

КОМПАС

ЭКСПЕДИТОРА И ПЕРЕВОЗЧИКА

03 (122) МАЙ/ИЮНЬ 2013

FORWARDER'S AND CARRIER'S COMPASS



Подписной индекс:

74941 — для индивидуальных подписчиков, **749412** — для предприятий и организаций



**Центр
«БАМЭ – Экспедитор»
выпустил
производственно –
практическое издание
«Перевозка опасных
грузов автомобильным
транспортом».**

В учебном пособии рассмотрены основные требования, касающиеся классификации опасных грузов, их маркировки, организации перевозок, а также требований к транспортным средствам и лицам, занимающимся перевозкой опасных грузов. Адресовано водителям, осуществляющим перевозку опасных грузов автомобильным транспортом.

По вопросам приобретения обращаться
по телефонам:

(017) 327-09-65,

(029) 106-54-58,

(017) 327-53-17





КОМПАС

ЭКСПЕДИТОРА И ПЕРЕВОЗЧИКА

Информационно-аналитический журнал
3 (122), май-июнь 2013 года

СОДЕРЖАНИЕ

Издание учреждено



Издатель **Центр «БАМЭ-Экспедитор»**
 Главный редактор **Владимир Вячеславович Канунников**
 Заместитель главного редактора
Александр Луцевич

Редакционный совет журнала:

Горбель Николай Васильевич,
 генеральный директор ОАО «Белмагистральавтотранс», председатель
 Ассоциации международных экспедиторов и логистики «БАМЭ»,
 доктор философии в области экономики, академик ИТА

Канунников Владимир Вячеславович,
 главный редактор журнала «Компас экспедитора и перевозчика»

Козлов Михаил Викторович,
 эксперт по таможенному законодательству стран ЕС и СНГ, начальник отдела
 таможенных услуг международного холдинга Asstra

Верховец Николай Петрович,
 зам. генерального директора Ассоциации «БАМАП»

Михалёв Денис Викторович,
 зам. генерального директора ОАО «Белмагистральавтотранс»

Сардаров Армен Сергеевич,
 декан архитектурного факультета БНТУ, доктор архитектуры, профессор

Танкович Владимир Станиславович,
 зам. директора по автомобильной логистике НТЦ по автомобильной технике
 ГНУ «Объединенный институт машиностроения НАН Беларуси»,
 кандидат технических наук

Корректор **Ольга Венская**
 Компьютерный дизайн и верстка
Татьяна Гардашикова,
Елена Шохан

Адрес редакции:

220030, РБ, Минск, ул. Первомайская, 14, 413
 Тел.: +375 (17) 327 48 87
 Отдел рекламы: +375 (17) 2222 660
 Для корреспонденции: 220030, г. Минск, а/я 55
 E-mail: compas_baif@mail.ru
 www.baif.by

Подписные индексы:

74941 — для индивидуальных подписчиков
749412 — для предприятий и организаций

Издаётся с 1995 года. Выходит 6 раз в год.

Свидетельство о государственной регистрации средства массовой информации
 № 836 от 9.12.2009, выданное Министерством информации Республики Беларусь.

Отпечатано в типографии ЧУП «Джи энд Ди»,
 ЛП 02330/0150065 от 05.06.2008,
 ул. Бурдейного, 37-191, Минск, РБ, 220136

Подписано в печать 26.06.2013. Зак. 827. Тираж 500 экз.

За точность опубликованной информации ответственность несут авторы публикаций.
 Полное или частичное воспроизведение материалов, содержащихся в настоящем из-
 дании, допускается только со ссылкой на «Компас экспедитора и перевозчика».

«Forwarder's and Carrier's Compass»
 Information and analytic magazine
 3 (122), May-June 2013

Editor-in-Chief V.V. Kanunnikov

Phone/fax: +375 (17) 327 48 87, +375 (17) 327 53 17
 Mail Address: 220030, Minsk, Republic of Belarus, P.O. Box 55
 E-mail: compas_baif@mail.ru
 Issued since September 1995
 Registration certificate No 836

Международные перевозки	
КОЛЮЧИЙ ВЕТЕР ПЕРЕМЕН	2
Слово редактора	3
Форум деловых людей	
ИНТЕГРАЦИЯ, НО ПОЭТАПНАЯ	4
Вести БАМЭ	
ЗАЩИТА ПРАВ И ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ЗАКОННЫХ ИНТЕРЕСОВ	8
ИТОГИ КОНКУРСА «ЭКСПЕДИТОР ГОДА-2012»	14
Буква закона	
СУДАМ ДАНЫ РЕКОМЕНДАЦИИ	16
Международные перевозки	
ВОЗИТЬ — ЕСТЬ ЧЕМ. БЫЛИ БЫ ГРУЗЫ	20
В РАВНЫХ УСЛОВИЯХ, ПО ЕДИНЫМ ЗАКОНАМ	26
Вести БАМЭ	
«МОЙДОДЫР» ДЛЯ БОЛЬШЕГРУЗОВ	29
Международные перевозки	
ЗАСЕДАНИЕ КОМИССИИ ПО РАСПРЕДЕЛЕНИЮ РАЗРЕШЕНИЙ	30
Таможня	
ВЫЕЗДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА ПРИ ГТК	32
Партнерство	
КОНСТРУКТИВНЫЙ ДИАЛОГ ПО ЭКОНОМИЧЕСКОМУ СОТРУДНИЧЕСТВУ	34
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ ПАРТНЕРСТВА	36
Обучение	
ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА ЛОГИСТОВ	38
Логистика	
СТАНДАРТЫ ТРЕБОВАНИЙ	42
Обзор судебной практики	
ЧТО НАПИСАНО ПЕРОМ	44
Дороги	47
Вопрос – ответ	
В КАКОЙ ВАЛЮТЕ РАССЧИТЫВАТЬСЯ?	48
Выставки	
ТРАНСРОССИЯ-2013	50
ЧЕРНОМОРСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ	51
БЕЛОРУССКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ	52



Александр Луцевич

КОЛЮЧИЙ ВЕТЕР ПЕРЕМЕН

■ Первое дуновение ветра перемен на международном рынке транспортных услуг ощутилось в прошлом году и его колючие порывы пронизывают до сих пор. В стане белорусских автоперевозчиков коэффициент выпуска (0,9) и среднемесячный пробег (10–11 тыс. км) остались прежними, но выработка на одно автотранспортное средство снизилась от 10 до 25%.



Проседание производительности началось в мае 2012-го, когда польские и литовские компании с легкой руки России обрели преференции в доставках грузов на ее территорию по двухсторонним разрешениям. Белорусы при этом, де-юре находясь в едином экономическом пространстве, де-факто по-прежнему остро ощущают нехватку российских разрешений первой категории. Свет в конце туннеля забрезжил с заверениями премьер-министра РФ Д.А. Медведева на Форуме деловых людей, состоявшемся 31 мая в Минске: «Наша новая интеграционная структура потребует отказа от сохраняющихся барьеров. Это очень трудно, но, если мы хотим интеграции, нам придется это сделать, несмотря на потери, которые понесут экономики наших стран. В России готовы понести эти издержки, понимая, что конечный совокупный результат будет лучше». При этом он призвал улучшить взаимодействие на уровне министерств России, Беларуси и Казахстана, создавать такие условия, когда ведомства будут договариваться, а не кивать друг на друга.

А кивок, адресованный белорусским международным перевозчикам, случился на том же Форуме в рамках обсуждения проблемных вопросов на секции «Транспорт, логистика, экспедиция». Генеральный директор АСМАП России А.Н. Курушин обозначил, мол, к 1 января 2015 г. разрешительная система в рамках Единого экономического пространства и Таможенного союза устранена не будет, поскольку требуется гармонизация, на которую уйдет не один год. А вообще российская сторона намерена защищать свой рынок международных транспортных услуг, констатировал он. Странно, что белорусские международные перевозчики представляются конкурентами номер один со своим 12-тысячным парком против нескольких десятков тысяч автосцепок зарубежных перевозчиков, которым РФ распростерла свои объятия.

Из данной ситуации предлагается опосредованный выход — осуществлять перецепку, т.е. доставлять груз из Европы до Беларуси, где ставить в сцепку седельный тягач с российской регистрацией, и таким образом завершать доставку уже по двухсторонней процедуре. При данной схеме белорусской транспортной компании необходимо открыть субъект хозяйствования в РФ, вложив инвестиции на приобретение автотранспортных средств и прочие нужды, которые уйдут в российский бюджет, либо найти российского партнера, но последнему это не выгодно как с конкурентной, так

и с экономической точки зрения. Круг обозначен, а линия, его замыкающая, не очерчивается.

Не приходится белорусским транспортникам рассчитывать и на каботажные перевозки по территории России. Карающий меч жестких штрафных санкций занесен и над их головами, невзирая на принадлежность к государству-члену Таможенного союза. Хотя Беларусь, в свою очередь, такую возможность для российских автоперевозчиков не исключает при осуществлении доставок внутри республики.

Проблемы не только с российской квотой в/из третьих стран. Уже ощущается дефицит разрешений на перевозки грузов в Азербайджан, Казахстан, Узбекистан, Монголию и по другим направлениям, которые активно осваивают белорусские перевозчики. Прогнозируется, что в дальнейшем ситуация будет только усугубляться. ■

Наболевшая тема. Она обсуждалась на Форуме деловых людей «Евразийский Экономический Союз: ожидания бизнеса», в котором приняли участие главы правительств Армении, Беларуси, Казахстана, России и Украины, а также около 600 представителей деловых кругов из стран-членов Таможенного союза и Единого экономического пространства. Она звучала с трибун собраний членов ассоциаций «БАМЭ», «БАМАП», «АСМАП».

