

Сегал И.П. – Исполнительный директор
Ассоциации национальных экспедиторов
Республики Казахстан.
26 мая 2009 год
Улан-Батор, Монголия

Семинар ЦАРЭС по Национальному совместному комитету по транспорту и содействию торговле и Региональному совместному комитету по транспорту и содействию торговле.

Тезисы выступления.

Уважаемый г-н Председатель!
Дамы и господа!

Позвольте выразить признательность организаторам семинара за возможность присутствовать и высказать мнение бизнес сообщества на таком представительном международном форуме.

1. Обсуждаемый сегодня вопрос весьма актуален: его решение позволит создать действенный механизм развития межведомственного сотрудничества, расширения взаимодействия государственного и частного сектора.

2. В настоящее время в Республике работают новые рыночные структуры, выстроена система взаимодействия со всеми видами транспорта, налажено активное сотрудничество с правительством, парламентом, министерствами, ведомствами, национальной железнодорожной компанией «АО «НК КТЖ», общественными и международными организациями.

Опыт реформирования экономики Казахстана, подтверждает эффективность объединения представителей заинтересованных органов государства и бизнес - структур в советы, комитеты, комиссии для ускоренного решения проблем, особенно возникающих на стыке компетенции каждого из них.

Формируя новую систему регулирования взаимоотношений между субъектами рынка и государственными структурами Казахстан, благодаря наличию политической воли, прошел путь от создания общественных советов с бизнес структурами при отраслевых департаментах в министерствах до экспертных советов министерств. Такие советы, с участием представителей объединений предпринимателей официально работают с 2006 года. Основанием для их деятельности является постановление Правительства «Об утверждении Типового положения об экспертных советах по вопросам предпринимательства». Сегодня ни один проект закона, нормативно-правового документа не принимается без получения экспертного заключения от каждого члена экспертного совета.

Только в прошлом году Ассоциацией подготовлены экспертные заключения по 358 проектам правовых актов. В том числе рамках экспертных советов Министерства транспорта и коммуникаций РК (60), Агентства по регулированию естественных монополий РК (44), ОЮЛ «Национальная экономическая палата Казахстана «Союз Атамекен»(объединение ассоциаций) (235), по запросам Министерства Индустрии и торговли РК (12), Министерства Финансов РК (7).

3. Взаимодействие Ассоциации с министерствами, ведомствами, национальными компаниями в отраслевых и межведомственных совместных рабочих группах, комиссиях и консультативных советах позволяет оперативно решать большой круг текущих и стратегических задач развития бизнеса, совершенствования нормативно-правовой базы.

Для примера:

В Министерстве транспорта и коммуникаций РК в, действующей с 2005 года, рабочей группе по совершенствованию нормативно-правовой базы и технологии взаимодействия новых субъектов на рынке железнодорожных услуг:

- разработаны меры по дальнейшему развитию и реформированию железнодорожной отрасли Казахстана на 2007- 2010 годы;
 - подготавливаются и согласовываются изменения и дополнения в действующие законы, правила, инструкции;
 - принимаются решения о разработке новых нормативных документов и механизмов регулирования взаимоотношений новых субъектов на рынке ж/дорожных услуг;
- В этом году запланировано пересмотреть более десятка директивных документов, регулирующих взаимоотношение всех субъектов рынка перевозок грузов.

В Агентстве по регулированию естественных монополий РК в действующих с 2003 года рабочих группах подготовлены:

- Комплекс мер по совершенствованию тарифной политики в сферах естественных монополий;
- Методика тарифообразования;
- Изменения и дополнения ряда директивных документов, в том числе:
 - «Об утверждении перечня видов деятельности, технологически связанных с регулируемыми услугами (товарами, работами) портов»;
 - «Об утверждении Перечня регулируемых услуг (товаров, работ) субъектов естественных монополий»;
 - «Об утверждении Правил включения и исключения из Государственного регистра субъектов естественных монополий».
 - «О внесении изменений и дополнений в постановление Правительства Республики Казахстан от 28 ноября 2003 года № 1194»
 - «Об утверждении Правил утверждения тарифов (цен, ставок сборов) и тарифных смет на регулируемые услуги (товары, работы) субъектов естественных монополий».
 - «Об утверждении Правил об особом порядке формирования затрат, применяемом при утверждении тарифов (цен, ставок сборов) на регулируемые услуги (товары, работы) субъектов естественных монополий»;

В Консультативных Советах Агентства таможенного контроля Министерства финансов РК, Департаменте таможенного контроля по городу Алматы работающих с 2002 года обсуждаются вопросы:

- совершенствования таможенного законодательства;
- совместных действий по предотвращению правонарушений в сфере таможенного дела;
- обеспечения информирования и взаимодействия в сфере таможенного дела в соответствии с законодательством РК.
- правовому регулированию деятельности таможенных перевозчиков;
- квалификационных требований к брокерским компаниям, СВХ и участникам ВЭД, отнесенным к категориям минимального риска;
- применения Инструкции по таможенному оформлению товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу».

