

ПРОТОКОЛ

круглого стола по обсуждению по обсуждению отчета об исследовательской работе ОЮЛ Ассоциация Национальных Экспедиторов Республики Казахстан (АНЭК) «Анализ проблем международных железнодорожных перевозок грузов в Казахстане, связанных с несовершенством законодательства, технологий взаимодействия и бизнес-процессов, и разработка рекомендаций по их решению»

г. Алматы

«6» ноября 2018 г.

ПРИСУТСТВОВАЛИ:

1. Лавриненко Юрий Иванович	– Заместитель Председателя Президиума СТК «Казлогистикс»;
2. Исабеков Марат Уланович	– Директор Корпоративного фонда СТК «Казлогистикс»
3. Сегал Илья Павлович	– Генеральный директор АНЭК и КазАПО;
4. Адамбаева Салтанат Мухиджановна	– Заместитель генерального директора КазАПО и АНЭК;
5. Василевская Елена Владимировна	– Руководитель проектов АНЭК;
6. Токтамысова Алия Бейсембаевна	– Менеджер по логистике АНЭК;
7. Коровина Валентина Павловна	– Начальник отдела по разработке нормативно-правовых актов и работе с государственными органами ТОО «ТрансКом»;
8. Грушевская Наталья	– Начальник отдела оборудования ТОО «Rhenus Intermodal Systems»;
9. Муратова Айганым Манаркызы	– Менеджер по логистике ТОО "BES GROUP ILS";
10. Карипбаева Айгерим	– Менеджер отдела по работе с поставщиками ТОО «СВТ Трансфорвард»;
11. Нурсеитов Жомарт Сейденович	– Заместитель генерального директора ТОО «Ирбис-1»;
12. Алпанов Даулет	– Менеджер по транспорту вагонного хозяйства ТОО «Ирбис-1»;

ПОВЕСТКА:

1. Рассмотрение промежуточных результатов исследовательской работы «Анализ проблем международных железнодорожных перевозок грузов в Казахстане, связанных с несовершенством законодательства, технологий взаимодействия и бизнес-процессов, и разработка рекомендаций по их решению», реализуемого за счет целевого финансирования Корпоративным фондом «KAZLOGISTICS»;
2. Обсуждение предложений, замечания и рекомендации для подготовки итогового отчета.

ВЫСТУПИЛИ:

Сегал И.П. ознакомил участников с повесткой дня, связанных с выполнением АНЭК, за счет целевого финансирования Корпоративным фондом «KAZLOGISTICS», исследовательской работы по проекту: «Анализ проблем международных железнодорожных перевозок грузов в Казахстане, связанных с несовершенством

законодательства, технологий взаимодействия и бизнес-процессов, и разработка рекомендаций по их решению»

Василевская Е.В. представила результаты промежуточного отчета исследовательской работы в виде презентации, в которой проинформировала:

- с содержанием технического задания к проекту, с содержанием отчета и достигнутым результатам по его разработке на этапе промежуточного отчета;
- об основных выявленных проблемах экспедиторского бизнеса и требуемых мерах по их решению;
- о замечаниях и предложениях, полученных СТК «Казлогистикс» на рабочем совещании АНЭК и СТК «KAZLOGISTICS» и корпоративного фонда «KAZLOGISTICS» по вопросу рассмотрения промежуточного отчета АНЭК.

Сегал И.П. отметил, что в рамках проекта проделана большая работа, систематизированы проблемы и предложения отечественных экспедиторских компаний по их решению. Тема проекта крайне актуальна. В настоящее время экспедиторская деятельность осуществляется в условиях продолжения реформирования железнодорожного транспорта, появления на рынке новых крупных игроков и наличия массы пробелов в действующем законодательстве. В этой связи наиболее важным для создания благоприятных условий ведения в стране экспедиторской деятельности являются:

- внесение дополнений и изменений в Закон о железнодорожном транспорте, который является основным нормативным документом по регулирующий взаимоотношения всех субъектов при осуществлении железнодорожных перевозок грузов;
- определение целесообразности принятия Закона об экспедировании. В большинстве соседних стран такие правовые документы есть. Если раньше компании АНЭК считали, что принятие такого закона в Казахстане преждевременно, то сегодня настало время обсудить необходимость принятия, для защиты прав экспедиторов, такого закона или другого нормативного документа;
- разработка проекта типового договора между экспедиторами и национальным перевозчиком. Отсутствие такого договора позволяет национальному перевозчику навязывать экспедитору не всегда корректные и соответствующие законодательству требования. АНЭК ведет активная работу по его созданию.