Об «экономических качелях» международного рынка транспортных, экспедиционных и логистических услуг — на страницах текущего номера журнала.



Слово редактора



**Владимир
Вячеславович
Канунников,**
главный редактор

■ **Уважаемые читатели, период апрель-июнь был чрезвычайно насыщен событиями, значимыми для транспортно-экспедиционной отрасли.**

По результатам состоявшихся собраний членов ассоциаций «БАМЭ» и «БАМАП» можно судить о высоких результатах работы экспедиторов и перевозчиков, достигнутых в 2012 г. Большое внимание вопросам осуществления транспортно-экспедиционной и логистической деятельности было уделено на Форуме деловых людей, где представители деловых кругов нашей страны смогли наладить контакты с коллегами из других стран, получить достоверную информацию от представителей властных структур стран Таможенного Союза о перспективах развития отрасли. В этом же ключе проходило и заседание общественно-консультативного совета при Государственном таможенном комитете, где был определен ряд мероприятий, направленных на последовательную либерализацию законодательства, упрощение и сокращение времени прохождения таможенных процедур. Данные факты говорят о развитии диалога бизнеса и власти, стремлении сторон к нахождению максимально эффективных путей развития отрасли.

Также наше предприятие приступило к работе над четвертым изданием информационно-аналитического справочника «Транспорт и логистика Республики Беларусь». Он будет принципиально отличаться от предыдущих — мы постараемся аккумулировать наиболее ценную и значимую информацию, касающуюся вопросов функционирования транспортно-логистического комплекса Республики Беларусь. Справочник ориентирован на практическое использование в работе специалистами транспортно-логистических и торговых предприятий и будет представлен на ведущих инвестиционных форумах и международных выставках по профильным тематикам. ■



ИНТЕГРАЦИЯ, НО ПОЭТАПНАЯ

■ На Форуме деловых людей государств-участников Единого экономического пространства, проходившем в Минске, премьер-министр России Д.А. Медведев по поводу создания Евразийского экономического союза сказал: «Наша новая интеграционная структура потребует отказа от сохраняющихся барьеров. Это очень трудно, но, если мы хотим интеграции, нам придется это сделать, несмотря на потери, которые понесут экономики наших стран. В России готовы понести эти издержки, понимая, что конечный совокупный результат будет лучше».



Срок формирования основы интеграционным процессам определен 2015-м годом. В перечне задач, которые предстоит решить за этот короткий отрезок времени, проблемные вопросы сферы международных автомобильных доставок грузов. Полемика по ним прошла на заседании секции «Транспорт, логистика, экспедиция» в рамках Форума деловых людей. Предлагаем выдержки из некоторых выступлений участников.

В.А. Гошин, министр по таможенному сотрудничеству Евразийской экономической комиссии:

— В обеспечении перевозки взаимного товарного потока внутренних проблем гораздо больше, чем внешних. Для отмены принципа резидентства, который отражается на участниках внешнеэкономической деятельности — перевозчиках, экспедиторах, логистах — абсолютно недостаточно простой отмены статьи в Таможенном кодексе Таможенного союза. Здесь множество аспектов, например, налоговые факторы, валютный контроль и пр., которые предполагают комплексное решение задачи.

Построение Таможенного союза шло не совсем безупречно, но удалось избежать системных ошибок, и теперь устраняются отдельные шероховатости.

Взять электронное декларирование. Определенный шаг вперед сделан, но пока это не то декларирование, которое есть в странах Западной Европы. Нужно межведомственное электронное информационное взаимодействие сначала на национальном уровне, потом на межгосударственном уровне, подразумевающее максимальную достоверность информации, поступившей от уполномоченного лица, которое несет ответственность за представленные данные. В Казахстане создан национальный удостоверяющий центр, в Беларуси несколько лет ведется разговор, и только сейчас подвигаются к решению этого вопроса. В России тоже идут определенные работы, но до их завершения достаточно далеко.

М.А. Асаул, заместитель директора департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии:

— Самые болезненные вопросы связаны с применением разрешительной системы. При существенных различиях в странах Таможенного союза и Единого экономического пространства условий хозяйствования на рынке перевозки грузов автомобильным транспортом, представляется, что решение данной проблемы необходимо осуществлять поэтапно.

В первую очередь сформировать нормативную правовую базу международных автомобильных перевозок в странах-участницах, что уже делается путем разработки определенного пакета документов. На втором этапе приступить к непосредственной либерализации разрешительной системы при осуществлении перевозок грузов между странами-участницами внутри Таможенного союза на взаимоприемлемых условиях. И завершающим этапом работы в данном направлении станет поиск правовых решений снятия ограничений на перевозки грузов в/из третьих стран и кабо-



тажные перевозки. Понимание того, что к этому надо идти — есть, но какого рода это будет документ — пока к общему знаменателю мы не пришли, процесс обсуждения идет достаточно тяжело.

Как минимум, к маю 2014 г. надо сформировать проект договора. Именно на этом этапе подготовки мы столкнулись с тем, что существует много противоречий, которые решить очень сложно, вплоть до того, что стороны не могут договориться даже об основных направлениях интеграции, чтобы потом уже официально прорабатывать такие договоры.

Ю.И. Лавриненко, президент транспортно-логистической ассоциации Kazlogistics:

— Надо находить взвешенное решение, чтобы на основе консенсуса продвигаться вперед. На этапе открытия границ и снятия ограничений в рамках Таможенного союза Казахстан представляется особо пострадавшей стороной. Отсутствие транспортного контроля на нашей внутренней границе привело к тому, что за ко-

роткое время иностранными перевозчиками совершено порядка 10 тыс. доставок из третьих стран на Казахстан без разрешений. Либо мы должны со своей стороны снова вводить какой-то контроль, чтобы пресечь подобные случаи и тем самым обеспечить свои интересы, чего не хотелось бы делать, либо партнерам по интеграции следует соблюдать оговоренные условия и не нарушать заложенные в них принципы.

В.И. Алисейчик, президент Российской ассоциации экспедиторов:

— Транспортная составляющая в торговле между Юго-Восточной Азией и Европой порядка 70 млрд. долларов США. Поэтому очень важны вопросы транзитных перевозок. На уровне правительства России разрабатывается проект закона о транзите. Для нас это обязательное явление, поскольку в РФ на транзит влияют 16 федеральных структур, но, при этом, ни одна не отвечает за него.

Мы знаем, какие шаги предпринимать для развития транзитного потенциала. Первый шаг я уже назвал. Второй — государственная комиссия по транзиту с правом установления тарифов. Следующий шаг — создание государственной управляющей компании, которая имела бы свои структуры на «входе и выходе» транзитного маршрута. Абсолютно необходимо, чтобы между странами-участницами Таможенного союза было заключено как можно более конкретное генеральное соглашение по транзиту. Здесь не нужны общие стратегические высказывания, надо этот документ насытить конкретными правовыми вопросами.



А.Н. Курушин, генеральный директор Ассоциации международных автомобильных перевозчиков АСМАП:

— Перенос транспортного контроля на внешнюю границу Таможенного союза повлек сокращение простоев и времени движения товаров, однако существенно снизил его эффективность внутри страны, чем не преминули воспользоваться иностранные конкуренты, прежде всего прибалтийские и польские перевозчики, часто нарушающие разрешительную систему.

К сожалению, в условиях Таможенного союза плюсов не больше, чем минусов, поэтому, подходу к теме Единого экономического пространства, не надо думать, что это панацея от всех бед. Не надо полагать, что ЕЭП и единый рынок транспортных услуг — это синонимы. Это далеко не синонимы. И те, кто утверждает, мол, раз мы в ЕЭП, то необходимо полностью либерализовать автомобильные перевозки — ошибаются. В данном контексте я озвучиваю позицию автоперевозчиков России.

Безусловно, мы должны идти к либерализации, но идти осознанно, четко понимая, что нас ожидает на пути к этой либерализации. Прежде всего, мы считаем, что она должна быть поэтапной и постепенной.

Задают вопрос: не пришло ли время отменить разрешительную систему по перевозке грузов в/из третьих стран внутри Таможенного союза? Я думаю, что не пришло. Для того чтобы ее отменить, необходимо гармонизировать национальные законодательства. Прежде всего, в части налоговой системы, допуска перевозчиков на рынок, профессиональной подготовки менеджеров и водителей. Сегодня нормы этих законодательств в каждой стране полностью отличаются. Если мы сейчас отменим разрешительную систему внутри трех стран, то это приведет к тому, что кто-то из перевозчиков

какой-то страны по тем или иным аспектам окажется неконкурентоспособным. Давайте сравним НДС в Казахстане, России и Беларуси. Понятно, что в каждой стране свои финансовые ресурсы совершенно под свои ставки рефинансирования. Давайте сравним обучение и подготовку персонала. В Беларуси замечательная профессиональная школа, закреплённая законодательно. В России и Казахстане этого нет. Можно привести много других примеров.

Первым этапом либерализации видится отмена двухсторонних разрешений. Беларусь и Казахстан к этому подошли, подписав соглашение, а Россия с Казахстаном уже давно работают без разрешений двухсторонних перевозок. Таким образом, первый этап скоро состоится.

На втором этапе представляется отмена разрешений внутри, но делать это необходимо плавно и постепенно по мере гармонизации законодательства. Здесь нужно четко определиться, что гармонизировать сейчас, а что оставить на потом. Пока же мы сами не определили глубину этой гармонизации.

