

**Проблемы функционирования и основные направления построения и регулирования российского рынка международных транспортно-логистических и транспортно-экспедиторских услуг**

**К.В. Холопов,**

*доктор экономических наук, профессор, Всероссийская академия внешней торговли, кафедра технологии внешнеторговых сделок - зав. кафедрой,*

**О.В. Соколова,**

*доктор экономических наук, профессор, Всероссийская академия внешней торговли, кафедра финансов и валютно-кредитных отношений - профессор*

УДК 658.7/.8

ББК 65.37

X-736

**Аннотация**

Авторы выявили и доказали важность решения проблемы транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономических связей в России. Эти проблемы особенно остро стоят перед экспортёрами малого и среднего бизнеса, поставляющими за рубеж несырьевые товары. Авторы провели оценку состояния российского рынка международных транспортно-экспедиторских и транспортно-логистических услуг, оценили уровень организационного взаимодействия между экспортёрами и провайдерами международных транспортно-логистических услуг. Они также показали целесообразность транспортного посредничества при исполнении внешнеторговых сделок. Авторы привели примеры удачного функционирования международных транспортно-логистических систем за рубежом.

**Ключевые слова:** Транспортно-логистическое обеспечение, внешнеэкономическая деятельность, услуги, международные транспортно-экспедиторские услуги, международные транспортно-логистические услуги, международный транспортно-логистический бизнес, классификация, международные транспортные экспедиторы, мультимодальные операторы, транспортно-экспедиторская деятельность за рубежом.

**The Russian market of international transport and logistics and freight forwarding services: Problems of functioning and the main directions of formation and regulation**

**K. V. Kholopov,**

*Doctor of Economic Sciences, Professor, Russian Foreign Trade Academy,*

*Department of foreign trade and international transactions - Head of the Department*

**O. V. Sokolova,**

*Doctor of Economic Sciences, Professor, Russian Foreign Trade Academy,*

*Department of Finance, Monetary and Credit Relations - Professor*



### Abstract

The authors identify and demonstrate the importance of addressing the issues in the transport and logistics of foreign economic relations in Russia. These problems are particularly acute for exporters of small and medium businesses that supply non-primary goods overseas. The authors assess the state of the Russian market of international freight forwarding and transport and logistics services, evaluate the level of institutional cooperation between exporters and providers of international transport and logistics services. They also show the feasibility of the transport mediation in the performance of foreign trade transactions. The authors provide examples of the successful functioning of international transport and logistics systems abroad.

**Keywords:** transport and logistics, foreign trade, services, international freight forwarding services, international transport and logistics services, international transport and logistics business, classification, international freight forwarders, multimodal operators, freight forwarding activities abroad.

Состояние системы транспортно-логистических услуг для обеспечения поставок товаров российскими участниками ВЭД указывает на необходимость выявления конкретного круга проблем, мешающих, и общепринятому осуществлению внешнеэкономической деятельности, и становлению в нашей стране международного рынка транспортно-экспедиторских и транспортно-логистических услуг. Проведенный структурный анализ правил и процедур определил проблемы функционирования рынка/1/. На основе его анализа необходимо предложить первоочередные направления и меры для поиска регуляторов рассматриваемого рынка. Это будет отвечать интересам не только участников ВЭД, но и всех хозяйствующих субъектов на территории России.

### **1. ПРОБЛЕМЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ РОССИЙСКОГО РЫНКА МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКИХ И ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ**

#### 1.1. Примерная оценка российского рынка транспортно-экспедиторских услуг

Транспортно-экспедиторский бизнес в России существует. Существуют национальные и международные транспортные экспедиторы и логистические провайдеры. Однако невозможно сказать, сколько их, в каких регионах они находятся, кому принадлежат, с какими видами транспорта и в каких странах работают, какие услуги оказывают. Никакой официальной государственной статистики не существует, ни один федеральный орган исполнительной власти этот бизнес не курирует. Аналитические отчёты и обзоры крупный консалтинговых компаний (например РБК) приводят только транспортную и инфраструктурную статистику, доступную только источникам обязательной отчетности, а также открытую таможенную статистику.



Сегодня единственными и несистемными источниками информации об экспедиторской деятельности в России являются общественные объединения экспедиторов и логистов. Таковыми, к примеру, являются Ассоциация российских экспедиторов (АРЭ), Некоммерческое партнёрство «Гильдия экспедиторов» (<http://www.guildexp.ru>), а также региональные ассоциации экспедиторов и логистических компаний. Из официальных данных, размещенных на сайтах общественных объединений этого профессионального союза, невозможно определить ни количественный состав членов, ни их род и направление деятельности.

