

ЛОГИСТИКА

Экспедиторам прописывают освидетельствование

Многoletний период отсутствия жесткого государственного регулирования в отрасли грузоперевозок скоро может закончиться: инициатива об усилении контроля над отечественными экспедиторами и ограничении допуска на рынок логистики иностранных игроков возникла в Государственной думе.

— нормотворчество —

Законопроект о внесении поправок в закон «О транспортно-экспедиционной деятельности», разработанный первым зампредом комитета по транспорту Госдумы Виталием Ефимовым, нынешней весной наделал много шума в логистической отрасли. В конце февраля законопроект был разослан нескольким общественным организациям, включая Российский союз промышленников и предпринимателей, с просьбой дать свою оценку предложенным реформам (копия текста законопроекта есть в распоряжении „Ъ“).

Пожалуй, единственное, о чем не спорят участники рынка с авторами законопроекта, — это терминологические поправки к закону, в том числе к его названию. Вид деятельности по организации грузовых перевозок предлагается во всех случаях называть «транспортно-экспедиторской», а не в устаревшей советской формулировке «транспортно-экспедиционной». Однако практически все остальные поправки к федеральному законодательству, предложенные депутатом Ефимовым, как показал опрос „Ъ“, у участников рынка вызывают только недоумение.

Суть законопроекта заключается в создании государственного реестра экспедиторских компаний, без участия в котором юридические лица и индивидуальные предприниматели не смогут заниматься этим видом деятельности. Основанием для включения в госреестр должно стать наличие у организации хотя бы одного специалиста, обладающего свидетельством профессиональной компетенции государственного образца, а также наличие чистых активов на балансе предприятия в размере не менее 500 тыс. руб. «или независимой гарантии на ту же сумму». Еще один критерий допуска на рынок — «профессиональная надежность» экспедитора, которая «подтверждается отсутствием у руководителя юридического лица или ИП непогашенной или неснятой судимости за уголовные преступления в сфере экономики, экологии, законодательства о налогах и сборах, трудового и транспортного законодательства».

В законопроекте записано, что вести реестр должен уполномоченный правительством РФ орган, но в нем же содержится и рекомендация депутатов: «отдельные функции» по ведению реестра экспедиторов можно возложить на Торгово-промышленную палату (ТПП) и ее региональные подразделения, считают авторы законопроекта, один из которых (депутат Виталий Ефимов) является председателем комитета по транспорту и экспедированию ТПП РФ. Стоимость услуг «по проверке полноты и достоверности содержащихся в заявлении сведений», согласно законо-



Депутаты предложили взять на карандаш всех экспедиторов на отечественном рынке, обязав их регистрироваться в госреестре

проекту, устанавливается государством и «может увеличиваться не чаще чем один раз в год на индекс роста потребительских цен за прошедший год».

Чиновникам хотят добавить работы

В тексте законопроекта уточняется, что вследствие его принятия потребуются изменения в законодательство более высокого порядка — Гражданский и Налоговый кодексы, а также в Кодекс об административных правонарушениях. Кроме того, правительству и Минтрансу предстоит принять ряд подзаконных нормативных актов, на основании которых будут созданы новые структуры государственного надзора за деятельностью экспедиторов и разработаны всевозможные правила ведения экспедиторского бизнеса, львиная доля которых касается государственных денежных сборов с участников рынка, допущенных к работе. В частности, профильным органам исполнительной власти нужно будет утвердить порядок расчета и сбора платы за регистрацию в реестре, за выдачу и продление свидетельства о профессиональной компетентности ответственных специалистов (а также за выдачу его дубликата взамен утраченного), платы за подготовку аккредитованными образовательными организациями таких специалистов и сдачу квалификационного экзамена для получения свидетельства о профессиональной компетентности.

Вместе с тем о финансовых параметрах реформы в депутатской инициативе не говорится, если не считать

стандартной в таких документах оговорки, что принятие законопроекта «не потребует дополнительных расходов федерального бюджета». Однако цена проекта для участников рынка с учетом создания инфраструктуры своеобразного «освидетельствования» экспедиторов и обеспечения их соответствующими (очевидно, бумажными) бланками «свидетельств профессиональной компетенции» может оказаться огромной.