Коровина В.П. сообщила, что несмотря на то, что на ознакомление с отчетом не было достаточно времени, можно отметить следующее: проделана большая аналитическая работа, но часть материалов уже устарела, в частности, работа над проектом Закона о железном транспорте продолжается уже давно, на стадии завершения концепция его разработки и АНЭК по этому поводу подготовлено ряд писем, поэтому нужно некоторые моменты обновить. В исследовании действительно озвучен ряд важных проблем, но экспедиторам нужны конкретные решения по совершенствованию законодательства. Так, например, на рынке появляются несколько частных перевозчиков, как в этих условиях экспедитору работать не понятно никому. Этому вопросу нужно посвятить большее внимание. Так же выступающая отметила, что дать более конкретные и детальные комментарии к отчету сможет предоставить только через месяц.

Грушевская Н. отметила, что в отчете не содержится никакой информации об контейнерных операторах. Одна из самых актуальных проблем на сегодня для операторов контейнеров это продление сроков пребывания транспортных средств международной перевозки, к которым в настоящее время отнесены и контейнеры, в другой стране. Установленный срок 90 дней, учитывая размеры стран ЕАЭС, принимая во внимания, что необходимо найти груз, сформировать отправку и т.д. для полноценной работы установленный срок явно недостаточен. И если казахстанские таможенные органы идут на встречу и продлевают срок пребывания контейнера, то российские – нет. Если продления пребывания контейнера не удастся получить, то его не пропустят на границе, контейнер, на приобретение которого компания оператор тратит денежные средства, можно просто выбросить. По этому поводу в ЕЭК издано много, однако решения по-прежнему нет.

Адамбаева С. М. прокомментировала предыдущего выступающего и отметила, что в идеале необходимо добиться того, чтобы контейнер не являлся транспортным средством.

Сегал И.П. отметил, что в решениях ЕЭК кроме проблем, отмеченных Грушевской Н., имеется решение по предварительному информированию, которые необходимо внести в отчет. Попросил Лавриненко Ю.И. прокомментировать, нужно ли углубиться в решения ЕАЭС.

Лавриненко Ю.И. ответил на поставленный вопрос и сказал, что не стоит слишком углубляться в анализ документов ЕАЭС, мы делаем научно-исследовательскую работу и хотим видеть конкретные рекомендации. В то же время поддержал мнение Коровиной В.П., о том, что отчет работу необходимо актуализировать. Действительно, в последнее время проведена немалая работа по составлению временного регламенту работы частных перевозчиков, концепция работа Закона о железнодорожном транспорте разработана уже в какой-то степени, ее необходимо рассмотреть и обосновать какие-то сложные моменты, и конкретно высказаться по тому или иному моменту.

Также **Лавриненко Ю.И.** высказал мнение, о том, что методология «Анализ бизнес процессов» предполагает завершающую стадию «диагностика», которая является наиболее ценной с точки зрения выполнения настоящего исследования. Диагностика могла бы опереться на временный регламент, где распределена ответственность. В этом ключе, что что мне удалось просмотреть в отчете по диагностике на стр. 74-76 выпадает момент поставки порожних вагонов по заявке, а от этого много что зависит. Это необходимо включить в отчет.

То, что касается законодательной базы в отчете необходимо так же отметить немалую работу по разработке новой конвенции ОСЖД, а также принятие новой редакции СМГС, где учтено наличие нескольких железнодорожных перевозчиков и расписана соответствующая ответственность. Это обязательно должно быть включено в отчет, эти документы являются основополагающими для формирования нормативной базы и бизнес процессов.

Лавриненко Ю.И. обратил внимание на то, что несмотря на техническое задание, где основное внимание уделено экспедиторской деятельности, тема исследование звучит как «Анализ проблем международных железнодорожных перевозок ...», то есть задана серьезная широкая тема, связанную с международными перевозками в Казахстане. Несмотря на это в отчете, без разъяснений и перехода, речь сразу идет об экспедиторской деятельности, которая является связующим звеном. И далее вся схема изложения идет четко с точки зрения экспедиторов и всех проблем с которыми они сталкиваются. Я не возражаю, вероятно это правильный поворот, но он требует более глубокого обоснования. В этом отношении в начале отчета удачно показана история зарождения экспедирования в мире. В отчете также есть информация о посланиях Президента Казахстана, задачах, подкреплённых цифрами, но необходимо дополнить информацию о географических