Из содержания официального сайта АРЭ (<http://www.far-aerf.ru>) следует, что у ассоциации более 500 членов. Однако более внимательное ознакомление со списочным составом позволяет усомниться в том, что в АРЭ собраны именно экспедиторы и логистические компании. Здесь присутствуют перевозчики и их объединения, порты, аэропорты, таможенные посты, промышленные компании и др. То же касается и других объединений транспортно-экспедиторской отрасли. Путем анализа представленных в списке АРЭ членов удалось определить, что число экспедиторов в АРЭ не превышает 170, из которых 60 являются индивидуальными членами ФИАТА, то есть обладают правами и статусом международных экспедиторов и мультимодальных операторов.

Другие профессиональные объединения исследуемой отрасли ещё малочисленнее. На основе исследуемых публикаций и экспертных опросов удалось установить, что экспедиторами и логистическими компаниями считают себя в России около 4 тысяч фирм и организаций. Транспортно-экспедиторский бизнес в России есть, но мы о нём мало что знаем. Еще меньше информации об объёмах и показателях экспедиторской деятельности во внешнеторговой сфере. Информация о результатах транспортно-экспедиторской и транспортно-логистической деятельности иногда присутствует на сайтах региональных объединений. Но эта информация несистемна и обрывочна.

### 1.2. Состояние российского рынка транспортно-экспедиторских услуг

Рынок транспортно-экспедиторских и транспортно-логистических услуг в России является полностью открытым. Отсутствуют какие-либо барьеры по входу на рынок и выходу из него. Это касается и резидентов, и нерезидентов российского права. До 1998 года согласно соответствующим постановлениям Правительства Российской Федерации существовали процедуры лицензирования деятельности компаний на транспортно-экспедиторском рынке по видам транспорта. Затем они нормативно утратили законную силу. Сегодня ни один российский нормативный акт не регулирует публичные отношения субъектов на этом рынке. Следует при этом отметить, что международное право (публичное и частное) не распространяет свою юрисдикцию на какие-либо виды транспортно-экспедиторской деятельности.

### 1.3. Фирменная структура российского рынка транспортно-экспедиторских услуг

Милитцер и Мюнх, Шенкер, Жефко, Армадилло, Панальпина, Кюне и Нагель, Ниппон Экспресс, Ди Эйч Эль. Беглый просмотр в поисковых системах Интернета выдал координаты российских офисов этих и многих других всемирно известных транспортно-экспедиторских и транспортно-логистических компаний. Офисы компаний расположены в Москве, Санкт-Петербурге, Находке, Владивостоке, Новосибирске, Новороссийске, Нижнем Новгороде, Казани и других крупных городах России. Все филиалы иностранных экспедиторских компаний зарегистрированы как резиденты российского права. Они ведут активные рекламные кампании, проводят семинары и конференции, успешно вербуют для работы выпускников ведущих столичных вузов.

О большинстве российских участников рынка сложно сказать что-либо определенное. Обычно это представители малого и среднего бизнеса, не имеющего на балансе никакой инфраструктуры, транспортных средств и контейнерного парка, в отличие от зарубежных компаний, работающих в России/2/. Иностранные экспедиторы обладают материальными, финансовыми и логистическими возможностями доставить товар в любую точку мира собственными силами. У большинства российских компаний подобного профиля таких возможностей нет, они могут выступать только в роли организатора перевозки, то есть в роли простого посредника.

С советских времён на российском рынке продолжают работать такие компании, как Союзвнештранс, Совфрахт, Союзтранзит (Руссотра) и некоторые другие. Сегодня государство не имеет к таким компаниям никакого отношения. Это небольшие компании, которые пытаются занять свою нишу на рынке за счёт узнаваемого с советских времен бренда.

### 1.4. Управление внешнеторговой транспортной логистикой

Ни один орган федеральной исполнительной власти не ведает, не контролирует, не регламентирует и не регулирует транспортно-экспедиторский и транспортно-логистический бизнес в России. Не ведется даже реестр экспедиторских и логистических компаний. Возможно (и такое предложение было высказано на заседании Комитета по логистике ТПП РФ в начале 2015 года) Торгово-промышленная палата Российской Федерации, как орган взаимодействия государства и бизнеса, возьмёт на себя функции ведения реестра профучастников этого рынка.