В той же пояснительной записке к законопроекту Виталия Ефимова отмечается, что на рынке транспортно-экспедиторских услуг осуществляют деятельности около 20 тыс. экспедиторов. Это означает, что только для подтверждения своей финансовой состоятельности отечественные экспедиторские сообщество будет вынуждено «резервировать» активов не менее чем на 10 млрд руб. (сегодня у подавляющего числа экспедиторов на балансе в принципе нет материальных активов, кроме средств коммуникации и персонала).

Наложение дополнительных ограничений и финансовой нагрузки на рынок экспедирования разработки закона обуславливают в том числе интересами перевозчиков, которых-де недобросовестные экспедиторы просто напросто обворовывают. «Многие грузоотправители при заключении договора с перевозчиками на перевозку грузов обуславливают обязательное оформление договора с определенным экспедитором. При этом, как правило, такой экспедитор аффилирован с грузовладельцем, что позволяет ему добиваться от перевозчика необоснованного снижения стоимости перевозки, а также задерживать перевозчику оплату услуг», — говорится в пояснительной записке к законопроекту.

Ссылаясь на мнения членов Российского автотранспортного союза (входит в состав членов Союза транспортников России), законодатели утверждают, что под видом экспедиторов нередко выступают фирмы-однодневки, которые «незаконно присваивают полученные от грузовладельца средства без последующего расчета с перевозчиками».

Налог на репутацию

Однако сами перевозчики не во всем согласны с депутатом Ефимовым: подавляющее большинство участников рынка, опрошенных „Ъ“, считают, что в законопроекте заявлены, но не прописаны эффективные механизмы по недопущению недобросовестных игроков на рынок транспортно-экспедиторских услуг.

«Содержание законопроекта заставляет сомневаться, что он решит системные проблемы рынка. Основную нагрузку будут нести добросовестные компании-экспедиторы», — полагает директор по взаимодействию с отраслевыми организациями ГК «Деловые линии» Александр Лашкевич. Он считает, что в реестре экспедиторов нет острой необходимости, а законопроект «носит общий характер и не отражает специфики перевозки грузов автомобильным транспортом». В документе декларируются «некие общие принципы формирования реестра за плату», предъявляется ряд требований по финансовой устойчивости, надежности и профессиональной компетенции экспедитора, но при этом появляются и дополнительные издержки и опасности. «Помимо дополнительной финансовой нагрузки для экспедиторов возникают риски быть исключенным из данного реестра. А значит — из профессиональной деятельности», — отмечает господин Лашкевич.

Управляющий партнер онлайн-агрегатора грузовых перевозчиков GroozGo Игорь Котов тоже не понимает, что даст рынку «очередной реестр». «Предполагать, что его наличие как-то «обелит» рынок, наивно. Существование ЕГРЮЛ не решает проблему однодневок и серых предприятий, и никакие новые реестры ее не решат в логистике», — рассуждает он, не исключая, между прочим, что «у некоторых людей появится возможность торговать статусом исключенного в реестр лица». «Правительство объявило мораторий на новые налоги, а получается, что дополнительные сборы — это те же налоги на отдельные виды предпринимательской деятельности», — недоумевает господин Котов.

Условие о финансовой состоятельности для экспедиторов будет очень трудно выполнить представителям малого бизнеса, добавляет господин Лашкевич. «Например, ИП на упрощенке освобождены от ведения бухгалтерского учета и не рассчитывают чистые активы», — рассуждает он. — Гарантия — отчасти выход, но легко ли получить банковскую гарантию представителю микро-бизнеса или ИП? Заявленный в законопроекте размер гарантии, отметил топ-менеджер «Деловых линий», не даст полной защиты от мошеннических действий. «Фура может быть загружена и на десятки миллионов рублей», — констатирует он.

