



**Organization for Security and Co-operation in Europe  
Secretariat**

EF.DEL/42/06  
22 May 2006

RUSSIAN only

---

**Conference Services**

Please find attached the contribution by Mr. Ilya SEGAL, Executive Director, Freight Forwarders Association, Kazakhstan, delivered to the 14<sup>th</sup> OSCE Economic Forum, Part 2, Prague, 22-24 May 2006.

EF.DEL/42/06

22 May 2006

RUSSIAN only

**И.П.Сегал**  
**Исполнительный директор**  
**Ассоциации Национальных экспедиторов**  
**Республики Казахстан**

**Тезисы ко второй части**  
**14 Экономического Форума ОБСЕ**  
**(Прага, 22-24 мая 2006 г.)**

Уважаемый председатель,  
Уважаемые участники Конференции,  
Дамы и господа,

Проводимая на железнодорожном транспорте Казахстана реформа формирует конкурентно-рыночную среду предоставления услуг за счет активного развития в двух направлениях:

первое: реструктуризация и выделение из прежде единой иерархически построенной железной дороги ремонтно-заводской и обеспечивающей сферы, формирование на базе отдельных предприятий самостоятельных производственных структур, оказывающих услуги или участвующих в деятельности железнодорожного транспорта;

- второе: зарождение новых форм бизнес-структур или активное участие в предоставлении услуг на железнодорожном транспорте тем предприятиям, которые ранее работали в других сферах деятельности. Новыми организациями, участвующими в перевозочном процессе, сегодня стали экспедиторские компании и компании-операторы вагонов.

В 1997 году ведущие компании создали свою Ассоциацию Национальных экспедиторов Казахстана. В 2004 году была организована Казахстанская Ассоциация перевозчиков и операторов вагонов (контейнеров). В июле этого же года в Закон «О железнодорожном транспорте» от 2001 года были внесены изменения и дополнения. В частности, были определены понятия экспедиторов и операторов вагонов, что дало основную правовую базу для их деятельности, явилось важнейшим шагом в либерализации рынка предоставления перевозочных услуг железнодорожным транспортом. Ни в одной стране СНГ не принято подобных решений.

Подтверждением положительного влияния этих мер является то, порядка 70 процентов из общего объема грузовых перевозок железнодорожным транспортом осуществлено с участием экспедиторов. Ими организована доставка 93-х процентов экспортно-импортного объема и 97-ми процентов транзитного.

По состоянию на 1 января 2005 года число владельцев вагонов достигло 168, а парк частных грузовых вагонов возрос до 26688 единиц, из них 40 компаний имеют от 200 до 4 тысяч вагонов. Ими в прошлом году осуществлено свыше 30% от общего объема перевозок.

Тем не менее, существует ряд серьезных проблем. О них я хочу сказать не потому, что они не находят решения. У обеих Ассоциаций - тесные, деловые взаимоотношения с Комитетом путей сообщения Министерства, с Национальной компанией «Казахстан темір жолы». Постоянно действуют несколько рабочих групп, проводятся встречи, семинары, круглые столы. Сегодня мне хотелось бы обозначить эти общие проблемы, чтобы ознакомить с ними участников Конференции.

## **ПРОБЛЕМЫ:**

### **1. Формирование новой системы технико-технологического и информационного взаимодействия между субъектами рынка железнодорожных услуг.**

Реформирование железнодорожного транспорта стало основой зарождения новых видов бизнеса в области предоставления транспортных услуг. Если раньше все взаимоотношения строились внутри одного предприятия – железной дороги – то сейчас, перевозочный процесс – это взаимоотношения и деятельность самостоятельных субъектов рынка - Национальной компании, являющейся оператором магистральной железнодорожной сети, акционерных обществ «Локомотив», «Казжелдортранс», «Кедентранссервис», «Казтранссервис», операторских и экспедиторских компаний. В результате этого в корне меняются хозяйственные, технико-технологические связи, распределение информационных потоков.

По-новому должны строиться системы документального оформления перевозки, поездной работы, ведения финансовых расчетов. Необходимо построение новых договорных отношений, приведение программного обеспечения в соответствие с изменившимися условиями работы, увеличение мощности информационных каналов и установление прямых связей с пользователями. Существует острая потребность оснащения современным оборудованием рабочих мест, как на периферии, так и в центре, перестройка работы станций, товарных касс, технических контор, технологических структур по переработке перевозимых документов (ТехПД). Это - огромный объем работы, чтобы провести разделение видов деятельности по содержанию и обеспечению пользования магистральной железнодорожной сети и перевозочной. Необходимо проведение прикладной исследовательской работы.