### 1.5. Информационная поддержка выработки внешнеторговых логистических решений

Достоверных и полных по содержанию информационных ресурсов для выработки эффективных логистических решений по доставке экспортных товаров в нашей стране нет. Этот недостаток наносит ущерб и экспортёрам товаров, и международным экспедиторам. Все международные экспедиторы утверждают, что ор-



ганизуют и обеспечивают доставку любого товара в любую точку мира с оказанием полного комплекса необходимых сопутствующих услуг.

В сети Интернет существует достаточно много сайтов различных экспедиторских (транспортно-логистических) компаний, как российских, так и международных, на которых пользователю предоставляется возможность рассчитать стоимость международных перевозок грузов различными видами транспорта, включая мультимодальные перевозки. Однако необходимо помнить, что основная задача каждого такого сайта – привлечь потенциального клиента в его экспедиторскую фирму.

Отличной и качественной иллюстрацией сказанного может являться сайт финской транспортно-экспедиторской компании Friends Logistics Oy (<http://emelichev.fi/>). Сайт выполнен на русском языке и рассчитан исключительно на потребителей из России и стран-республик бывшего СССР. Два раза в месяц (22 раза в год) на сайте обновляется информация о стоимости контейнерных перевозок грузов из 60 основных портов стран Юго-Восточной Азии, Индии, Бангладеш и ОАЭ до финляндского порта Котка. Там же содержится информация о стоимости услуг портового экспедитора и автоперевозки до ряда крупнейших городов России и Казахстана.

Ставки, например, на морской фрахт указаны очень привлекательные, однако использовать эти ставки самостоятельно для расчёта стоимости перевозки, минуя Friends Logistics Oy невозможно. Это эксклюзивные ставки, которые могут быть получены экспедитором при подписании сервис-контракта с перевозчиком под обязательства предоставить последнему определенное количество контейнеров в определенный период времени.

Всё, что приведено выше в отношении ценовой информации о доставке товаров международных сообщениях, в равной мере справедливо для вида, качества и условий предоставления услуг. В основном такая информация носит рекламный характер.

Недостаток информации и организационного взаимодействия профессиональных участников рынка международных транспортно-экспедиторских услуг приводит к выработке неоптимальных решений. Уже указанный, к примеру, маршрут доставки товара из Новосибирска в Китай через Санкт-Петербург может не показаться абсурдным, если учесть, что экспедиторская компания имеет налаженные связи с перевозчиками и другими экспедиторами для доставки товаров только по такому маршруту.

Публичных информационных систем, которые могут оказать поддержку участникам ВЭД, а также международным экспедиторам и логистическим провайдерам в отношении тарифов, правил и условий перевозки грузов, в России нет. Государство не участвует в информационной поддержке участников рынка.

Организационное взаимодействие профучастников рынка между собой очень ограничено. Каждый международный экспедитор боится передать другому экспедитору клиента под угрозой его потери. Существует практика, при которой одна

экспедиторская компания переманивает к себе сотрудника другой экспедиторской компании, который является менеджером-куратором работы с крупными клиентами на основных потоках движения внешнеторговых грузов. Работник переходит в другую компанию со своей клиентской и грузовой базой.

### 1.6. Публичные международные экспедиторы и логистические провайдеры в России

Публичных международных экспедиторов и логистических провайдеров в России нет. Ни одна компания на рынке не приняла на себя добровольное обязательство обслуживать любого экспортёра или импортёра, который обратится к ней за оказанием услуг по доставке внешнеторговых грузов. Закон также не определил возможностей публичного оказания услуг в рассматриваемой сфере.

Государство не принимает участие в деятельности компаний международного транспортно-логистического бизнеса – ни организационно, ни финансово, ни институционально, ни инфраструктурой. То же самое можно сказать и о мультимодальной деятельности. Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года<sup>1</sup> определены основные инфраструктурные проекты по развитию международных транспортных коридоров (МТК)/3/. Однако ни одного федерального транспортного оператора на российских участках МТК не существует. Отсутствует также управление транспортно-инфраструктурной деятельностью на основных направлениях перевозок внешнеторговых товаров и транзитных грузов. Инфраструктура российских участков МТК не сочленена с логистическими технологиями товародвижения. Отсутствует организационное взаимодействие с операторами панъевропейских (Критских) транспортных коридоров.

### 1.7. Правовое регулирование транспортно-экспедиторской и транспортно-логистической деятельности в России

В отношении правового регулирования указанного вида деятельности в нашей стране существует лишь 4 (четыре) правовые нормы.