«500 тыс. руб. стоит подержанная „Газель“ 2014 года выпуска. Что будет гарантировать наличие такого „чистого актива“ на балансе экспедитора?» — задает вопрос Игорь Котов. «Существует рыночная практика страхования ответственности, и, как и при страховании любого продукта, клиент может выбирать „дороже и надежнее“ либо „дешевле и рискованнее“», — отмечает он.

Любая крупная транспортно-экспедиционная компания проверяет своих контрагентов, а, например, GroozGo

применяет автоматическую систему на основе искусственного интеллекта: «После того как перевозчик зарегистрировался у нас в системе, она автоматически собирает данные о нем из открытых источников и видит все: от арбитражной истории до финансовых показателей и аффилированности. После этого специальный алгоритм принимает решение о его допуске в систему». Проблема недобросовестных экспедиторов решается путем выбора проверенной компании с хорошей репутацией на рынке, и такая возможность есть у грузовладельцев без новых законов, убежден господин Котов.

Номинальная прозрачность

Даже те участники рынка, которые поддерживают в целом идею усиления государственного контроля над экспедиторами, считают, что законопроект в нынешнем виде нуждается в серьезной доработке.

«После отмены лицензирования для внутрироссийских грузоперевозок в 2005 году вопрос о его возвращении возникает с завидной регулярностью», — отмечает директор по закупкам транспортных услуг FM Logistic Эдуард Миронов. — Основной целью этой отмены было облегчение входа на рынок новых ответственных компаний и создание добросовестной конкуренции. Опыт последних 14 лет показал, что рынок автомобильных грузоперевозок наполнился не только добросовестными участниками, но и аферистами, а в ряде случаев — крупными мошенниками».

Все это привело к тому, что каждая компания, которая работает с небольшими перевозчиками или экспедиторами, должна иметь в штате службу безопасности и проверять своих контрагентов на регулярной основе, сетует господин Миронов. В то же время законопроект в текущем виде « вновь вводит барьер для входа новых компаний на рынок», констатирует он: «Возможная плата за нахождение в реестре и наличие в штате хотя бы одного ответственного специалиста, прошедшего соответствующее обучение и имеющего специальное свидетельство о квалификации по организации и осуществлению перевозок, увеличивает нагрузку на мелкий бизнес». Кроме того, проверка профессиональной надежности юридического лица только по руководителю компании может распространить практику «номинальных руководителей», когда реальный собственник бизнеса и лицо, принимающее решение, оформлено в компании советником или обычным менеджером, полагает топ-менеджер FM-Logistic.

Еще один риск, заложенный в законопроекте, — уход с рынка массы частных небольших экспедиторов, что повлечет увеличение тарифов на грузоперевозки и неизбежно отразится на инфляции. «Однако дальнейшая модернизация законопроекта с участием экспертов отрасли из транспортных и экспедиторских компаний разного размера, находящихся в разных федеральных округах, проведение открытых слушаний по каждой его части помогут выстроить основу для организации отрасли в целом и зададут правильный импульс в работе на рынке автомобильных грузоперевозок», — надеется Эдуард Миронов.

По мнению операционного директора логистической компании «Точка-точка» Максима Алексеева, рынок грузоперевозок и транспортно-экспедиторской деятельности сегодня «неконтролируемый и непрозрачный», а потому в реформе законодательства в этой сфере «есть свой резон». «Экспедиторы обеспечивают загрузку большинству перевозчиков на рынке, и именно они создали условия, при которых ценообразование стало хаотичным, а экономика транспортных компаний сводится к ситуации, когда работать приходится на грани рентабельности. По моему мнению, неорганизованность в сфере грузоперевозок в первую очередь связана с отсутствием регулирования в экспедиторском цехе», — считает он.

Впрочем, и ему пока не ясно из законопроекта, как инициатива будет реализована на практике. «Если процесс будет подконтролен профильному регулятору и доведен до логического конца, то недобросовестность экспедиторов как фактор, влияющий на эффективность в отрасли, скорее всего, мы постепенно искореним. В противном случае вся инициатива не имеет смысла. Очень многое зависит от мотивированности и компетенций регулятора, имя которого пока остается загадкой», — отмечает господин Алексеев.