особенностях Казахстана, близости международных рынков сбыта, об отсутствии выхода к международным морским путям и важности наземных видов транспорта, в первую очередь железнодорожного, программы «Один пояс – Один путь», «Нурлы жол», развитие инфраструктуры, тенденциях которые появились на рынке, связанные с он-лайн торговлей, информационными технологиями, экологией и т.д., и, потом через тренды и важность транспортной логистики, операторов, перейти к экспедиторам. Это один момент, то есть сделать переход от международных перевозок грузов железнодорожным транспортом к экспедиторам. И, потом в самом анализе, вот, например, на странице 57, надо анализ железнодорожных перевозок и экспедирования грузов железнодорожным транспортом. То есть надо все время не уходить от основной задачи, которая в теме исследования поставлена. Так же при определении приоритетов и разработки диагностики необходимо обосновать, что большинство перевозок осуществляется через экспедиторов.

Такой мой общий посыл, который нужно учесть, чтобы не противоречить той теме, которая заявлена, и той работе которая прodelывается в рамках исследования.

Лавриненко Ю.И. выразил мнение относительно представленной классификации PL-операторов, которая представлена в отчете с точки зрения производителя, отправителя груза. Предлагаю рассмотреть эту классификацию с точки зрения транспортного агента. То, что разделе по истории зарождения экспедирования представлено, агент – это и есть 1PL-оператор, это тот, кто кроме ручки и договорных отношений с грузоотправителем ничего не имел. А дальше появился собственник вагонов (оператор), который занимается в том числе экспедиторской деятельностью, дальше появились те, кто владеет судами и причалами, оказывает брокерские услуги и т.д. Деятельность транснациональных компаний как раз-таки на этом и строится. Тогда по-другому может звучать такие понятия как «принципал», «агент», «экспедитор» и положения FIATA. В этой системе с одной стороны экспедитор приобретает транспортные средства, так сказать наращивает свои PL-компетенции и выполняет функции мультимодального перевозчика, с другой стороны перевозчик начинает выполнять функции экспедитора, с этой точки зрения, они уравниваются. Хотелось бы, чтобы это прозвучало в отчете.

Раздел об анализе казахстанского рынка экспедиторских услуг, на стр.27, где представлена информация о работе АНЭК и указано о снижении приобретения бланков FIATA и что, мнение экспертов, что 70% р железнодорожных перевозок осуществляется с участием экспедиторов, а затем делаете ссылку, о том, что к сожалению, точных данных о доле рынка занимаемых экспедиторами нет. Для такой исследовательской работы не совсем корректно. Этот вопрос необходимо как-то глубже рассмотреть, возможно, предложить какую-то методику для проведения таких исследований. Написано, что рынок продолжает развиваться, а как он продолжает развиваться? То, что касается информации LPI, в отчете хорошо представлена информация, но необходимо также показать, что большинство экспедиторов по-прежнему выполняют только услуги по оплате провозных платежей и оформлению документов, но в то же время появились большая группа экспедиторов, которые приобретают подвижной состав и становятся операторами подвижного состава, многие экспедиторы сегодня выполняют проектные перевозки для крупных производственных компаний. Необходимо отметить о большом количестве инвестиционных проектов, в которых экспедиторы пока не участвуют. При доработке этого раздела нужен больший размах, глубина и более критичная оценка. Кроме того, вывод по данному разделу на стр.30 очень общие и абсолютно не критичны. Чтобы сделать критичные выводы, необходимо опираться на факты, поэтому над данным разделом требуется углубленно поработать.

Лавриненко Ю.И. так же высказал следующие мнения:

- Возможно в отчет включить предложение с соответствующим обоснованием о необходимости издания закона о транзите, с

- Сравнительно недавно внесены изменения в законодательство по регулированию смешанных перевозок (Закон о транспорте, Правила о смешанных перевозок), где продекларирован единый перевозочный документ. Здесь нужно рассмотреть где и что в этих документах есть, где имеются недостатки и на что можно опереться.
- В отчете также необходимо обозначить не только важность транзитных перевозок, но также экспорта импорта, так как Казахстан – грузообразующая страна, поэтому скоростная доставка экспортных грузов и импортных для обеспечения казахстанского производства, это тоже важный вопрос. Поэтому скоростные графические поездки необходимо организовывать не только для транзитных грузов, но также и для экспорта, и для импорта. Этому выводу также необходимо соответствующее обоснование.
- В отчете важно отметить опасность и возможные негативные последствия и неготовность рынка к введению большого количества частных перевозчиков грузов, возможно в целесообразно обосновать и предложить введение понятия публичного перевозчика.