Глава 41 ГК РФ – «Транспортная экспедиция» – невелика по объему и содержанию (статьи 801 – 806), и поэтому не содержит многих вопросов, отнесенных к компетенции договорных отношений по транспортному экспедированию. Определены стороны договора транспортного экспедирования, его существенные условия. Установлено, что основной функцией экспедитора является организация перевозок грузов.

Закон «О транспортно-экспедиционной деятельности»<sup>2</sup> №87-ФЗ от 30 июня 2003 года был призван регламентировать и регулировать отношения между сторонами договора транспортного экспедирования, в том числе и при оказании экспедиторских услуг при перевозках грузов в международных сообщениях. В про-

<sup>1</sup> Утверждена Распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года №1734-р. Действует в редакции Распоряжения Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 года №1032-р.

<sup>2</sup> Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, №27 (ч.1), ст. 2701.



фессиональном сообществе его именуют антиэкспедиторским, причём по многим значимым основаниям. Во-первых, закон регулирует отношения и ответственность только с экспедиторами, которые принимают груз в свое ведение. Отношения с экспедиторами-посредниками закон не регулирует, считая, что любой экспедитор именно такой как указано в законе. Поэтому большинство экспедиторов пытаются не применять закон в отношении с клиентами. Во-вторых, законодатель посчитал, что экспедитор должен доставлять груз, и выполнять функции перевозчика. В-третьих, ответственность экспедитора по этому закону выше, чем ответственность любого перевозчика, выполняющего доставку груза. Существует ещё не менее десятка серьёзных просчётов законодателя, сделавших закон малоприменимым к использованию в практической деятельности. С 2010 года запущена процедура внесения изменений и дополнений в закон, которая до сегодняшнего дня не увенчалась успехом.

В соответствии со статьёй 2 закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» были разработаны, утверждены и вступили в силу «Правила транспортно-экспедиционной деятельности».<sup>3</sup> Правила состоят всего из 19 пунктов и не приносят в нормативно- правовую базу практически ничего нового. Единственным достижением правил следует признать определение «договора транспортной экспедиции», из которого следует посреднический характер договорных отношений между экспедитором и клиентом.

Пункт 2 статьи 2 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» установил, что заключение договора транспортного экспедирования может подтверждаться экспедиторскими документами.<sup>4</sup> Для этих целей Приказом Минтранса России от 11 февраля 2008 года №23 были определены «Порядок оформления и формы экспедиторских документов».<sup>5</sup> Приказ вступил в силу 25 апреля 2008 года. Приведенные в Приказе №23 формы экспедиторских документов могут быть использованы и при организации перевозок грузов во внутреннем сообщении, и для экспедирования внешнеторговых, транзитных и иных международных грузов по территории России. Приказ называет всего три экспедиторских документа – поручение экспедитору, экспедиторская расписка и складская расписка. Причем последний документ прямого отношения к экспедиторской деятельности не имеет. Пункт 6 приказа указывает на возможность использования иных экспедиторских документов. Сами «иные» экспедиторские документы в Приказе не названы. Можно догадаться, что это, например, официальные экспедиторские документы ФИАТА. Но в приказе они в явном виде не названы, из чего можно сде-

<sup>3</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 8 сентября 2006 года №554. Собрание законодательства Российской Федерации, 2006, №37, ст. 3890.

<sup>4</sup> Указание на применение экспедиторских документов содержится также в «Правилах транспортно-экспедиционной деятельности» от 8 сентября 2006 года.

<sup>5</sup> Зарегистрирован в Минюсте России 28 февраля 2008 года №11239. Источник: «Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти» №15 от 14 апреля 2008 года.

лать вывод о том, что пока документы ФИАТА официально Минтранс России, а, следовательно, и федеральными органами исполнительной власти страны, не признаны/4/.

Косвенно к нормативно-правовой базе можно отнести государственные стандарты. Применительно к стандартизации транспортно-экспедиторских услуг в России актуальными являются следующие национальные стандарты: ГОСТ Р 51006-96 «Услуги транспортные. Термины и понятия», ГОСТ Р 52297-2004 «Услуги транспортно-экспедиторские. Термины и определения», ГОСТ Р 52298-2004 «Услуги транспортно-экспедиторские. Общие требования» и ГОСТ Р 51133-98 «Экспедиторские услуги на железнодорожном транспорте. Общие требования». Все указанные стандарты содержат много противоречий, запутывают и экспедиторов, и грузовладельцев. Требуют коренной коррекции и концептуального пересмотра.