Защита от развития

Принципиально важной проблемой инициаторы законопроекта считают «неконтролируемый доступ иностранных экспедиторов на рынок РФ». Ссылаясь на «экспертные оценки», авторы документа подозревают, что «более 50% всех экспедиторских компаний, работающих на российском рынке, созданы с иностранным участием, часть из них имеют на 100% иностранный капитал». При этом «другие иностранные компании вышли на рынок через открытие представительства, и в этом случае их работа признается импортом услуг, освобождаемых от уплаты налогов», говорится в пояснительной записке к законопроекту. Они же, по мнению депутатов, как правило, нанимают для транспортной работы иностранных перевозчиков, «доходы которых также не облагаются налогами РФ». Подтвержденный «имущественный ценз» для всех юрлиц «долей иностранного капитала более 20% депутаты намерены увеличить в десять раз, до 5 млн руб».

В обоснование своей законодательной инициативы разработчики законопроекта не могли не привести результаты анализа международной практики регулирования экспедиторской деятельности. В этом разделе документа они указывают, что в некоторых европейских странах установлены определенные правила для работы экспедиторов на внутреннем рынке, которые во многих случаях предполагают выдачу «разрешения на профессию», подтверждающего уровень квалификации специалиста, а также членство в отраслевых саморегулируемых организациях. «Более жесткие ограничения работы иностранных экспедиторов на своей территории установили такие страны, как Кипр, Чехия, Венгрия, Мальта, Словения, Польша и Молдавия. Остальные страны ЕС (Германия, Франция, Великобритания, Швеция, Нидерланды и другие) применяют более либеральные условия доступа для иностранных экспедиторов», — говорится в пояснительной записке к документу.

«Перечень стран говорит сам за себя», — говорит директор исследовательского агентства Infranews Алексей Безбородов, имея в виду, что России следует ориентироваться на успешный опыт регулирования логистики государств с развитой экономикой. По его мнению, отечественной отрасли достаточно имеющихся законов о регулировании транспорта, таких как Кодекс торгового мореплавания РФ или Устав железнодорожного транспорта — никаких других законодательных ограничений, кроме Гражданского кодекса, в транспортно-экспедиторской деятельности быть не должно. «Оставьте в покое логистику!» — призывает господин Безбородов к чиновникам всех уровней.

Алексей Екимовский

от 5 440 Р¹ в месяц

грузоподъемность 2,6 т

на 30%² больше груза

Объем перевозимого груза до 22 м³

Гарантия 3 года

Более 300 вариантов спецтехники

Фирменный кредит и лизинг

Скидка 100 000 Р по трейд-ин или утилизации

azgaz.ru
8-800-700-0-747
Звонок по России бесплатный

1) Указанный размер ежемесячного платежа по кредиту складывается при приобретении автомобиля ГАЗ-A21R23-50 1/ST(N), 5GA, 8KA, A4A стоимостью 1125 тыс. руб. с помощью целевого автокредита по программе «Buy-Back», предоставляемого ПАО «Совкомбанк» (Генеральная лицензия Банка России № 963) при сроке кредитования 36 мес. и первоначальном взносе 60 % от стоимости автомобиля. Размер последнего, выкупного платежа по кредиту составит 40 % от стоимости автомобиля. Обязательно страхование КАСКО. Решение о выдаче кредита принимается банком-партнером. Не является публичной офертой. Программа действует до 30.06.2019 г. или до исчерпания бюджета на ее проведение. Количество автомобилей ограничено. Подробности в Дилерских центрах «ГАЗ». 2) Больше груза на 30 %. Указанный показатель является расчетным значением, вычисленным на основе показателя полной массы бортового автомобиля Газель NEXT 4,6 тонны по отношению к бортовому автомобилю Газель NEXT 3,5 тонны. Таким образом, рост показателя полной массы автомобиля составил 30%. Не является публичной офертой. Подробности в Дилерских центрах «ГАЗ». РЕКЛАМА.