработку и перевалку грузов;
- комплектование мелких партий товаров в поездные отправки и укрупнение грузовых единиц;
- формирование и расформирование пакетов;
- прием и выдачу товаров, проверку количества мест, веса, внешнего вида груза, состояния тары и упаковки;
- погрузку грузов в контейнеры и выгрузку из них;
- *крепление крупнотоннажного контейнера на специализированный подвижной состав;*
- маркировку грузов;
- упаковку, увязку, обшивку грузов;
- *при необходимости, предоставление клиентам и перевозчику запорно-пломбировочных устройств и оборудования для снятия запорно-пломбировочных устройств;*
- ремонт транспортной тары и упаковки.

5.1.5 К информационным услугам относят:

- уведомление грузополучателя об отправке грузов по его адресу;
- уведомление грузополучателя о продвижении груза и подходе к станции (порту) назначения;
- слежение за продвижением груза от станции (порта) отправления до станции (порта) назначения;
- уведомление грузополучателя или грузоотправителя о подходе груженого или порожнего автотранспорта;
- уведомление грузоотправителя о выдаче груза грузополучателю;

- уведомление о пересечении грузом Государственной границы;
- уведомление грузополучателя или грузоотправителя о прибытии груза на станцию (в порт) назначения;
- уведомление о погрузке груза на подвижной состав (борт судна) и прибытии к месту назначения;

5.1.6 К услугам по подготовке и дополнительному оборудованию транспортных средств относят:

- очистку вагонов, трюмов судов, кузовов автомобилей и контейнеров от остатков грузов и их промывку;
- обеспечение грузоотправителей средствами пакетирования;
- оборудование вагонов, судов, автомобилей устройствами и материалами, необходимыми для погрузки и перевозки грузов;
- предоставление запорно-пломбировочных устройств.

5.1.7 К услугам по страхованию грузов относят:

- подготовку и заключение договора страхования;
- оплату страховых взносов;
- оформление документов при наступлении страхового случая и получение страхового возмещения.

5.1.8 К платежно-финансовым услугам относят:

- оформление и оплату провозных платежей, сборов и штрафов;
- проведение расчетных операций за перевозку и перевалку грузов с отдельными станциями, портами и пристанями, за проведение погрузочно-разгрузочных, складских и иных работ, выполняемых в начальных, перевалочных и конечных пунктах;
- *оформление претензий на основании коммерческих актов и иных документов.*

5.1.9 К услугам по таможенному оформлению грузов и транспортных средств относят:

- декларирование грузов в таможенных органах;
- консультации грузоотправителя и грузополучателя по вопросам, связанным с декларированием груза и иного имущества;
- оформление грузовой таможенной декларации (ГТД) и сопутствующих документов на отправляемый (прибывший) груз;
- выполнение платежей по таможенным сборам.

5.2.10 К прочим транспортно-экспедиторским услугам относят:

- разработку и согласование технических условий погрузки и крепления грузов;
- розыск груза после истечения срока доставки;
- контроль над соблюдением комплектной отгрузки оборудования;
- перемаркировку грузов;
- обслуживание и ремонт универсальных контейнеров грузоотправителей;
- обслуживание рефрижераторных контейнеров;
- сдачу в аренду автотранспортных средств, вагонов, контейнеров, складов, погрузочно-разгрузочных площадок, земельных участков, предназначенных для оказания транспортно-экспедиторских услуг;

- предоставление съемного оборудования, необходимого для перевозки груза;
- хранение грузов в складских помещениях экспедитора;
- другие услуги по требованию заказчика.

6. Порядок проведения сертификации

6.1 Для проведения сертификации транспортно-экспедиторских услуг заявитель направляет заявку в аккредитованный ОПС. При отсутствии на момент подачи заявки в ОПС, заявка направляется в уполномоченный государственный орган по стандартизации, метрологии и сертификации. Форма заявки приведена в СТ РК 3.5.

В заявке приводится перечень услуг, представляемых на сертификацию, указываются нормативные документы, на соответствие которым проводится сертификация.

При необходимости, по требованию органа по сертификации, дополнительно к заявке может быть представлена информация об оборудовании, средствах измерений, квалификации персонала, о наличии у заявителя аттестованных методик, руководства по качеству, технологической документации и т.п.