Третий этап, который должен произойти в рамках ЕЭП, и, я считаю, он видится в далеком, но обозримом будущем — это отмена разрешительной системы между странами, входящими в Таможенный союз или в Единое экономическое пространство, а также с другими странами.

Хочу всех призвать к пониманию того, что при создании Таможенного союза, Единого экономического пространства Беларусь, Россию и Казахстан как государства никто не отменяет, нормативные акты, межправительственные соглашения, которые работают в этих государствах с третьими странами, были, есть и будут, и никто пока не собирается их ликвидировать.

К либерализации рынка мы придем, она состоится, и, надеюсь, что нынешние перевозчики еще поработают на нем, но это, думаю, не будет сделано спонтанно, когда перевозчики каких-то стран начнут погибать после скороспелых решений.

Участники работы секции обратили внимание, что период, в течение которого предстоит провести либерализацию рынка транспортных услуг не следует регламентировать жесткими временными рамками, но, продвигаясь по этому пути, необходимо совместно решать задачи повышения эффективности и оптимизации перевозок, снижения затрат, увеличения коэффициента использования пробега, как экономической основы уменьшения транспортных издержек. ■





Velcom рекомендует

Иван Рыбин

ДЕРЖИТЕ ВЕРНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ С МЕЖДУНАРОДНЫМИ SIM – КАРТАМИ M2M

■ **M2M-технологии** (machine-to-machine) постепенно входят в нашу жизнь, облегчая и упрощая ее с каждым шагом. Еще несколько лет назад мобильные кардиографы представлялись чем-то фантастическим, а сегодня применяются в обычных клиниках и делают жизнь пользователей проще и безопаснее. Время идет, и сфера M2M тоже не стоит на месте. Сегодня поставщики M2M-технологий рады представить окружающему миру удобные и практичные решения для оптимизации работы в различных сферах: здравоохранении, логистике, транспорте, энергетике и т.д.

На заметку

Если вы хотите оптимизировать свой логистический бизнес, то M2M-решения — отличный способ сделать это при оптимальном соотношении цены и качества.

Интернет-роуминг Telekom Austria Group M2M — это специальное предложение, позволяющее управлять международными SIM-картами в режиме реального времени на территории 130 стран мира. Выгодные тарифные предложения позволят вам значительно сэкономить на интернет-трафике.

Не сбиваться с курса

Крупные логистические компании уже протестировали возможности M2M-технологий и, заметим, остались довольны. Использование M2M-решений позволяет руководителям всегда быть в курсе передвижения и состояния своего автотранспорта, а выгодные тарифы на передачу данных позволяют оптимизировать затраты на мобильную связь. Комбинация работы специализированной системы мониторинга и надежной передачи данных в любой стране мира позволяет повысить качество логистических услуг и вовремя выполнять свои обязательства перед партнерами, клиентами и заказчиками.

Интересный факт

Темпы развития и роста M2M-технологий поражают: по оценкам экспертов от 20 до 50 миллионов различных устройств будут подключены друг к другу к 2020 году.

Прямо по курсу

SIM-карты TAG M2M, учитывающие потребности транспортных и логистических компаний, позволяют передавать в небольших объемах служебную информацию для системы мониторинга, контролирующей передвижение транспорта. Причем, если система мониторинга представляет собой постоянные и прогнозируемые затраты, то затраты на связь для контроля передвижения автотранспорта не всегда легко предсказуемы. В случае использования SIM-карт TAG M2M можно не только узнать тарифы заранее и выбрать наиболее подходящий способ тарификации, но и контролировать расходы в режиме реального времени при помощи удобного онлайн-интерфейса.

Еще один приятный бонус заключается в том, что вы можете в любой момент самостоятельно поставить SIM-карту M2M на паузу, например, в случае неисправности автомобиля.

Реальные цифры

Для мониторинга одного автомобиля в месяц требуется около 10 мегабайт интернет-трафика.

Как приобрести TAG M2M?

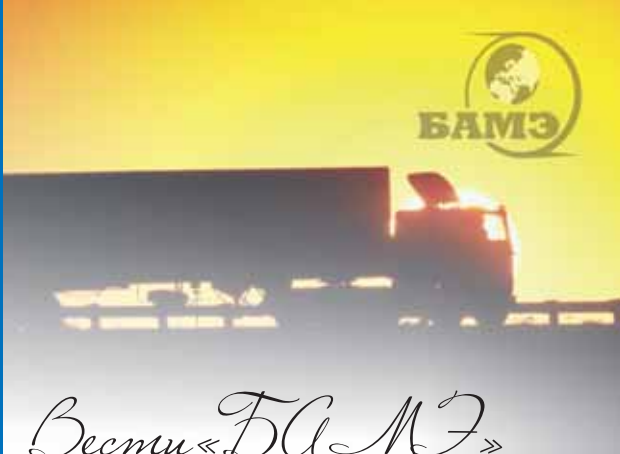
Стать обладателем SIM-карт от лидера технологий M2M — Telekom Austria Group M2M — просто: достаточно обратиться к бизнес-консультантам velcom, при этом не обязательно быть абонентом компании. Очень удобно, что M2M SIM-карты обладают гибкой системой тарификации: как с возможностью помегабайтной оплаты, так и с покупкой пакетов с различным объемом и по разным направлениям (к примеру, 3Мб в Европе и СНГ — 2,79€). Также возможны существенные скидки за объем и длительность контракта.

M2M-ТЕХНОЛОГИИ ПОМОГАЮТ ВАШЕМУ БИЗНЕСУ БЫТЬ УСПЕШНЫМ, А SIM-КАРТЫ TAG M2M ПОЗВОЛЯЮТ ДЕЛАТЬ ЭТО КАЧЕСТВЕННО И ЭКОНОМНО. ■

Записать в ежедневник

Если вы хотите подключить SIM-карту M2M, то можете ознакомиться с подробной информацией об услуге:

- обратившись к вашему бизнес-консультанту velcom;
- позвонив в справочно-информационную службу;
- зайдя на корпоративный сайт компании **www.velcom.by** в раздел «Услуги».



Вести «БАМЭ»

Александр Луцевич

ЗАЩИТА ПРАВ И ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ЗАКОННЫХ ИНТЕРЕСОВ

■ Состоялось общее собрание членов Ассоциации международных экспедиторов и логистики «БАМЭ». В его работе принял участие первый заместитель министра транспорта и коммуникаций Е.В. Рогачев. С докладом об итогах проделанной работы за 2012 г. и основных направлениях деятельности в 2013 г. выступил председатель Ассоциации, генеральный директор ОАО «Белмагистральавтотранс» Н.В. Горбель.

Итоги с плюсом

Транспортно-экспедиционный и логистический сектор являются важной составляющей перевозок внутриреспубликанских и внешнеторговых грузов, что подтверждают итоговые цифры результатов деятельности. Общий объем транспортно-экспедиционных и транспортно-логистических услуг за 2012 г. достиг 1 млрд. 595 млн. долларов США

(в 2011 г. — 1,3 млрд. долларов США), в том числе 575 млн. долларов США по договорам с резидентами Республики Беларусь и 1 млрд. 020 млн. долларов США — с нерезидентами. На долю железнодорожного транспорта приходится 844 млн. долларов США, автомобильного — 658, водного и морского — 77, воздушного — 16 млн. долларов США. Итоговая выручка за прошлый год на уровне 212 млн. долларов США, что составляет 13% общего объема оказанных услуг.

Согласно данным государственной статистической отчетности №1 «Транслогистика» по состоянию на 1 января 2013 г. в Республике Беларусь официально действуют 644 транспортно-экспедиционных и логистических предприятия, в том числе 11 логистических центров и 280 индивидуальных предпринимателей, оказывающих услуги в области транспортной экспедиции и логистики. В Ассоциацию «БАМЭ» входят 124 транспортно-экспедиционные и логистические организации различных форм собственности, семь из них — транспортно-логистические центры. Объем оказанных транспортно-экспедиционных услуг за 2012 г. от деятельности только 50 ведущих (согласно ежегодному рейтингу) экспедиторов и логистов — членов Ассоциации «БАМЭ» составил 1 млрд. 066 млн. долларов США (67% общего объема оказанных услуг).

По актуальным проблемам логистики

Ассоциация «БАМЭ» включена в состав Межведомственной рабочей группы по совершенствованию условий функционирования объектов логистической системы республики. Это дает широкие возможности взаимодействия с участниками рынка и представителями органов государственного управления в выработке совместных решений по акту-





альным проблемам логистической деятельности. Совместно с министерством транспорта и коммуникаций, министерством торговли она участвует в формировании нормативной базы, регламентирующей и определяющей порядок развития и функционирования логистической системы. В прошлом году специалисты Ассоциации участвовали в рабочих комиссиях по подготовке СТБ «Логистический оператор», внесению изменений и дополнений в действующие СТБ в сфере логистики, разработке и внедрению положений по сертификации логистических услуг.

При непосредственном участии Ассоциации внесены дополнения в республиканскую программу развития логистики в части определений и основных понятий логистических услуг, установления специальных требований к осуществлению данного вида деятельности.

С 1 ноября текущего года будет введен в действие стандарт СТБ 2306-2013 «Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации». В соответствии с законодательством возможно добровольное его применение и Ассоциация готова оказывать услуги по подготовке пакета соответствующих документов.

Сейчас понятие логистических услуг определено в СТБ 2047-2010 «Логистическая деятельность». Для эффективности функционирования и повышения качества оказания транспортно-логистических услуг Ассоциация проводит работу по внесению изменений в этот стандарт с целью приведения в соответствие с новым СТБ 2306-2013 и постановлением Совета Министров от 4 октября 2012 №906, где установлены отличные от стандарта требования к транспортно- и оптово-логистическим центрам, введено определение оптово-логистических центров.