В этом году 10 марта 2009 г. постановлением Правительства №275 создан, при премьер - министре Республики, Антикризисный Совет для консолидации усилий государственных и общественных институтов по преодолению кризисных явлений и стабилизации экономики Республики Казахстан. В состав Совета вошли представители ведущих Министерств и руководители крупных бизнес Ассоциаций Казахстана. Созданы три рабочие группы по направлениям:

А. Выработка предложений по совершенствованию текущей экономической политики Правительства с учетом интересов реального сектора экономики, оптимизации механизма государственно – частного партнерства, воспрепятствованию расширению функций государственных компаний, ведущему к неравноправной конкуренции с частным сектором, на основе мониторинга реализуемых антикризисных мер.

Б. Выработка предложений по созданию условий для развития конкурентных отраслей экономики и деловой активности с учетом перспектив посткризисного развития.

С. Выработка предложений по радикальному устранению административных барьеров, сдерживающих развитие бизнеса и иных предложений, направленных на повышение качества государственных услуг.

4. Когда из-за нехватки вагонов стали срываться сроки исполнения контрактов, вырос спрос на экспедиторские услуги с использованием своего подвижного состава и собственной инфраструктуры, наши компании, стремясь удовлетворить такой спрос, стали приобретать грузовые вагоны, крупнотоннажные контейнеры, грузовые терминалы. Это еще больше расширило сферу их деятельности и перечень оказываемых услуг.

Новый вид деятельности – осуществление перевозок в собственных вагонах к 2004 году настолько вырос, что для решения его проблем владельцы вагонов и контейнеров объединились в Казахстанскую ассоциацию перевозчиков и операторов вагонов (контейнеров) (КазАПО). На сегодня 18 компаний, входящих в КазАПО представляют для перевозок свыше 28 тысяч вагонов различных типов. Всего в частной собственности находится более 34 тысяч грузовых вагонов или около 40% от всего парка Казахстана. Этими вагонами владеют более 200 частных компаний.

5. Совершенствуя и развивая систему взаимодействия с органами государственного управления, национальной железнодорожной компанией АО «Национальная компания «Казахстан Темир жолы», работая над практической реализацией шагов государства по организации работы схемы «Единого окна 11 марта этого года члены Ассоциации подписали Соглашение о создании Пула экспедиторских компаний. Основной задачей, которого является решение проблем экспедиторских компаний, связанных с организацией беспрепятственной транспортировки грузов при исполнении их договорных обязательств перед третьими лицами.

В качестве первого этапа, при поддержке национальной железнодорожной компании на пограничной станции Достык открывается представительство Ассоциации национальных экспедиторов Республики Казахстан. Создание силами АНЭК такой структуры позволит:

- снять нагрузку с работников станции и таможни в представлении пользователям услуг железнодорожного транспорта информации о задержках вагонов и контейнеров;
- оперативно устранять причины задержек товаров, решать другие проблемы перемещения товаров при выполнении таможенных и прочих процедур;
- принять практические шаги по передаче предварительной информацией о грузах;
- ускорить расчеты по оплате услуг железной дороги и других служб на границе.

Думаю, что опыт такого взаимодействия даст положительный эффект и его нужно поддерживать и развивать.

Серьезные качественные изменения уровня взаимодействия экспедиторских, операторских компаний с подразделениями железной дороги и таможенных органов подтверждают правильность сформированного Министерством транспорта, Комитетом таможенного контроля, Национальной компанией «Казахстан темир жолы» и Ассоциацией механизма партнерства.

Анализируя шаги, предпринимаемые руководством Казахстана и международными организациями по содействию торговле и транспорту можно отметить, что улучшилось

межведомственное сотрудничество, налаживается партнерство между государственным и частным секторами, в предпринимательской среде растет понимание необходимости применения имеющихся **международных законодательных инструментов для облегчения торговли.**

6. Активный процесс реформирования железнодорожного транспорта в Республике, создание конкурентной среды в сфере перевозок, динамичное развитие рынка операторов и собственников вагонов, появление новых видов деятельности и новых субъектов транспортного рынка, изменения законодательства, принципов взаимоотношений требуют высокого уровня профессиональной подготовки и знаний персонала участвующего в перевозочном процессе. Решить эту задачу могут специализированные организации, имеющие соответствующий опыт и адаптированные с потребностями региона и ситуацией учебные методики.

Например: Для удовлетворения кадрового спроса в 2001 году при Ассоциации было создано учреждение – Центр логистики. На сегодня это единственное в Республике Казахстан специализированное учреждение, осуществляющее подготовку специалистов по программе «Международный грузовой экспедитор» с выдачей международных дипломов ФИАТА.