### **2. Совершенствование технологии работы и взаимоотношений между подразделениями таможенных органов и железной дороги на международных переходах.**

Анализ работы станции Достык и обсуждение этого вопроса на совместном совещании с участием всех заинтересованных сторон, проведенном Ассоциацией 19 августа в городе Алматы, показали, что остается большой круг технико-технологических проблем, нерешенность которых является значительным препятствием в реализации транзитно-транспортного потенциала Казахстана. Во многих случаях причиной задержек вагонов являются недостатки системы взаимоотношений между подразделениями таможенных органов и железной дороги. Имеются факты тройного взвешивания вагонов и контейнеров на станциях отправления, нашей станции Достык и китайской Алашанькоу, не отвечает надлежащим требованиям оснащенность складов временного хранения, их работа не увязана с технологией железнодорожных станций.

Темпы роста грузопотока значительно опережают темпы технического и технологического развития станции Достык. В ожидании пропуска, как с китайской, так и с казахстанской стороны простаивает значительное количество вагонов. Все это создает благоприятную почву для нарушений требований безопасности, коррупции.

### **3. Исполнение требований Таможенного Кодекса в части обеспечения оплаты таможенных платежей при перевозках грузов железной дорогой.**

Пункт 3 статьи 76 Таможенного кодекса Республики Казахстан в соответствии с Законом Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений в Таможенный кодекс Республики Казахстан» от 20.06.05 № 62-III ЗРК изложен в следующей формулировке: «Документ контроля доставки товара заполняется декларантом либо перевозчиком, экспедитором, а при отсутствии указанных лиц - должностным лицом

таможенного органа». В пункте перечислены лица, которые могут заполнять ДКД, но не установлено конкретное лицо, в обязанности которого входит выполнение этой процедуры. Кроме того, не определено, за чей счет она должна быть выполнена.

Декларант (грузоотправитель) и экспедитор на границе не присутствуют, следовательно, ДКД ими не заполняется. В силу требований антимонопольного законодательства, перевозчик, которым на сегодня является АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы», не вправе включать не основные виды деятельности в себестоимость своих услуг, поэтому заполнение ДКД им также не осуществляется. Работниками таможенного органа оформление ДКД также не обеспечивается, из-за увеличения объема перевозок и недостатка штатной численности. Особо остро эта проблема проявилась на наиболее грузонапряженной станции Достык.

Срочного решения требует вопрос обеспечения таможенных платежей при пересечении товаров через таможенную границу. Существующая сегодня система требует от участника внешнеэкономической деятельности внесения таможенной службе обеспечения таможенных платежей в виде депозита, банковской гарантии или договора страхования и оформления документа, подтверждающего это обеспечение с регистрацией в таможне по месту его нахождения.

Для того, чтобы груз прошел пограничный пункт, участник должен самостоятельно предоставить данный документ в пункт пропуска, произвести его оформление и регистрацию. В течение времени, затрачиваемого на эти процедуры, вагоны будут простаивать на пограничной станции. По этой же причине они будут простаивать по прибытию в таможню назначения.

Эта проблема требует отдельного рассмотрения- особенно в выработке единого стандарта представления гарантий уплаты таможенных платежей и налогов.

#### **4. Совершенствование системы учета, контроля и оплаты транзитных перевозок по железной дороге.**

Существующая технология учета и контроля расчетов за выполнение международных перевозок имеет ряд недостатков, негативно сказывающихся на работе экспедиторских компаний. В этом году наметилась тенденция увеличения количества случаев несанкционированного использования кодов казахстанских экспедиторов. Если в начале года такие нарушения допускались только со стороны работников Узбекской железной дороги, то во второй половине года вагоны с такими нарушениями стали поступать со станций Ларичиха и Ирбит Западно-Сибирской железной дороги. Положение усугубилось тем, что поддельные телеграммы об оплате транзита по территории Казахстана грузоотправителям отправлялись за подписью начальника станции Сарыагаш. У отдельных компаний сумма прямого убытка от этих противозаконных действий превысила 50 тыс. долларов.

Меры, предпринимаемые нашими компаниями, Ассоциацией экспедиторов совместно с АО «НК «ҚТЖ» носят разовый характер (в Узбекистане заведено уголовное дело, в Россию направлена просьба - временно отправлять грузы со станций Западно-Сибирской железной дороги только при наличии подтверждающей телеграммы от казахстанских экспедиторов), а проблема в целом не решается. Подобная ситуация способствует не только появлению таких негативных фактов, но и не дает возможности применять в полном объеме требования законодательства Республики Казахстан в части использования различных видов гарантий выполнения договорных обязательств.