Процедура добровольной сертификации логистических услуг позволит определить операторов, которые их оказывают как на собственных объектах, так и на арендуемых складских помещениях и других объектах инфраструктуры логистического центра.

С ноября прошлого года «БАМЭ» осуществляет мониторинг цен и тарифов на оказание

наиболее востребованных и конкурентных логистических услуг транспортных и торговых логистических центров республики. Сведения ежеквартально обновляются и в открытом доступе размещены на сайте Ассоциации (www.baifby.com). Основная цель — привести услуги логистических центров в сопоставимый вид, поскольку у каждого оператора они именуются по-разному притом, что их фактическая суть мало различается. Оптимизация перечня позволит сформировать гибкую систему определения и выбора цен и услуг логистических центров, исходя из конкретных потребностей клиента.

С целью создания условий для обработки грузов (в т.ч. транзитных) на логистических центрах республики деятельность Ассоциации также направлена на упрощение документооборота при оказании услуг логистическими операторами. Речь идет о выведении товаро-транспортных и транспортных накладных из бланков строгой отчетности, о предоставлении логистическим центрам возможности принятия товара на хранение с правом ведения аналитического учета товара в разрезе количества и наименования без учета стоимостных показателей, об определении счета-фактуры в качестве финансового документа, позволяющего осуществлять учет и вычет НДС.

Для обеспечения полноценной работы ТЛЦ в привлечении транзитных грузопотоков Ассоциация концентрируется на решении вопросов:

- по обеспечению возможности предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза автомобильным транспортом с использованием бесплатного портала ГТК;
- по использованию возможности биржевых логистических центров;
- по отмене в рамках Таможенного Союза принципа резидентства декларантов при таможенном оформлении товаров на таможенной территории Таможенного Союза и выработке механизма взимания налога на добавленную стоимость во всех государствах Таможенного союза по принципам, используемым таможенными органами Евросоюза.

В связи с необходимостью расширения статистического учета логистических услуг, разграничения данных по транспортно-экспедиционной и логистической деятельности Ассоциацией подготовлены и направлены в министерство транспорта и коммуникаций РБ предложения по внесению изменений в статистическую отчетность «Транслогистика».

В текущем году представлено ходатайство в минфин о внесении изменений в Указ Президента Республики Беларусь от 19.05.2008 №280 «О включении страховых взносов по видам добровольного страхования, не относящимся к страхованию жизни, в затраты по производству и реализации продукции, товаров (работ, услуг)». Иницировано включение в п.1 указа страхование гражданской ответственности экспедитора, что приведет к уменьшению налогооблагаемой базы экспедиторов и будет позитивно стимулировать развитие этого востребованного вида добровольного страхования на рынке транспортно-экспедиционных услуг.

Рабочими группами министерства транспорта и коммуникаций и министерства торговли согласованы предложения Ассоциации «БАМЭ» по включению в план законопроектов на будущий год изменений и дополнений в ст.102 Налогового кодекса РБ в части применения нулевой ставки НДС:

- при перевозке по территории Беларуси экспортных грузов до логистического центра (мест перегрузки), перегрузе в другое транспортное средство и/или его хранении с последующим вывозом за пределы республики;

- при оказании услуг по предоставлению принадлежащего на праве собственности или на праве аренды железнодорожного подвижного состава и (или) контейнеров для организации и осуществления международных перевозок при экспорте грузов белорусскими юридическими лицами;

- при работах (услугах) по ремонту иностранных грузовых автотранспортных средств на авторизованных сервисных центрах РБ.

Теоретические знания и практические аспекты

Одним из требований для субъектов, оказывающих комплекс логистических услуг, является наличие у лица, ответственного за осуществление логистической деятельности, соответствующего высшего образования, или диплома о переподготовке на уровне высшего образования по специальности «Логистика», или высшего образования и свидетельства о повышении квалификации по соответствующему профилю образования. Ассоциация фокусирует усилия на повышении квалификации специалистов в этой сфере деятельности, чтобы они были

в теме проблематики логистики, получили в дополнение к теоретической базе знания практических и нормативно-правовых аспектов.

Для повышения квалификации специалистов в организации автомобильных перевозок, транспортно-экспедиционной деятельности и логистики в Центре «БАМЭ-Экспедитор» введен новый курс «Логистика». Программа разработана с учетом мнений специалистов-практиков в области логистической деятельности и согласована с министерствами транспорта и коммуникаций и торговли Республики Беларусь. При обучении рассматриваются основные вопросы транспортной, таможенной, складской и информационной логистики. Занятия по практическим аспектам порядка осуществления логистической деятельности проводятся непосредственно на действующем логистическом центре.

Есть договоренность с Полоцким государственным университетом по оказанию Ассоциации «БАМЭ» содействия в проведении специальных обучающих курсов с работниками конкретных логистических центров. Лекции будут читать специалисты, которые принимали непосредственное участие в разработке новых стандартов, получили знания по логистике в европейских странах, где эта сфера деятельности существенно продвинулась вперед, переложив их на белорусские реалии.

Всего за 2012 г. в Центре «БАМЭ-Экспедитор» в Минске и филиалах в Гомеле, Гродно и Витебске получили подготовку по семи образовательным программам 9126 слушателей, работающих в сфере международных перевозок, экспедирования и логистики. С текущего года предоставлена возможность прохождения переподготовки водителями одновременно по двум учебным программам — международные автомобильные перевозки и перевозка опасных грузов автомобильным транспортом, что практически в два раза сокращает временные затраты транспортного предприятия, связанные с переподготовкой кадров.

Проводится постоянная корректировка учебных программ с целью максимального приближения теоретических знаний, получаемых слушателями, к практическим аспектам транспортно-экспедиционной деятельности, внедряются новые разделы в курс переподготовки — крепление грузов в кузове автотранспортных средств, психология работы водителя, совершенствование навыков оформления товаротранспортной и путевой документации. Помимо практикуемых выездных занятий, которые приобретают все большую популярность, планируется открытие новых филиалов в Бресте и Могилеве.

Центр «БАМЭ-Экспедитор» аккредитован Федерацией международных экспедиторских

ассоциаций FIATA в качестве единственного в Республике Беларусь учебного центра, уполномоченного выдавать дипломы FIATA о прохождении курса «Международный экспедитор».

Консультативный совет FIATA по профессиональному обучению в дополнение к существующей базовой программе утвердил новый стандарт обучения — высший диплом FIATA «Управление цепями поставок». Освоение данной программы и получение высшего диплома FIATA признается экспедиторской отраслью во всем мире в качестве профессионального уровня высшей квалификации.

В числе основных задач

По оценке участников общего собрания в 2012 г. проведена объемная и плодотворная работа, направленная на защиту прав и представления законных интересов членов «БАМЭ» в государственных органах. Не менее напряженным будет предстоящий период. В числе основных задач — совершенствование условий осуществления транспортно-экспедиционной и логистической деятельности в Республике Беларусь, развитие кадрового обеспечения рынка международных транспортных услуг, информационное обеспечение и пр.

Начата работа по подготовке к оказанию нового вида услуги — поручительство со стороны Ассоциации перед таможенными органами Республики Беларусь по уплате таможенных платежей.

Недавно в рамках евразийского экономического пространства образована новая структура — Евразийский союз транспортных, экспедиторских и логистических организаций. Инициатором его создания выступила Российская ассоциация экспедиторов. Учредителями союза стали национальные ассоциации экспедиторов и международных автомобильных перевозчиков, а также ряд крупных транспортных и логистических компаний Казахстана и России. Ассоциация «БАМЭ» также намерена войти в членство союза, что позволит продвигать интересы белорусских экспедиторов и логистов в рамках Таможенного союза и ЕврАзЭС.

Также «БАМЭ» продолжит свое партнерство в международном проекте «Логистика янтарного побережья» (ACL), основная задача которого — улучшение транспортной доступности и развитие логистической деятельности в рамках программы ЕС ЕИДП «Регион Балтийского моря 2007–2013».

Приоритетным направлением является продолжение работы по объединению усилий, взаимодействия и сотрудничества в области транспортной логистики с национальными ассоциациями экспедиторов Украины, России, Литвы.

НА ТРАНЗИТНОМ ПУТИ

В своих выступлениях участники общего собрания членов Ассоциации «БАМЭ» обратили внимание на проблемные аспекты транспортно-экспедиционной и логистической деятельности.



Всеволод Владимирович Архипов,
председатель
совета
директоров ООО
«Трансконсалт
Брест»

— На международных перевозках установлена нулевая ставка НДС. Налог на добавленную стоимость у нас зачетный. Зачем же при ввозе автотехники, которая будет использоваться на международных автомобильных перевозках, уплачивать НДС? Предприятие изыскивает для этого финансовые возможности, берет кредитные ресурсы под немислимые процентные ставки. Потом эти деньги идут в государственную казну и через пару месяцев возвращаются обратно предприятию.

Под прикрытием положений декрета №6 о стимулировании предпринимательской деятельности на территории средних, малых городских поселений, сельской местности, в страну ввозится автохлам. При этом с новых импортных грузовых машин стандартов Евро-5 и 6 взимаются таможенные сборы, уплачивается НДС. Думается, должны быть единые правила и вполне логичными стали бы льготы в отношении ввоза новых автотранспортных средств высокого экологического класса для выполнения международных перевозок грузов.