Заславский Р.Н. высказал мнение о том, что необходимо сфокусироваться на вопросах, содержащихся в техническом задании к настоящему исследованию, так как для того чтобы включить в отчет все прозвучавшие предложения, необходимо реализовать еще как минимум шесть исследовательских проектов. Потом, Лавриненко Ю.И. отметил, что сегодня перевозчик выполняет функции экспедитора, здесь хочется уточнить, какой перевозчик выполняет эти функции? Вероятно, имелись в виду аффилированные компании, так как перевозчик не делает сегодня ничего, не грузит, не привлекает клиентов, он только принимает груз и его перевозит.

Лавриненко Ю.И. ответил на поставленный вопрос, что это если рассматривать перевозчика как юридическое лицо, а если рассматривать как группу компаний, входящих в холдинг, то они все это выполняют. Кроме того, аналогично все транснациональные компании существуют в рамках холдинга и все эти задачи выполняют.

Возможно, перечисленные мною вопросы очень объемные, и в данном исследовании они могут прозвучать коротко, но в рекомендациях они все должны быть учтены.

Каринбаева А. проинформировала участников круглого стола, о следующих проблемах, с которыми сталкиваются экспедиторы:

- Сегодня тариф на транзитные перевозки исчисляется по курсу швейцарского франка на дату пересечения груза границы, в то время расчет с экспедитором ведется на момент отправки груза, груз может находиться в пути несколько недель, а спрогнозировать скачки курса валют экспедитор не может, в результате экспедиторы несут убытки от 1-3%. Необходимо отказаться от перерасчета тарифа в иностранной валюте на момент пересечения границы, а осуществлять расчеты в национальной валюте.
- Имеются проблемы с расчетами стоимости перевозок порожних вагонов в экспортно-импортном и внутриреспубликанском сообщении, которая зависит от того какой груз в них до этого перевозился. В этом нет логики.
- Большая проблема с обеспечением порожних вагонов, на станции отправления вагон принимают, а на станции погрузки их бракуют.
- Компании-нерезиденты работают в Казахстане наравне с казахстанскими экспедиторами, в то время как в России экспедиторские услуги могут оказывать только резиденты.

Коровина В.П. прокомментировала вышесказанное и отметила, что в целом, проблем с перевозкой порожних вагонов очень много, необходимо разработать «Правила перевозок порожних вагонов», но это предложение пока не находит поддержки, возможно это так же необходимо включить в отчет.

Лавриненко Ю.И. прокомментировал вышесказанное и отметила, что 1998 году Министерством транспорта и коммуникаций было установлено, что экспедиторской деятельностью могут заниматься только резиденты, и что это нужно отметить в отчете.

Нурсеитов Ж. С. Высказал мнение, что в отчете верно продемонстрировано, что экспедитор сегодня законодательно не защищен, в экспедиторской деятельности очень много проблем, поэтому необходимо совершенствовать законодательную базу, целесообразно принять закон об экспедиторской деятельности. Несмотря на то, что экспедиторские компании, входящие в АНЭК, являются добросовестными компаниями, резидентами и патриотами своей страны, фактически сегодня экспедиторы не имеют равных прав с национальной компанией.


Сегал И.П. напомнил о том, что АНЭК были разработаны две концепции экспедиторской деятельности, необходимо поднять эти документы, проанализировать их, определить, что с тех пор выполнено, и включить эту информацию в отчет.

Попутно важный момент. В настоящее время национальная компания объявила тендер на выполнение функций перегруза на станции Достык и Алтынколь, но в СМГС указано, что эта функцию выполняет национальный перевозчик. Те компании, которые имеют перегрузочные места в недоумении, почему они должны заключать с кем-то договор на выполнение этих услуг, кроме национального перевозчика.

Решили:

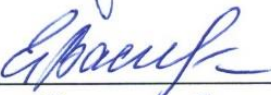
1. Разработчикам принять во внимание указанные предложения, замечания при составлении заключительного отчета.
2. В целом одобрить промежуточный отчет ОЮЛ «Ассоциация Национальных Экспедиторов РК» по проекту: «Анализ проблем международных железнодорожных перевозок грузов в Казахстане, связанных с несовершенством законодательства, технологий взаимодействия и бизнес-процессов, и разработка рекомендаций по их решению».

Председатель



Лавриненко Ю.И.

Секретарь




Василевская Е.В.

Согласовано:



Сегал И.П.



Исабеков М.У.