6.2 ОПС по результатам рассмотрения документов принимает решение по заявке и направляет его заявителю совместно с проектом договора на проведение работ. Форма решения по заявке приведена в СТ РК 3.5.

6.3 При сертификации транспортно-экспедиторских услуг применяются схемы сертификации услуг 1, 2, 5 согласно СТ РК 3.5.

Схемы сертификации и что они предусматривают при проведении работ по сертификации транспортно-экспедиторских услуг, приведены в таблице 1.

Таблица 1. Схемы сертификации услуг

№ схемы	Подтверждение соответствия	Выборочная проверка результата в оказания услуг	Инспекционный контроль	Срок действия сертификата	Примечание
1. Оценка мастерства исполнителя услуг	Проверка мастерства исполнителя услуг	+*	+	12 мес.	
2. Оценка процесса оказания услуг	Проверка технологического процесса, мастерства исполнителя, условий обслуживания.	+	+	18 мес.	
5. Сертификация системы	Сертификация системы качества		+	36 мес.	осуществляется органами

качества					по сертифика ции систем качества.
----------	--	--	--	--	--

*) - данный вид работ выполняется при указанной схеме

6.4 Описание схем сертификации услуг приводится в СТ РК 3.5.

6.5 Выборочная проверка результатов оказываемых транспортно-экспедиторских услуг выполняется путем социологической оценки экспертами-аудиторами по услугам, зарегистрированным в установленном порядке.

6.6 Выборочная проверка проводится на месте производства услуг, т.е. у исполнителя услуг.

При проведении выборочной проверки осуществляется:

- проверка своевременности доставки грузов, сохранности перевозки грузов;
- оформление акта выборочной проверки результатов оказываемых услуг. Форма акта выборочной проверки приведена в приложении Б.

6.7 ОПС проводит экспертизу всех представленных материалов и при положительных её результатах оформляет сертификат соответствия и приложение к нему, который регистрируется в Реестре сертификатов соответствия в установленном порядке.

6.8 Исполнители транспортно-экспедиторских услуг, получившие сертификат, имеют право маркировать «Знаком соответствия» квитанции, гарантийные талоны, выдаваемые потребителям, а также применять «Знак соответствия» в рекламных проспектах. Форма и размеры и порядок маркирования установлены в СТ РК 3.1 и СТ РК 3.25.

7. Оценка соответствия транспортно-экспедиторских услуг

7.1 В зависимости от выбранной схемы сертификации наряду с выборочной проверкой результатов оказания услуг проводится оценка соответствия транспортно-экспедиторских услуг по программе, разработанной и утвержденной ОПС с учетом особенностей предоставления услуг путем использования следующих методов:

- визуального (путем осмотра зон погрузки груза в подвижной состав и наблюдения за выполнением погрузочно- разгрузочных операций);
- инструментального, с использованием средств измерений (измерений состояния окружающей природной среды, состояния деталей крепления груза при погрузке вагонов, весовых приборов, других технических средств);
- социологического исследования (путем опроса грузоотправителей и грузополучателей – пользователей услуг, изучения их жалоб, претензий и т.п.);
- аналитического исследования (проведения анализа содержания документации: оценки правильности расчетов размещения и крепления грузов, оформления перевозочных и других документов, и др., обобщения результатов всех других обследований);
- экспертной оценки (проверка технологического процесса, условий работы, правоустанавливающих, обязательных, технологических и нормативных документов, опыта работы, квалификации персонала, наличия системы качества и др.).

7.2 Оценка соответствия услуг оформляется актом в соответствии с утвержденной программой и использования метода (методов) проверки.

8. Инспекционный контроль над сертифицированной услугой

8.1 Инспекционный контроль (далее ИК) над сертифицированной услугой, осуществляет ОПС, выдавший сертификат соответствия.

8.2 ИК осуществляется в период действия сертификата соответствия на услуги с целью подтверждения соответствия сертифицированной услуги требованиям соответствующей нормативной документации.

8.3 ИК осуществляется не реже одного раза в год в форме периодических и внеплановых проверок. Периодичность и объем ИК на соответствие услуг требованиям, установленным при сертификации, определяет орган по сертификации в зависимости от состояния и стабильности качества сертифицированной услуги.