В европейских странах при взимании платы за проезд по дорогам учитывается экологический класс большегрузного автомобиля. В Беларуси данный принцип не предусмотрен. Решение может быть следующим: или снизить стоимость для машин стандарта Евро-5 и 6, или хотя бы зачислять им НДС при оплате дорог.

Наболевший вопрос — обеспечение равного доступа международных перевозчиков Беларуси на рынки транспортных услуг России и Казахстана. Российская сторона на правительственном уровне заявляет, что все ограничения к 2015 г. будут сняты, а руководство АСМАП РФ ясно дает понять, что белорусы не получают безразрешительных поездок минимум до 2020 г. Если российские структуры не хотят идти на компромиссы, то нам также нужно защищать

свой рынок. Может быть, имеет смысл ввести разрешительную систему и обменять транзитные белорусские разрешения для россиян на российские въездные в/из третьих стран.

Или все-таки более правильным будет «мягкое» решение — российско-белорусская совместная программа с поэтапной «дорожной картой» на пути устранения всех барьеров:

- ♦ доведение количества российских разрешений до ранее получаемого уровня, т.е. увеличение нынешней квоты в полтора-два раза;

- ♦ отмена разграничения разрешений по категориям;

- ♦ возможность обратной загрузки из России в любую страну Европы независимо от категории российского разрешения;

- ♦ возможность коммерческого получения российских разрешений — установление платы за их приобретение.

В рамках реализации программы развития логистики в республике выделены 36 участков под строительство логистических центров. Это в дополнение к 11 уже действующим. Без проработки соответствующей законодательной базы, ее нивелирования в рамках ЕврАзЭС, без отмены разрешительной системы внутри Единого экономического пространства, без оптимизации железнодорожных тарифов по всем странам-участницам ЕврАзЭС эффективность работы наших логистических центров может остаться на уровне разговоров, инвесторы не придут, транзитные грузопотоки будут по-прежнему следовать через Литву, Польшу либо морским путем.



**Владимир
Петрович
Сергеев,**
директор ООО
«Интертрансавто»

— В прошлом году принято постановление пленума Высшего хозяйственного суда по рассмотрению дел, возникающих из договоров автомобильной перевозки грузов и транспортной экспедиции. Ассоциация «БАМЭ» участвовала в разработке проекта документа, но далеко не все наши предложения были услышаны.

Так, постановлением определено, что перевозчик вправе при возникновении задолженности по оплате своих услуг удержать груз, перемещаемый только в рамках той перевозки, по которой существует задолженность. При этом не имеет значения образовавшаяся между участниками правоотношений общая задолжен-

ность по другим доставкам. Это весьма болезненная проблема автомобильных перевозок, где чаще всего действует отсрочка платежа.

В судебном сообществе понимание перевозочной, транспортно-экспедиционной деятельности толкуется с точки зрения норм гражданского законодательства, а профессиональные транспортные аспекты зачастую оказываются вне понимания и внимания, что приводит к неоднозначности рассмотрения ситуаций даже согласно нормам белорусского законодательства.

Пример. Клиент предъявляет иск экспедитору о повреждении груза спустя 9 месяцев по окончании доставки, т.е. близкому к истечению исковой давности срока. Экспедитор подает встречный иск о несогласии с претензиями и пока ведется разбирательство, срок исковой давности истекает, а посему экспедитор выходит крайним, поскольку уже не может предъявить каких-либо требований о возмещении убытков к виновной стороне — перевозчику.

Такая ситуация стала возможной из-за того, что новым постановлением пленума Высшего хозяйственного суда отменен действовавший ранее обзор практики, где было четко изложено, что экспедитор предъявляет требование к перевозчику после того, как самостоятельно возместил ущерб своему клиенту или после того, как получил вступившее в законную силу решение суда.



**Владимир
Николаевич
Дудчик,**
заместитель
директора ООО
«Брествнештранс»

— Повышение эффективности деятельности транспортно-логистических центров подразумевает, в том числе, снижение издержек при выполнении международных торговых операций. Но возникает ряд практических аспектов, при которых мы уступаем в конкурентоспособности по отношению к участникам рынка из других стран.

Ранее мы осуществляли перевалку белорусских экспортных грузов в своем транспортно-логистическом центре и затем отправляли их в Европу автомобильным транспортом по международной накладной. Теперь в связи с изменениями в налоговый кодекс применяется внутренняя накладная, которой подразумевается НДС 20%. Отсюда достаточно высокая ставка за перевозку. Поддерживаю мнение своих коллег, что пока

не будет достигнута договоренность о перевозках внешнеторговых грузов в рамках Таможенного союза и Единого экономического пространства по двухсторонним разрешениям, как сейчас доставляют товары из Европы в Россию Польша и Литва, остаются слабые надежды на увеличение грузопотока через белорусские логистические центры.

Важный фактор повышения конкурентоспособности — сокращение времени таможенного оформления. На сегодняшний день приоритет отдается белорусскому экспорту. В результате, несмотря на наличие в логистическом центре ВПТО, возникают простои по транзитным грузам, что является серьезным барьером при работе с постоянными грузопотоками. Для транзитных грузов должна быть, как минимум, отдельная очередь оформления. Например, в соседних странах для транзитных грузов предусмотрены определенные преференции.

В целях создания условий для увеличения объемов обрабатываемых грузов на белорусских логистических центрах был принят Указ Президента от 11.08.2011 №358 «О стимулировании реализации товаров». Действие документа истекает по окончании 2013 г. Необходимо продлить этот срок до тех пор, пока не будет отмена ст.368 Таможенного Кодекса Таможенного союза, определяющая переходные положения об особенностях совершения таможенных операций и принцип резидентства при декларировании товаров. Благодаря 358-му указу мы еще удерживаем грузопотоки, объем которых снижается по другим причинам.



Сергей Романович Богданович,
начальник отдела мультимодальных перевозок ООО «КРАФТТРАНС»

— Развитие логистики в Беларуси во многом будет зависеть от реализации планов Таможенного союза. Однако кроме внешних факторов, в каждой компании есть множество внутренних возможностей для развития. Это профессиональное совершенствование команды, улучшение уровня сервиса, использование новых технологий для реализации более сложных транспортных схем уровня 3PL-операторов. Пока отечественный логистический сектор балансирует на уровне услуг 2PL-оператора.

Важнейшим условием развития контейнеризации в стране является возможность быстрой и плановой подачи контейнеров под погрузку

клиенту. На сегодня ситуация в области контейнерных перевозок сложилась таким образом, что крупнейший контейнерный терминал Колядичи с 2012 г. в несколько раз повысил стоимость хранения порожних контейнеров. Если до октября прошлого года затраты за хранение 40-футового контейнера на терминале в течение месяца с учетом всех затрат по крановым операциям были 60–70 долларов за контейнер, то в мае 2013 г. этот же объем услуг составляет 320–330 долларов. Исходя из этого, количество порожних контейнеров, которыми можно пользоваться и своевременно планово подавать на терминале Колядичи ежемесячно уменьшается. Фактически там находятся контейнеры, которые приходят под разгрузку и еще не отправлены обратно в порт. Реального хранения контейнеров на этом терминале уже не прослеживается. А некоторые контейнерные линии, которые хотели использовать этот терминал как склад для хранения порожних контейнеров, чтобы быть ближе к грузоотправителю, свои проекты заморозили.

Животрепещущая проблема — навязывание крупными белорусскими предприятиями своих проформ контрактов без возможности каких-либо изменений, соответственно жесткие односторонние штрафные санкции к экспедиторам без ответственности со стороны клиента. Наблюдаются задержки в оплате со стороны ведущих и самых крупных белорусских предприятий. Реальные сроки оплаты при договорной отсрочке в 30 банковских дней достигают 90–120 банковских дней, что наводит на мысль о своеобразной практике кредитования за счет экспедитора.



Анатолий Денисович Молокович,
заведующий кафедрой логистики Института бизнеса и менеджмента технологий БГУ

— Большое значение в работе логистического сектора имеют квалифицированные специалисты. Теоретическую подготовку в вузах они получают на достаточно высоком уровне. А что касается практической наполняемости, то хотелось бы от представителей белорусского логистического сектора, транспортных компаний более внимательного отношения к этому вопросу. Берите наших студентов, учите их практическим аспектам, чтобы они набирались опыта и вышли из стен вуза готовыми специалистами. ■



Экспедитор года

ИТОГИ КОНКУРСА «ЭКСПЕДИТОР ГОДА – 2012»

■ На общем собрании членов Ассоциации международных экспедиторов и логистики «БАМЭ» вручены памятные призы и Почетные дипломы победителям конкурса «Экспедитор года» по итогам 2012 г.



**В номинации
«ТОЧНОСТЬ И РАСЧЕТ»
ОАО «Белмагистральавтотранс»**



**В номинации
«ЭФФЕКТИВНОСТЬ И РАЗВИТИЕ»
ООО «КРАФТТРАНС»**



**В номинации «УСТОЙЧИВАЯ СТРАТЕГИЯ»
СООО «Брествнешттранс»**



**В номинации «ВЕРНОСТЬ ТРАДИЦИЯМ»,
в связи с 30-летием образования
ОАО «Борисовинтертранс»**



**В номинации
«ЛУЧШИЙ РЕЗУЛЬТАТ ГОДА»
Государственное предприятие «БТЛЦ»**



**В номинации
«ПЕРЕВОЗКА ГОДА»
СООО «БелДорТяжТранс»**



**В номинации «ПЕРСОНА ЛОГИСТИКИ»
Подолинский Михаил Авраамович,
ЧУТЭП «Карат-Экспедиция»**



**В номинации «ЭНЕРГИЯ ГОДА»
УП «СИФУД-СЕРВИС»**

**ПОЗДРАВЛЯЕМ
ПОБЕДИТЕЛЕЙ!**





Буква закона

СУДАМ ДАНЫ РЕКОМЕНДАЦИИ

■ Президиумом Высшего хозяйственного суда Республики Беларусь утверждены Методические рекомендации по рассмотрению дел, возникающих из договоров автомобильной перевозки грузов и транспортной экспедиции.