Центр располагает научным потенциалом, опытными высококвалифицированными специалистами и материально-технической базой для проведения занятий, оборудованным классом, учебной и технической литературой.

С 2007 года в Центре логистики введено дистанционное обучение через Интернет. Инструктор Центра Логистики дает советы и наблюдает за действиями пользователя по изучению материалов либо устно, либо по электронной почте, либо с помощью программы Skype.

С 2008 года для руководителей и специалистов национальной железнодорожной компании организовано проведение семинаров по целям реформирования и организации деятельности железной дороги, логистике осуществления грузовых перевозок, практическому исполнению требований новых нормативных документов.

За это время центр подготовил:

- по основному курсу «Международный грузовой экспедитор» - 260 слушателей;
- по другим модулям транспортной тематики - 360 человек;

Было бы полезным и эффективным создание, при поддержке ЦАРЕС, базе на этого учебного центра в Казахстане единого регионального учебного центра стран региона Центральной Азии.

7. Круг рассматриваемых сегодня проблем охватывает достаточно большое количество вопросов волнующих бизнес – сообщество.

Сегодня мне хотелось бы обозначить наиболее важные из них серьезно влияющих на продвижение товаров. Это:

1. Техническая, технологическая несовместимость информационных систем, программного обеспечения и разобщенность действий различных государственных контролирующих служб друг с другом и с участниками внешнеэкономической деятельности как внутри страны так между странами. Особенно ярко такая разобщенность, разнонаправленность интересов и действий, контролирующих и исполнительных структур, проявляется на пограничных станциях, в первую очередь на станции Достык, расположенной на границе с Китаем. Здесь эта разнонаправленность уже не только реально сдерживает пропуск грузов, но и не дает возможности с нужной точностью определить затраты времени на перевозку. **Непредсказуемость продолжительности времени перевозки подрывает конкурентоспособность транспортировки.**

2. Сложность, получения необходимой информации и передачи ее в нужном, для контролирующих служб, формате.

3. Низкая эффективность использования частного парка вагонов в межгосударственном сообщении.

4. Недостаточный уровень контейнеризации перевозок.

5. Не очень привлекательные условия для перевозки транзита наземным транспортом по сравнению с морским.

6. Разная скорость, подходы, механизмы преобразований экономики и соответственно законодательного обеспечения.

7. Отсутствие межгосударственного и внутригосударственного органа, из представителей министерств, ведомств и бизнеса, который мог бы оперативно решать проблемы беспрепятственного и безопасного перемещения товаров через границы и территории государств.

8. Отсутствие единого, соответствующего глоссарию ООН, «понятийного аппарата» для терминов применяемых в нормативных документах Совета государств СНГ по железнодорожному транспорту.

9. Не соответствие реальной ситуации системы экономической ответственности за несвоевременное проведение платежей, при нарушении железнодорожными администрациями Правил эксплуатации, планомерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств.

Предложения:

1. Разработать единые стандарты и подходы к способам и формам гармонизации информационного обмена между заинтересованными государственными службами, а также с участниками транспортировки товаров.

2. Создать для предпринимателя возможность и доступность получения, необходимой информации и передачи ее в нужном, для контролирующих служб, формате.

3. Развивать конкуренцию как способ повышения качества и снижения стоимости транспортных услуг через укрепление государственно-частного партнерства.

4. Либерализовать рынок контейнерных перевозок, обеспечить максимальную свободу и привлекательность работы в нем экспедиторским компаниям.

5. Согласовать со всеми участниками ЦАРЭС привлекательные для транзита условия и начать нужно с разработки и применения их на конкретном международном маршруте, от места зарождения до места распыления в Европе. А чтобы эти условия стали действительно привлекательными, было бы уместно включить в комиссии для их разработки тех, для кого они предназначены.

6. Пересмотреть, с участием всех заинтересованных сторон, действующие нормативные документы, регулирующие экономическую ответственность за несвоевременное проведение платежей.

Решение таких вопросов было бы целесообразно включить в план действий НСК и РСК.

7. Выводы.

Национальные и региональные совместные комитеты по транспорту и содействию торговле могут, при правильной организации их работы стать эффективным механизмом, способствующим ускоренной, квалифицированной и комплексной организации исполнения решений поставленных руководством государств ЦАРЭС.

Привлечение для обмена накопленным опытом, обучения руководителей и специалистов государств ЦАРЭС позволит избежать повторения ошибок при проведении реформ, минимизировать общие расходы по выполнению намеченных программ.

Надеюсь, что наши предложения будут востребованы и послужат на благо общего дела. Желаю всем участникам семинара плодотворной работы, достижения поставленных целей.

Благодарю за внимание.