#### **5. Использование возможностей транспортных ассоциаций для снижения уровней рисков и повышения качества оказываемых услуг.**

#### **6. Принятие внутриотраслевых нормативных документов, определяющих взаимоотношения оператора вагонов с магистральной железнодорожной**

### **сетью.**

В действующих на железной дороге нормативных и инструктивных документах не определен новый порядок технико-технологического взаимодействия участников перевозочного процесса. В своей работе операторы вагонов вынуждены подстраиваться под существующие нормы и правила. Необходимо разработать и внедрить в практику целый ряд новых нормативных документов, регламентирующих взаимоотношения самостоятельных субъектов транспортного рынка.

Одним из документов, определяющих взаимоотношения между МЖС и оператором вагонов, должен быть договор на текущий отцепочный ремонт. Каждый оператор вагонов вынужден заключать индивидуальные договоры с теми эксплуатационными вагонными депо, которые находятся по маршруту следования его вагонов, или с тем вагонным депо, на участке которого произошла отцепка вагона. И таких договоров - десятки. Аналогичная ситуация с проведением текущего отцепочного ремонта существует и при следовании вагонов Оператора по железным дорогам стран СНГ и Балтии. Было бы оптимальным заключить договор между субъектом железнодорожной администрации, в ведении которого находятся эти депо, и оператором вагонов.

Большое количество нареканий вызывает качество ремонта вагонов. Несмотря на то, что каждый отремонтированный вагон осматривается работниками ОТК вагоноремонтных предприятий, значительное количество вагонов не выдерживает послеремонтного гарантийного срока. По этой причине происходят отцепки вагонов на текущий отцепочный ремонт в пути следования, что в целом негативно сказывается на перевозочном процессе. Перечень требуемых решений этим не исчерпывается.

**7. Реформирование железнодорожного транспорта Казахстана, России и других государств вызывает необходимость активизации работы по внесению дополнений и изменений в действующее международное законодательство, регулирующее взаимоотношения железнодорожных администраций стран СНГ и Балтии, государств, входящих в ОСЖД.**

В первую очередь требуется ревизия и доработка соглашения о международном грузовом сообщении. Учитывая статус этого документа, его несовершенство зачастую является препятствием для формирования внутренней нормативно-законодательной базы и дальнейших реформ на железнодорожном транспорте Казахстана. Также требуется внесение изменений и дополнений в ряд документов, принятых в рамках Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ. Представляется необходимым организовать изучение этого вопроса.

Острота проблем требует осмысления проведенных этапов реформирования железнодорожного транспорта.

Министерство транспорта и коммуникаций РК привлекло к проведению работы по разработке необходимых решений ученых, грузоотправителей, экспедиторов, операторов вагонов, владельцев терминалов и других заинтересованных лиц.

## **ВЫВОДЫ**

Реформирование транспортного сектора привело к появлению на рынке новых субъектов и принципиальному изменению системы взаимоотношений между ними, с пользователями их услуг, действующими транспортными структурами и органами государственного регулирования.

Разная степень восприимчивости различных видов транспорта к преобразованиям своей деятельности и внешнему воздействию, новизна проблем, замедленная и не всегда адекватная реакция государственного управления на эти

изменения вызвали появление пробелов в законодательстве, нормативно-технологической базе, системе контроля за соблюдением технико-технологических стандартов безопасности и экономических взаимоотношений.

Влияние таких пробелов наиболее ярко проявилось при проведении преобразований такой сложной системы, как железнодорожный транспорт.

Реформирование этого вида транспорта, осуществляющего более 70% перевозок в Казахстане, идет с достаточно большой скоростью.

На рынке появились самостоятельные предприятия по управлению вагонами, локомотивами, контейнерами, терминалами, а система прав и ответственности при взаимодействии с ними четко не прописана, внутри предприятий не отлажена технология, не определены четко пределы полномочий сотрудников.

Все это создает почву для ухудшения транспортной безопасности, способствует развитию коррупции.

Усугубляет ситуацию наличие несовершенной и непрозрачной системы расчетов.

### **ПРЕДЛОЖЕНИЯ**

1. Учитывая процессы реформирования транспортного сектора, которые идут практически во всех государствах, входящих в организацию по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) представляется целесообразным разработку единых рекомендаций по их проведению на каждом виде транспорта.
2. Разработать рекомендации, меры по координации действий бизнес-сообществ в работе по повышению уровня транспортной безопасности.