Методические рекомендации задают общий алгоритм действий суда при рассмотрении требований, связанных с исполнением договора перевозки грузов или транспортной экспедиции. В них вошли разъяснения по отдельным вопросам, возникающим у хозяйственных судов при рассмотрении споров. В документе содержатся рекомендации относительно того, из чего следует исходить суду:

◆ при решении вопроса о принятии искового заявления и возбуждении производства по делу (в том числе при наличии требования о соблюдении досудебного порядка урегулирования спора);

◆ при определении нормативных правовых актов, подлежащих применению при разрешении спора;

◆ при определении круга лиц, участвующих в деле;

◆ при разрешении вопроса о возмещении ущерба, причиненного при автомобильной перевозке груза, в случае наличия договора страхования ответственности по договору и (или) договора страхования имущества;

◆ при рассмотрении спора между клиентом и экспедитором о возмещении убытков, вызванных несохранностью груза.

Обращено внимание судов на важность верной квалификации отношений, возникших между сторонами спора, — именно от нее зависит правильное применение нормативных правовых актов, регулирующих соответственно автомобильные перевозки грузов или транспортную экспедицию, определение объема прав и обязанностей сторон, условия и размер их ответственности, срок исковой давности.

В документе разъясняется, что для возмещения ущерба, причиненного при перевозке груза, заказчик вправе потребовать от перевозчика возмещения убытков, причиненных неисполнением или ненадлежащим исполнением договора перевозки, либо предъявить страховщику требование о страховой выплате (при наличии соответствующего договора страхования). Обязанности перевозчика по возмещению вышеуказанных убытков и страховщика по выплате страхового возмещения возникают из различных обязательств и не являются солидарными.

Выдержки из Методических рекомендаций по рассмотрению дел, возникающих из договоров автомобильной перевозки грузов и транспортной экспедиции

3. При решении вопроса о принятии хозяйственным судом искового заявления и возбуждении производства по делу следует учитывать особенность подсудности дел, возникающих из договоров автомобильной перевозки грузов.

Частью третьей статьи 51 ХПК предусмотрена исключительная подсудность дел по искам к перевозчику, вытекающим из договоров перевозки грузов, в том числе, если перевозчик является одним из ответчиков. Такие иски предъявляются в хозяйственный суд по месту нахождения перевозчика.

5. Соблюдение досудебного порядка урегулирования спора с ответчиком не требуется по спорам, возникающим из договоров международной автомобильной перевозки грузов, подпадающих под действие Конвенции (*).

6. Законодательство, регулирующее внутриреспубликанские автомобильные перевозки грузов, предусматривает обязательное предъявление претензии автомобильному перевозчику до предъявления к нему иска, вытекающего из перевозки груза. Договором автомобильной перевозки грузов не может быть предусмотрено иное.

7. До предъявления к экспедитору иска, вытекающего из договора транспортной экспедиции, также обязательно предъявление претензии, однако договором транспортной экспедиции могут быть предусмотрены иной порядок досудебного урегулирования спора либо исключение такого порядка.

По другим спорам, вытекающим из договоров автомобильной перевозки грузов и транспортной экспедиции, их урегулирование между сторонами до обращения в суд осуществляется в соответствии с пунктом вторым статьи 10 ГК (**).

11. При применении Конвенции следует учитывать, что в ней имеется ряд коллизионных

норм, которые содержат отсылку к национальному законодательству с учетом движения груза по территории разных государств. Например, к порядку реализации скоропортящегося груза применяется право места его продажи (пункт пятый статьи 16 Конвенции), распоряжение найденным грузом, который считался потерянным, осуществляется в соответствии с правом его местонахождения (пункт четвертый статьи 20 Конвенции), к приостановлению и перерыву течения срока исковой давности применяется право страны суда, рассматривающего дело (статья 32 Конвенции).

12. При отсутствии в Конвенции коллизийной нормы для решения не урегулированных в ней вопросов определение применимого права осуществляется судом, рассматривающим спор, на основании коллизийной привязки. Для договора перевозки законодательство Республики Беларусь предусматривает коллизийную привязку, отсылающую к праву страны перевозчика (согласно пункту первому статьи 1125 ГК при отсутствии соглашения сторон договора о подлежащем применению праве к этому договору применяется право страны, где имеет основное место деятельности стороны, являющейся перевозчиком).

13. Условия Конвенции являются императивными и любое соглашение отправителя, перевозчика и получателя груза, противоречащее Конвенции, является недействительным за исключением случаев, прямо определенных Конвенцией. Однако данное правило не применяется в тех случаях, когда в соглашении сторон (например, договоре об организации автомобильных перевозок грузов или транспортной экспедиции) содержится ссылка на применение Конвенции к их отношениям.

14. При рассмотрении споров, вытекающих из договоров автомобильной перевозки грузов и транспортной экспедиции, следует устанавливать и привлекать к участию в деле лиц, на права и обязанности которых по отношению к одной из сторон может повлиять судебное постановление. В частности, к таковым могут быть отнесены лица, которые, хотя непосредственно и не являются участниками договора автомобильной перевозки груза или транспортной экспедиции, на неисполнение или ненадлежащее исполнение которого ссылается истец, однако вступили с истцом или ответчиком в отношения, связанные с перевозкой груза или оказанием транспортно-экспедиционных услуг. Например, при предъявлении иска клиентом к экспедитору о возмещении убытков, причиненных несохранностью груза, таким лицом является автомобильный перевозчик груза; если заявка на автомобильную перевозку груза (поруче-

ние на выполнение или организацию выполнения транспортно-экспедиционных услуг), полученная от заказчика (клиента), передана перевозчиком (экспедитором) последующему (последующим) перевозчику (экспедитору), такими лицами являются все перевозчики (экспедиторы).

16. Правила пункта 2 статьи 391 ГК подлежат применению (с учетом содержания пункта 2 статьи 755 ГК) не только при определении срока исковой давности, как это указано в пункте 27 постановления Пленума № 9, но и ко всем отношениям сторон по смешанному договору, содержащему элементы договоров транспортной экспедиции и автомобильной перевозки груза.

17. В случае возникновения спора по поводу заключения договора необходимо руководствоваться положениями главы 28 ГК, постановления Пленума Высшего Хозяйственного Суда Республики Беларусь от 16.12.1999 № 16 «О применении норм Гражданского кодекса Республики Беларусь, регулирующих заключение, изменение и расторжение договоров», пунктом 6 которого, в частности, предусмотрено, что ненаправление письменного ответа на предложение заключить договор само по себе не может служить основанием считать договор незаключенным. Поэтому, например, может быть признан заключенным договор транспортной экспедиции между клиентом (грузоотправителем или грузополучателем) и экспедитором, если последний направил перевозчику заявку (заказ) на автомобильную перевозку того же груза и на тех же условиях, которые определены в поручении клиента, получение которого или дачу согласия на принятие к исполнению которого экспедитор отрицает.

19. При оценке содержания международной товарно-транспортной накладной «CMR» следует учитывать, что каждая из сторон договора перевозки несет ответственность за те данные и сведения, внесение (предоставление) которых в накладную является ее обязанностью или было ею инициировано. Некоторые содержащиеся в накладной оговорки имеют силу только в случае принятия их другой стороной, например, оговорка перевозчика о внешнем состоянии груза и его упаковке (пункт второй статьи 8 Конвенции). Объявление в накладной ценности груза либо указание на специальный интерес в его доставке без утраты или повреждения действительны при условии достижения сторонами соглашения о надбавке к провозной плате.

20. Для возмещения ущерба, причиненного при автомобильной перевозке груза, заказчик вправе потребовать от перевозчика возме-

ния убытков, причиненных неисполнением или ненадлежащим исполнением договора перевозки, либо предъявить страховщику требование о страховой выплате (при наличии договора страхования ответственности по договору и (или) договора страхования имущества).

Обязанности перевозчика по возмещению убытков, причиненных неисполнением или ненадлежащим исполнением договора перевозки, и страховщика по выплате страхового возмещения возникают из различных обязательств и не являются солидарными.

21. Право заказчика автомобильной перевозки груза на возмещение убытков, причиненных вследствие неисполнения или ненадлежащего исполнения перевозчиком обязанностей, возникших из договора перевозки, законодательством не ограничено. Поэтому при рассмотрении дел о возмещении ущерба, причиненного при автомобильной перевозке груза, следует учитывать, что:

◆ наличие заключенного перевозчиком договора страхования ответственности по договору либо договора страхования имущества не может являться основанием для отказа в удовлетворении иска заказчика к перевозчику о возмещении ущерба, причиненного при автомобильной перевозке груза;

◆ к правам и обязанностям перевозчика и заказчика, которые возникают из договора перевозки, а не вследствие причинения вреда,

не применяется статья 941 ГК, регулирующая внедоговорные отношения;

◆ поскольку судебное постановление по делу может повлиять на права и обязанности страховщика по отношению к одной из сторон, страховщика следует привлекать к участию в деле в качестве третьего лица, не заявляющего самостоятельных требований на предмет спора.