Для регулирования мультимодальных перевозок в России нормативно-правовая база отсутствует, хотя ещё в статье 788 ГК РФ (это – 1995 год!) указано, что они регулируются законом о прямых смешенных (комбинированных) перевозках. Отсылка к закону в ГК РФ есть, а закона – нет. Как нет и закона «О транзите», о необходимости которого неоднократно говорил Президент России В.В.Путин.

Зато, к величайшему удивлению, возможно, начата работа по подготовке закона «О логистической деятельности».<sup>6</sup> Готовить такой закон – это всё равно, что готовить закон о деятельности по оптимальному управлению потоками?!

1.8. Подготовка кадров для международной транспортно-экспедиторской и транспортно-логистической деятельности

Высококачественных специалистов в сфере внешнеторговой транспортной логистики и международного транспортного экспедирования не готовит ни один вуз страны, хотя многие вузы заявили специальности и выпускают бакалавров, специалистов и магистров, в названиях квалификаций которых присутствует слово «логистика». Ведущие транспортные вузы хорошо готовят транспортников, но без достаточных знаний по мировой экономике, международной торговле, конъюнктуре рынков и контрактной работе. Ведущие экономические вузы, напротив, не могут обеспечить надлежащую подготовку выпускников по международным транспортным операциям. Подготовка и переподготовка необходимых специалистов осуществляется бизнесом самостоятельно через коммерческие семинары, конференции и частный консалтинг.

Государственного заказа на подготовку специалистов по международному транспортному делу нет. При этом подготовлено недопустимо мало качественных профессиональных изданий (учебников, учебных пособий, методических разработок, монографий) из-за нехватки профессорско-преподавательского состава и научных работников в рассматриваемой сфере.

<sup>6</sup> Информация получена на заседании Комитета по логистике ТПП РФ 5 ноября 2015 года.



## **2. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ И КОМПЛЕКС МЕР ПО СОЗДАНИЮ ЭФФЕКТИВНОЙ СИСТЕМЫ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ПОДДЕРЖКИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ЭКСПОРТА**

Экспортёр, поставляющий за рубеж товары несырьевого экспорта, особенно остро нуждается в транспортно-логистической поддержке. Он, в большинстве случаев, не может отказаться от обязанностей доставлять товары зарубежным партнёрам. Если экспортёр не может организовать доставку своего экспортного товара из-за отсутствия своей международной транспортно-экспедиторской (транспортно-логистической) системы, то единственным выходом для него являются и будут являться такие условия экспортных контрактов (по Инкотермс 2010<sup>7</sup>), когда за доставку товара отвечает покупатель. Покупатель (импортёр), с большой долей вероятности, будет привлекать для транспортировки товаров свои транспортные организации. Тогда, как и сейчас, российский экспорт транспортных услуг будет заменён на импорт транспортных услуг. Для Российского государства это не только экономически не выгодно, но и в репутационном плане унижительно.

Следовательно, России нужна государственная система транспортно-логистического обеспечения экспортных поставок, удовлетворяющая интересам бизнеса, и приносящая экспортные доходы стране/5/. Для того уровня либерализации российских рынков международных транспортных и транспортно-экспедиторских услуг, который существует сегодня, это довольно сложная задача, решение которой потребует введения ряда кардинальных регуляторных мер. Сегодня рынок международных транспортно-логистических услуг в России – это рынок невидимка, рынок, находящийся в институциональной и информационной тени. Он существует, но ни государство, ни участники ВЭД не имеют о нем ни информации, ни реального представления. Для формирования реального рынка международных транспортно-логистических услуг в России необходимо сделать ряд начальных шагов.

1. Согласиться с тем, что рынок транспортно-экспедиторских (транспортно-логистических) услуг – это рынок профучастников, которые должны отвечать рядом требований, соответствующим ими же заявленному статусу. Национальный экспедитор имеет право оказывать услуги в пределах границ государства. Международный экспедитор имеет право оказывать экспортные услуги по четырём способам поставки услуг по правилам ГАТС, работать с нерезидентами. Тому должны соответствовать соответствующие лицензии компетентного органа. Здесь можно использовать опыт США.

Профучастники должны определить сферу своей конкретной деятельности, то есть круг лиц, кому они оказывают услуги: грузовладельцам, перевозчикам, таможенным органам, предприятиям транспортной инфраструктуры, страховщикам, другим транспортным посредникам.