8.4 Внеплановые проверки могут проводиться в случаях поступления информации о претензиях (жалобах, рекламациях) к сертифицированной услуге от потребителей, а также от органов, осуществляющих общественный или государственный контроль над услугами в соответствии с законодательными актами. Внеплановые проверки могут осуществляться также при поступлении информации от заявителей об изменениях технологии, характеристик услуг, условий обслуживания.

9. Апелляции

9.1 В случае несогласия заявителя с результатами сертификации или ИК он имеет право подать апелляцию в апелляционную комиссию ОПС.

9.2 Если заявитель не согласен с решением апелляционной комиссии ОПС, он имеет право обращаться в комиссию по апелляциям Госстандарта. Решение, принятое комиссией по апелляциям, может быть обжаловано в суде согласно законодательству Республики Казахстан.

9.3 Подача апелляций осуществляется в соответствии с требованиями СТ РК 3.10.

Приложение А (обязательное)

Перечень услуг по перевозке грузов, подлежащих сертификации и нормативной документации (НД), на соответствие которой проводится сертификация

Наименование услуг	Код КПВЭД	Обозначение НД, регламентирующих характеристики услуг, подтверждаемых при сертификации
1	2	3
Оформление заявки и других документов, сдача и получение груза		[1] Статьи 12.1 – 12.3, [2] Статьи 8, 11, 36, 37, 38, 40, 42, 43, 44, 45, 77, 90 [3] Статьи 19-6; 19-8 – 9-11; 30; [8] п.4.1.1; [11] Глава 2. Порядок планирования перевозок [11] Глава 3. Порядок составления учетной карточки выполнения плана перевозок [11] Глава 4. Порядок приема грузов к перевозке [11] Глава 5. Порядок выдачи грузов [11] Глава 7. Порядок оформления накладной и перевозочных документов [11] Глава 13. Порядок заключения договоров на подачу-уборку вагонов и обязательные условия таких договоров [11] Глава 18. Порядок переадресовки, возврата грузоотправителю [11] Глава 29. Порядок составления актов [15] Глава 4.
Завоз-вывоз грузов		[8] п.4.1.2
Погрузочно-разгрузочные и складские		[2] статьи 41; 45; 46; 50; [8] п.4.1.3; ГОСТ 22235-76; ГОСТ 26653-90; ГОСТ 14192-96; [11] Глава 4. Порядок приема грузов к перевозке [11] Глава 5. Порядок выдачи грузов [11] Глава 8. Порядок перевозки массовых грузов маршрутами и группами вагонов по одной накладной [11] Глава 14. Сроки погрузки и выгрузки (разгрузки) [11] Глава 19. Порядок перевозки насыпью и навалом [11] Глава 20. Порядок перевозки на открытом подвижном составе [11] Глава 23. Порядок перевозки мелкими и малотоннажными отправлениями [11] Глава 24. Порядок перевозки в контейнерах и транспортных пакетах [11] Глава 25. Порядок перевозки смерзающихся грузов [11] Глава 26. Порядок перевозки скоропортящихся грузов [11] Глава 28. Порядок перевозки грузов, подлежащих ветеринарному, фитосанитарному контролю [11] Глава 31. Порядок перевозки опасных грузов [15] Глава 5. [15] Глава 6.
Информационные		[8] п.4.1.4; [2] статьи 54; 55.1;
Подготовка и дополнительное оборудование подвижного состава		[2] статьи 45, 46 ГОСТ 22235-76; ГОСТ 26653-90; [8] п.4.1.5; [11] Глава 6. Порядок применения запорно-пломбировочных устройств для пломбирования вагонов и контейнеров [11] Глава 19. Порядок перевозки насыпью и навалом [11] Глава 20. Порядок перевозки на открытом подвижном составе