22. В случае предъявления иска к перевозчику и страховщику следует учитывать, что требования, по которым каждый из них является надлежащим ответчиком, отличаются как по предмету, так и по фактическим и правовым основаниям; истец в соответствии с частью второй статьи 159 ХПК при предъявлении иска к нескольким ответчикам обязан указать в исковом заявлении требования к каждому из них. Исковое заявление, поданное с нарушением указанного правила, подлежит оставлению без движения.

23. При рассмотрении спора между клиентом и экспедитором о возмещении убытков, вызванных несохранностью (утратой, недостачей, повреждением (порчей)) груза следует учитывать, что экспедитор несет ответственность за несохранность груза в случаях:

1) принятия груза в свое ведение (часть первая статьи 27 Закона о транспортно-экспедиционной деятельности);

2) если договором транспортной экспедиции предусмотрено предъявление требования о возмещении убытков, вызванных несохранностью груза, непосредственно экспедитору (часть четвертая статьи 27 Закона о транспортно-экспедиционной деятельности).

Наличие такого условия в договоре подлежит оценке судом по правилам статьи 401 ГК.

24. В иных случаях (если экспедитор не принимает груз в свое ведение; договором транспортной экспедиции не предусмотрено предъявление требования о возмещении убытков, вызванных несохранностью груза, непосредственно экспедитору) такое требование предъявляется перевозчику.

Необходимо учитывать, что, несмотря на то, что часть вторая статьи 758 ГК не освобождает экспедитора от ответственности перед клиентом за исполнение договора в случае возложения исполнения обязанности на третье лицо, Законом о транспортно-экспедиционной деятельности предусмотрено специальное правило об ответственности экспедитора и перевозчика за несохранность груза. ■



* Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов — КДПГ

** Гражданский кодекс Республики Беларусь



www.beltoll.by
☎ +375 172 798 798



ЗАПЛАТИ ЗА ДОРОГУ И ЕЗЖАЙ СПОКОЙНО

Владимир, 14 лет за рулем

НОВАЯ СИСТЕМА ОПЛАТЫ ДОРОГ
В БЕЛАРУСИ С 1 ИЮЛЯ 2013 г.
ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА > 3,5 т

ИООО «Карты Телематик Сержис» - ВНП 191446237





Александр Луцевич

ВОЗИТЬ — ЕСТЬ ЧЕМ. БЫЛИ БЫ ГРУЗЫ

■ **Обновление парка подвижного состава, обеспечение разрешениями на проезд по территориям иностранных государств, упрощение налогового администрирования, расширение географии доставок, сокращение времени пересечения границы и таможенного оформления, организация схем доставки с условием перецепки, перевалки, перегрузки в рамках одной таможенной процедуры таможенного транзита. Рассмотрение этих и других вопросов на общем собрании членов Ассоциации «БАМАП» было ориентировано на решение определяющих задач — повышение конкурентоспособности белорусских международных перевозчиков на рынке автотранспортных услуг, совершенствование условий профессиональной деятельности, оптимизация финансовых расходов и временных затрат, поиск и реализация резервов разумной экономии.**

Миллиардный рубеж

По итогам прошлого года впервые объем экспортной выручки услуг автомобильного транспорта Беларуси превысил миллиардный рубеж и составил 1067,4 млн. долларов США. Также впервые услуги автомобильного транспорта по данному показателю заняли первое место среди всех видов услуг, поставляемых на экспорт. В результате деятельности международного автомобильного транспорта в республиканском балансе услуг сформировано второе по объему после трубопроводного транспорта положительное сальдо — 670,4 млн. долларов США или 24% в удельном весе положительного сальдо услуг республики. 93% поступлений по экспорту услуг автомобильного транспорта обеспечено за счет услуг грузового автомобильного транспорта.

Согласно данным государственной статистической отчетности выручка от деятельности международного грузового автотранспорта составила по итогам 2012 г. 8,8 трлн. руб. (рост 81% к 2011 г.). В том числе от перевозок с использованием процедуры МДП получено 6,3 трлн. руб. или 72% общей выручки.

Рентабельность деятельности международных автоперевозчиков грузов за прошлый год в целом составила 5,4% против 11,1% в 2011 г. (по процедуре МДП соответственно 5,3% и 12%). Снижение обусловлено падением фрахтовых ставок на рынке. В расчете на 1 км пробега доходы белорусских перевозчиков на уровне 0,88 евроцента (92,6% от уровня 2011 г.), расходы — 0,83 евроцента, а прибыль — 0,04 евроцента (44% от уровня 2011 г.).

В структуре затрат топливо составляет 33,6%, амортизационные отчисления — 14,3%, командировочные — 14,5%, оплата труда — 8,8%, техническое обслуживание





и ремонт — 8%, лизинговые и арендные платежи — 4,3%.

По данным таможенной статистики белорусские перевозчики выполнили в прошлом году 379 905 перевозок грузов (рост на 4,8% по отношению к 2011 г.), объем перевозок грузов увеличился на 13,4% — до 4 млн. 598 тыс. 337 т в целом.

В 2012 г. налоговая нагрузка в целом по международным грузоперевозкам автомобильным транспортом снизилась на 0,3 процентных пункта и составила 4,5% (по перевозкам по процедуре МДП — 4,3%).

Каждая вторая машина — Евро-4 и 5

При общем снижении в странах Западной Европы внутреннего валового продукта количество подвижного состава на рынке международных транспортных услуг увеличилось. Несбалансированность спроса и предложения повлекла снижение ставок фрахта и доходности. Если в 2011 г. прирост экспорта услуг грузового автомобильного транспорта республики произошел в большей степени за счет интенсификации работы и повышения эффективности использования подвижного состава, то в 2012-м увеличение объема экспортной выручки услуг достигнуто экстенсивным путем наращивания производственных ресурсов.

Парк автотранспортных средств белорусских международных перевозчиков составляет 11 696 единиц и увеличился на 16,3%. В прошлом году они приобрели 1664 новых (2012 года выпуска) седельных тягачей и грузовых автомобилей, а также 1352 новых (2012 года выпуска) прицепов и полуприцепов. В модернизацию подвижного состава инвестировано более 150 млн. евро, обновлено 14% парка. По оценке Ассоциации «БАМАП» 52% седельных тягачей соответствуют экологическим стандартам Евро-4 и 5, удельный вес новых автотранспортных средств со сроком эксплуатации до трех лет составляет 37%. Для сравнения, по итогам 2011 г. общее обновление было на уровне 12%, а экологическим стандартам Евро-4 и 5 соответствовали 42% автотранспортных средств.

Транспортный потенциал

Национальной программой развития Республики Беларусь определено довести к 2015 г. экспорт транспортных услуг до 1,8 млрд. долларов США, что в 2,5 раза выше уровня 2010-го.

В прошлом году белорусские международные перевозчики выполнили 590 тыс. поездок (с учетом двухсторонних Беларусь-Россия) с общим объемом доставки 9 млн. т грузов (рост на 20%).

72% или 15,9 млн. т грузов, перемещаемых автомобильным транспортом в международном сообщении по территории республики, следует транзитом. 10-11% в этом объеме приходится на долю белорусских перевозчиков. Дополнительное привлечение отечественными логистическими центрами для переработки хотя бы 5% транзитных грузов (порядка 700 тыс. т) и последующая их доставка в страны ЕЭП уже белорусскими автотранспортниками, дали бы около 50 млн. евро в год — это 6-7% прироста экспортной выручки по услугам грузового автомобильного транспорта. Существенное препятствие на этом направлении — принцип резидентства при таможен-



ном оформлении товаров, ввозимых на территорию Таможенного союза. До настоящего времени резиденты Российской Федерации и Республики Казахстан не могут выступать в качестве декларантов товаров при заявлении таможенных процедур в Республике Беларусь, за исключением таможенной процедуры таможенного транзита.

Проблемным по-прежнему остается вопрос с квотами разрешений на перевозки грузов в международном сообщении в третьи страны, что снижает эффективность работы. По белорусскому транспорту коэффициент использования пробега находится на уровне 0,76, т.е. каждая четвертая машина следует порожняком.

В 2012 г. обеспеченность белорусских перевозчиков иностранными разрешениями на одно автотранспортное средство составила 54,2 разрешения, российскими разрешениями в/из третьих стран — 6,6.

Переговорный процесс по квотам российских разрешений на доставки товаров в/из третьих стран проходит сложно, консенсус в полемике по либерализации и созданию демократических условий на рынке перевозок в рамках Таможенного союза пока не найден. Российская сторона полагает, что принятие решений по отмене разрешительной системы в условиях существенных различий в транспортном, налоговом и других видах законодательства стран-участниц Таможенного союза и ЕЭП преждевременно, и считает необходимым рассматривать вопросы разрешительной системы поэтапно в рамках ЕЭП в трехстороннем формате.

При этом существенных подвижек по разрешительной системе удалось добиться в переговорах с Казахстаном. В апреле текущего года подписан протокол о внесении измене-

ний в действующее межправительственное белорусско-казахстанское соглашение о международном автомобильном сообщении. Документ направлен на поэтапное снятие ограничений, связанных с действием разрешительной системы во взаимоотношениях между двумя странами. После проведения всех необходимых внутригосударственных процедур (на это белорусской стороне отводится полгода, примерно столько же Казахстану, но окончательно процедура может продлиться и до 2014 г.) разрешительная система на осуществление грузовых автомобильных перевозок в двухстороннем и транзитном сообщении будет отменена. Следующим этапом станет поиск правового решения снятия ограничений на перевозки грузов в/из третьих стран. В прошлом году белорусским автомобильным перевозчикам выделено 6,3 тыс. казахстанских разрешений в/из третьих стран и этот лимит был полностью исчерпан.