---

<sup>7</sup> Инкотермс 2010. Публикация ICC№715: Правила ICC для использования торговых терминов в национальной и международной торговле. – М.: Инфотропик Медиа, 2010. 274 с.

Профучастники должны определить перечень услуг, которые они оказывают в процессе своей деятельности. Перечень услуг должен быть исчерпывающим и конкретным для понимания содержания услуг как клиентами, так и государственными органами, например, для целей налогообложения.

Профучастники должны определить географические места (страны, регионы) в которых они оказывают заявленные услуги, а также виды транспорта, которые находятся в их профессиональной компетенции.

Профучастники должны указать на наличие у себя транспортных средств и транспортного оборудования (например контейнеров) на каком-либо законном или договорном праве (право собственности, аренда, оперативное или финансовое управление и пр.) – для целей надлежащего исполнения принимаемых на себя договорных обязательств.

Международные экспедиторы должны определить свой правовой статус: экспедитор-посредник; экспедитор, работающий с грузом; мультимодальный перевозчик (оператор). Деятельность каждого статуса должна определяться своими правовыми нормами и правилами. Особое внимание следует уделить регулированию мультимодальной деятельности транспортно-логистических компаний.

Для каждого вида транспортно-логистической деятельности (национальной или международной) должны быть предъявлены свои требования, в том числе и финансовые, а также обеспечительные меры для целей возмещения вреда потерпевшей стороне при неисполнении или ненадлежащем исполнении договорных обязательств.

2. Регистрация транспортно-экспедиторских (транспортно-логистических) компаний, ведение отчетности, обязательность предоставления объективных сведений. Это важнейший фактор для формирования объективных рыночных отношений, а также целесообразно необходимых форм и методов их регулирования.

Получение объективной информации о деятельности малого и среднего бизнеса представляет сегодня большую проблему. Например, считается, что в России существует не менее 5 тысяч автомобильных перевозчиков. Однако индивидуальные предприниматели, эксплуатирующие 1-2 автомобиля, ни в какую статистическую базу не входят.

И для целей регистрации представителей международного транспортно-экспедиторского бизнеса, и для целей регулирования отношений на рынке, следует обратиться к процедурам государственно-частного партнерства. Здесь можно широко применять богатый европейский опыт.

Ряд функций по формированию добросовестной рыночной среды государству следует делегировать общественным профессиональным объединениям – саморегулируемым организациям (СРО).<sup>8</sup> В Европе транспортно-экспедиторские про-

<sup>8</sup> Такой опыт есть и в России. Например, Минтранс России переданы общественной организации - Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) некоторые функции, например, функция гарантийного объединения по книжкам МДП, функция выдачи перевозчикам разрешений на проезд по иностранным территориям и др.



фессиональные союзы берут на себя многие регуляторные функции (см. пункт 6 настоящего итогового документа). В России различные экспедиторские ассоциации и союзы – всего лишь клубы для приятного общения на общих собраниях 1-2 раза в год.

Каждый международный экспедитор, по нашему мнению, должен быть членом федеральной, региональной или отраслевой ассоциации, которой государство передаст некоторые функции управления транспортно-экспедиторской отраслью. Регулирование вхождения на рынок должно быть мягким, но действенным. Экспедитор, не входящий в одно из объединений экспедиторского пула, не будет терять право на деятельность. Однако возможность использования для оказания услуг несоюзного экспедитора будет представлять для клиента значительные риски, о которых государство постарается официально известить участников ВЭД и других грузовладельцев.<sup>9</sup>

Профессиональные объединения международных экспедиторов и логистических провайдеров установят для своих членов правила и условия членства, требования к состоянию организации (фирмы, компании), к профессиональной подготовке управляющего кадрового состава, требования к сертификации услуг, общие правила деятельности пр./6/ Статистика о состоянии национального и международного рынка транспортно-экспедиторских и транспортно-логистических услуг будет направляться в федеральные органы государственной статистики профессиональными объединениями в обязательном порядке. Потребуется государственная поддержка таких профессиональных объединений, чтобы они не перекладывали свои расходы на участников рынка.

3. Правовое регулирование международной транспортно-экспедиторской деятельности является основой взаимоотношений между участниками ВЭД и представителями транспортно-логистического бизнеса. Частноправовые отношения между клиентами и экспедиторами во всём мире не подлежат международному регулированию и международной регламентации. Такие отношения регулируются только нормами национального права, которое выбрали стороны договора.