		[11] Глава 24. Порядок перевозки в контейнерах и транспортных пакетах [11] Глава 25. Порядок перевозки смерзающихся грузов [11] Глава 26. Порядок перевозки скоропортящихся грузов [11] Глава 31. Порядок перевозки опасных грузов [11] Глава 34. Порядок очистки и промывки вагонов и контейнеров после выгрузки грузов
Страхование грузов	63.21.10	[3] Статья 18 [8] п. 4.1.6
Платежно-финансовые	63.21.10	[2] Статьи 12, 47, 49, 51, 52, 53 п.2, 55 п.3, 77-79, 81 п.1, 82-84; [3] Статья 19 [8] п. 4.1.7
Таможенное оформление грузов	63.21.10	[13] [8] п. 4.1.8
Разработка и согласование технических условий погрузки и крепления грузов	63.21.10	[8] п.4.1.9; [12]
Розыск груза после истечения срока доставки	63.21.10	[8] п.4.1.9;
Контроль над соблюдением комплектной отгрузки оборудования	63.21.10	[8] п.4.1.9;
Перемаркировка грузов	63.21.10	[8] п.4.1.9
Обслуживание и ремонт универсальных контейнеров грузоотправителей	63.21.10	[8] п.4.1.9;
Обслуживание рефрижераторных контейнеров	63.21.10	[8] п.4.1.9;
Сдача вагонов, контейнеров, складов, земельных участков, погрузочно-разгрузочных площадок в аренду.	63.21.10	[8] п.4.1.9
Хранение грузов в складских помещениях	63.21.10	[8] п.4.1.9; [11]: Глава 16. Хранение грузов

Приложение Б. (рекомендуемое)

АКТ

выборочной проверки результатов оказания услуг по перевозке грузов на

на _____
(наименование заявителя)

1. Сотрудники _____
(органа по сертификации услуг или

_____ *территориального органа Госстандарта)*

1.1. _____
(должность, фамилия, инициалы)

1.2. _____
(должность, фамилия, инициалы)

провели выборочную проверку результатов оказания услуг (и) _____
(наименование услуг (и))

2. Проверка своевременности доставки и сохранности перевозимых грузов проводилась на соответствие требованиям нормативной документации по заявке на перевозку грузов

_____ *(дата регистрации заявки, дата утверждения заявки, наименование,*

_____ *адрес грузоотправителя)*

3. На основании проверки выявлено: _____

4. Выводы: _____

Приложение:

_____ *(копия заявки, договора на перевозку грузов, дорожная ведомость*

_____ *коммерческий акт, другие документы (рекламации, жалобы и прочее))*

Заказчик

Исполнитель

Ф.И.О

Подпись

Ф.И.О

Подпись

Ф.И.О

Подпись

Ф.И.О

Подпись

Приложение В (справочное)
Библиография

- [1] Закон Республики Казахстан «О транспорте в Республике Казахстан»
- [2] Закон Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте»
- [3] Закон Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте»
- [4] Закон Республики Казахстан «О торговом мореплавании»
- [5] Закон Республики Казахстан «О техническом регулировании»
- [6] Закон Республики Казахстан «О защите прав потребителей»
- [7] Закон Республики Казахстан «Об обеспечении единства измерений»
- [8] ГОСТ Р 51133-98 Экспедиторские услуги на железнодорожном транспорте. Общие требования
- [9] ГОСТ 22235-76. Межгосударственный стандарт. Вагоны грузовые магистральных железных дорог колеи 1520 мм. Общие требования по обеспечению сохранности при производстве погрузочно-разгрузочных и маневровых работ
- [10] Р РК 50.3.01-2000 «Государственная система сертификации Республики Казахстан. Технические требования»
- [11] Правила перевозки грузов железнодорожным транспортом (Утверждены Приказом министра индустрии и инфраструктурного развития РК № 612 от 2 августа 2019 г.)
- [12] Технические условия погрузки и крепления грузов.
- [13] Кодекс Республики Казахстан «О таможенном регулировании в Республике Казахстан»
- [14] Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)
- [15] Правила перевозок грузов автомобильным транспортом (Утверждены Приказом министра по инвестициям и развитию РК № 546 от 30 апреля 2015 г.)
- [16] Правила перевозок грузов морским транспортом Республики Казахстан (Утверждены Приказом министра по инвестициям и развитию РК № 542 от 30 апреля 2015 г.)
- [17] Правила деятельности экспедиторов на железнодорожном транспорте (Утверждены Приказом министра транспорта и коммуникаций РК 379 от 20 июня 2011 г.)
- [18] Правила осуществления экспедиторской деятельности на морском транспорте (Утверждены Приказом министра по инвестициям и развитию РК № 486 от 24 апреля 2015г.)
- [19] Р РК 50.3.01-2000 «Рекомендации по сертификации. Государственная система сертификации Республики Казахстан. Оплата работ по сертификации продукции и услуг»