Всё российское транспортно-экспедиторское право должно быть кардинально пересмотрено и полностью изменено в соответствии с международными обычаями и устоявшейся практикой. Изменению подлежат: глава 41 ГК РФ/7/, федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности»/8/, Правила транспортно-экспедиционной деятельности/9/, Приказ Минтранса России №23 от 11 февраля 2008 года/10/, а также российские ГОСты, регламентирующие оказание услуг транспортно-экспедиторской деятельности/11,12/. Нужны также иные правовые нормы, которые надо разрабатывать «с нуля». Закон о логистической деятельности не нужен.

---

<sup>9</sup> Например, в нашей стране потенциальный вкладчик извещен о том, что определенные кредитные организации (коммерческие банки) включены (или не включены) в систему страхования вкладов.

4. Ни у кого из экспортёров и импортёров не будет вызывать сомнения необходимость информационно-методической поддержки транспортно-логистического обеспечения ВЭД. Здесь государство обращает свои усилия к любому экспортёру и импортёру. Подсистем должно быть две – информационная и методическая. Несмотря на их функциональные различия, они должны быть логически взаимосвязаны для их эффективного использования.

Первая подсистема – информационная – должна наполнить практику транспортно-логистической деятельности экспортёра исчерпывающими массивами экономической, организационной, технологической, институциональной и нормативно-правовой информации. Состояние рынков международных транспортных, транспортно-экспедиторских и транспортно-инфраструктурных услуг по различным параметрам и показателям; атласы, справочники и прейскуранты; нормативно-правовая база, правила и условия; органы власти, общественные организации, экспертиза и судопроизводство. Вот далеко не полный перечень укрупненных разделов информационной подсистемы.

Вторая подсистема – методическая – позволит экспортёру или импортёру разобраться и полностью сориентироваться во всём многообразии процессов и процедур, связанных с логистикой международного товародвижения. Кроме методик таможенного оформления и получения необходимых документов и разрешений, нужна серия учебников и учебных пособий по всему аспекту вопросов, связанных с транспортным обеспечением ВЭД: транспортные условия международных договоров купли-продажи товаров, экономика транспорта, организация и управление цепями поставок, ценообразование и тарифы, правовое регулирование, торговые обычаи на различных видах транспорта, таможенное оформление пр. Подготовить такие материалы в нашей стране на высоком уровне могут, от силы, 5-10 специалистов, не более.

Результаты методического обеспечения должны быть интегрированы в объединенную с информационным обеспечением систему.

5. Нужна специальная, может быть очень узкая, но конкретная, система подготовки кадров, нацеленная на решение двух взаимосвязанных, но различных по профессиональной специализации задач. Специально обученных и профессионально подготовленных кадров в указанной сфере в нашей стране практически нет. Необходимо готовить, повышать квалификацию и осуществлять переподготовку: экспортёров и импортёров по вопросам международной транспортной логистики и международных транспортных экспедиторов и мультимодальных операторов для работы с участниками ВЭД. Сегодняшний содержательный и методический уровень коммерческих семинаров при различных вузах и центрах обучения минимален и не отвечает даже минимальным требованиям и вызовам рынка. Численность профессорско-преподавательского состава высокого уровня по указанному уровню минимальна, а возраст профессиональных тренеров приближается к критическому. Деятельность региональных центров оценить положительно нель-



зя. Они осваивают выделенные из центра средства, минимизируя расходы за счёт привлечения к обучению и консалтингу преподавателей местных вузов, которые преподают менеджмент, маркетинг и управление персоналом, а также то, что они называют логистикой.

**Это были первоочередные задачи.** В дальнейшем, необходимо будет начать процесс формирования пула публичных операторов международного транспортно-логистического бизнеса в России. Это невозможно сделать в приказном порядке, но предпосылки для начала этого процесса в нашей стране существуют. Национальные лидеры транспортно-экспедиторского бизнеса в России есть, хотя на мировом рынке они не входят в первую сотню компаний указанной сферы деятельности.

Государство должно создать условия и стимулировать развитие лидеров национального транспортно-логистического бизнеса для добровольного самопризнания некоторыми компаниями статуса публичных операторов. В первую очередь, это должно касаться операторской деятельности в рамках функционирования международных транспортных коридоров «Восток-Запад», «Север-Юг», Севморпуть, а также Великого шелкового пути. Определенные подвижки в этом направлении уже ведутся. Например, в рамках ЕАЭС создается Объединенная транспортно-логистическая компания (ОТЛК) – интегрированный оператор для продвижения транзитных железнодорожных грузопотоков через пространство ЕАЭС. Однако, несмотря на открытый статус компании, считать её публичным логистическим провайдером для российских участников ВЭД нельзя из-за ограниченной миссии её предназначения.

Публичные транспортно-логистические компании должны не только организовывать продвижение экспортно-импортных грузопотоков на решающих направлениях, но и быть операторами мультимодальных перевозок. Наверняка претенденты на статус публичных компаний потребуют определенной поддержки государства, но в нашей стране уже существуют прецеденты не обязательно финансовой поддержки лидеров в других отраслях экономики.

### **БИБЛИОГРАФИЯ:**

Холопов К.В., Соколова О.В. Состояние и анализ функционирования российской системы транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности. // Российский внешнеэкономический вестник. 2015. № 12, с.101-117 (Holopov K.V., Sokolova O.V. Sostojanie i analiz funkcionirovanija rossijskoj sistemy transportno-logisticheskogo obespechenija vneshnejekonomicheskoj dejatel'nosti. // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. 2015. № 12, s.101-117).

Экспедиторы для международной деятельности Российских железных дорог. // РЖД Пртнёр. 2011. №19, с. 53 (Jekspeditory dlja mezhdunarodnoj dejatel'nosti Rossijskih zheleznyh dorog. // RZhD Prtnjor. 2011. №19, s. 53)



Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года. Утверждена Распоряжением правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года №1734-р (Transportnaja strategija Rossijskoj Federacii do 2030 goda. Utverzhdena Rasporjazheniem pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 22 nojabrja 2008 goda №1734-r)

Холопов К.В. Экспедиторские документы в международной и внешней торговле. // Российский внешнеэкономический вестник. 2013. №12 с. 93-97 (Hologov K.V. Jekspeditorskie dokumenty v mezhdunarodnoj i vneshnej torgovle. // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. 2013. №12 s. 93-97)

Холопов К.В. Направления развития и регуляторы отечественного рынка международных и национальных транспортно-экспедиторских услуг. // Вестник транспорта. 2013, № 7, с. 25-30 (Hologov K.V. Napravlenija razvitija i reguljatory otechestvennogo rynka mezhdunarodnyh i nacional'nyh transportno-jekspeditorskih uslug. // Vestnik transporta. 2013, № 7, s. 25-30)

Холопов К.В., Соколова О.В. Проблемы и направления регулирования международной и национальной транспортно-экспедиторской деятельности в России. // Российский внешнеэкономический вестник. 2012. №8, с. 58-67 (Hologov K.V., Sokolova O.V. Problemy i napravlenija regulirovanija mezhdunarodnoj i nacional'noj transportno-jekspeditorskoj dejatel'nosti v Rossii. // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. 2012. №8, s. 58-67)

Федеральный закон «О введении в действие части второй Гражданского кодекса Российской Федерации» от 26 января 1996 года №15-ФЗ (Federal'nyj zakon «O vvedenii v dejstvie chasti vtoroj Grazhdanskogo kodeksa Rossijskoj Federacii» ot 26 janvarja 1996 goda №15-FZ)

Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30 июня 2003 года №87-ФЗ (Federal'nyj zakon «O transportno-jekspedicionnoj dejatel'nosti» ot 30 ijunja 2003 goda №87-FZ)

Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности» от 8 сентября 2005 года №554 (Postanovlenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii «Ob utverzhenii Pravil transportno-jekspedicionnoj dejatel'nosti» ot 8 sentjabrja 2005 goda №554)

Приказ Минтранса России от 11 февраля 2008 года №23 «Порядок оформления и формы экспедиторских документов» (Prikaz Mintransa Rossii ot 11 fevralja 2008 goda №23 «Porjadok oformlenija i formy jekspeditorskih dokumentov»)

ГОСТ Р 52297-2004. Национальный стандарт Российской Федерации «Услуги транспортно-экспедиторские». Термины и понятия. Дата введения – 1 марта 2005 года (GOST R 52297-2004. Nacional'nyj standart Rossijskoj Federacii «Uslugi transportno-jekspeditorskie». Terminy i ponjatija. Data vvedenija – 1 marta 2005 goda)

ГОСТ Р 52298-2004. Национальный стандарт Российской Федерации «Услуги транспортно-экспедиторские». Общие требования. Дата введения – 1 марта 2005 года (GOST R 52298-2004. Nacional'nyj standart Rossijskoj Federacii «Uslugi transportno-jekspeditorskie». Obshhie trebovanija. Data vvedenija – 1 marta 2005 goda)