Для увеличения экспорта услуг отечественных автотранспортных организаций необходимы также решения, способствующие увеличению доли контрактов белорусских производителей при реализации товаров на экспорт с использованием схем, при которых продавец должен заключить контракт на перевозку. По информации БелНИИТ «Транстехника» только 5% продукции, поставляемой на экспорт из Беларуси, продается на условиях заказа транспортировки груза продавцом.

В начале текущего года прошли встречи Ассоциации «БАМАП» с ведущими предприятиями промышленного комплекса республики. Предприятиям-экспортерам предложено задействовать потенциал отечественных логистических центров и перейти на поставки по схемам CIF и FOB с определением перевозчиков на тендерной основе.



«Добро» от таможи

При росте объема экспортно-импортных перевозок в международном сообщении определяющим вопросом является упрощение таможенных формальностей и процедур как при пересечении внешней границы Таможенного союза международным автотранспортом, так и при таможенном оформлении во внутренних ПТО.

В 2012 г. принято решение об отказе в применении на территории республики транзитной декларации. Поскольку этот принцип действует только в Беларуси, ведутся переговоры с российской и казахстанской сторонами о достаточности данной схемы и возможности полного отказа от применения дополнительных носителей информации.

В ближайшее время предусмотрено ввести в автодорожных пунктах пропуска вместо терминальной канальную систему размещения транспортных средств, подразумевающую непрерывную цепочку движения через границу, когда большегрузные машины стоят в очереди друг за другом и водитель позади идущей машины «подгоняет» впереди следующую. Эффективность данного принципа подтверждена практикой пункта пропуска «Григоровщина». При этом на рассмотрение правительства выносится предложение о введении платности за сверхнормативное нахождение транспортных средств в автодорожных пунктах пропуска. По мнению представителя ГТК, данная мера позволит дисциплинировать водителей по нахождению в автодорожных пунктах пропуска строго отведенным регламентом срокам.

Внедрение обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза автомобильным транспортом, позволило частично сократить время осуществления таможенных операций в местах прибытия и оптимизировать таможенный контроль. Предполагалось, что результатом данного инструмента станет активизация и ускорение всех таможенных операций в пунктах пропуска. Последующий анализ показал, что максимальное сокращение времени нахождения транспортных средств в автодорожных пунктах пропуска составило всего 15%, а в некоторых и вовсе не изменилось. От 20 до 50% белорусских международных автоперевозчиков продолжают оформлять предварительную информацию после непосредственного прибытия транспортного средства в пункт пропуска, тем самым задерживая тех, кто добросовестно подал ее заблаговременно. Это наводит на определенные размышления, когда заходит речь об увеличении среднесуточного пробега автотранспортных средств белорусских перевозчиков с нынешних 400 км до показателя ЕС — 700 км в сутки.

С 1 июля текущего года предусмотрено внесение изменений в порядок функционирования складов временного хранения в части круглосуточного оформления уведомлений о размещении товаров в зоне таможенного контроля. Данная мера будет способствовать сокращению времени нахождения транспортных средств международной перевозки в ведомственных пунктах таможенного оформления.

Определенные надежды возлагаются на практическую реализацию принципа «Две службы на границе», подразумевающего повышение управляемости процессами контроля на границе и эффективности такого контроля, сокращение времени на осуществление контрольных операций в пункте пропуска и ускорение пересечения границы. Государственному таможенному комитету переданы в оперативное подчинение транспортная инспекция, ветеринарная, фитосанитарная и санитарно-карантинная службы, расположенные в пунктах пропуска. Таможнями уже осуществлена регламентация времени контрольных операций в отношении грузовых автомобильных транспортных средств, проведена оптимизация мест осуществления контрольных функций и мест предоставления документов. Предполагается, что с 1 января 2014 г. таможенные органы приступят к выполнению в полном объеме функций транспортного контроля, а также документарного ветеринарного, фитосанитарного и санитарно-карантинного контроля. При этом в автодорожных пунктах пропуска будут находиться и должностные лица профильных министерств для осуществления физического ветеринарного, фитосанитарного и санитарно-карантинного контроля товаров, проведения экспертиз, а также оказания при необходимости помощи сотрудникам таможни.

В октябре 2012 г. отменено помещение под таможенную процедуру таможенного транзита белорусских экспортных товаров, перемещаемых через белорусский участок границ Таможенного союза. Сейчас Государственный таможенный комитет Республики Беларусь проводит опытную эксплуатацию совместной с Российской Федерацией и Республикой Казахстан системы, анализ работоспособности которой позволит определить сроки отмены помещения под процедуру транзита белорусской экспортной продукции, перемещаемой через российский и казахстанский участки границы.

Во взаимодействии между ГТК и минтрансом в июле текущего года предусмотрено запустить процедуру по замене тягача со смесью перевозчика непосредственно в пункте пропуска в рамках одной таможенной процедуры при доставке товаров в РФ и в Казахстан. В качестве опытной площадки избран пункт пропуска «Бенякони». ■



КАК СТАТЬ ЭКСПЕРТОМ В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ?

*Подготовка специалистов
для отрасли международных
автомобильных перевозок.
Шесть ступеней к успеху
в транспортной отрасли*

■ **В транспортной отрасли безопасность — крайне важная тема. Существенна не только безопасность дорожного движения, но и надежные партнеры. Третья ступень к успеху — делай ставки на надежного и солидного партнера.**

Вы устали от постоянного поиска потенциальных деловых партнеров? Вы хотите избежать мошенничества и защитить свой бизнес? Таких партнеров вы найдете в транспортной бирже от компании TimoCom!

История возникновения транспортной биржи TimoCom

Компания TimoCom Soft- und Hardware GmbH была основана в 1997 г. в Дюссельдорфе и является поставщиком ИТ-услуг в транспортной сфере. В середине 1990-х годов стало очевидным, что существует большой спрос на предложения грузов и свободного транспорта на выгодных условиях соотношения цены и качества. Возникла идея заполнить эту нишу на рынке. В апреле 1997 г. была создана компания TimoCom Soft- und Hardware GmbH. Одновременно получила воплощение транспортная биржа TC Truck&Cargo® с лозунгом «Перевозчики встречаются у компьютера». В течение всего нескольких лет TimoCom прошел путь от запуска до солидной компании среднего размера с уверенной позицией на рынке и продолжает непрерывно развиваться. С командой из 350 сотрудников из более чем 30 стран ком-

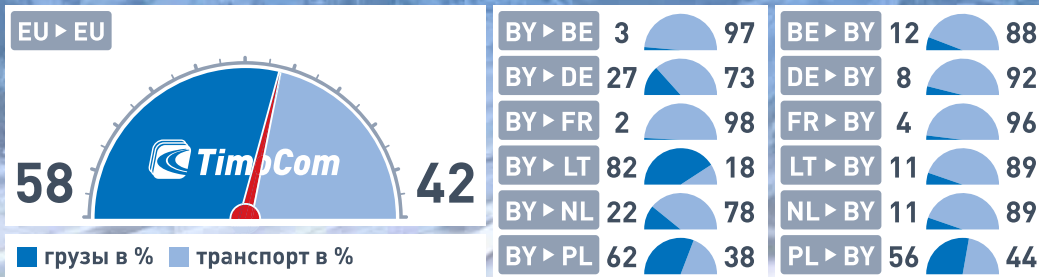
пания TimoCom предлагает два веб-продукта: лидирующую на рынке биржу для грузов и свободного транспорта TC Truck&Cargo® и тендерную платформу TC eBid®, а также крупнейшую складскую биржу Европы.

Что нужно сделать, чтобы стать участником биржи?

Для серьезных компаний стать участником биржи не сложно. Желающие работать с TimoCom, должны отвечать определенным требованиям. Биржа предназначена исключительно для компаний, существующих в отрасли по крайней мере 6 месяцев. Сам процесс проверки пользователей настолько подробный, что у компаний, вызывающих подозрения, нет шансов получить доступ к программе. Благодаря этому, с точки зрения безопасности компания TimoCom является безусловным лидером. В настоящее время другие биржи предоставляют специальные сертификаты, обозначения, при этом сами же определяют правила их размещения. Для компании TimoCom безопасность всегда была основным вопросом! Детальный процесс проверки новых пользователей, а также постоянный контроль клиентов после заключения договора — уже само по себе является показателем надежности данной фирмы. Существует убеждение, что быть клиентом компании TimoCom — это уже своего рода сертификат и свидетельство, что данная фирма надежна. Таким образом, нет необходимости в выдаче дополнительных сертификатов. Каждая принимающая участие на бирже фирма проверена и, таким образом, пользователи могут чувствовать себя в надежных руках.

Мы все являемся частью глобального общества. Транспортные биржи помогают создавать оживленный и несложный обмен информацией между всеми участниками в транспортной отрасли как на национальном, так и на международном уровне. И вряд ли есть что-нибудь более важное в условиях жесткой конкуренции транспортной отрасли, как способность оптимизировать производственные мощности. Объем перевозок неуклонно растет, растут и требования к диспетчерам. Мы видим свою задачу в повышении эффективности работы наших пользователей.

Ситуация в транспортной отрасли очень жесткая: постоянная конкурентная борьба, присутствие компаний, которые не платят, кражи груза... В следующем номере читателю будут представлены 12 советов, которые уменьшат риск и эффективно защитят бизнес от мошенничества. ■



СИТУАЦИЯ НА РЫНКЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК, по данным транспортного барометра компании TimoCom.

Анализ предложений свободного груза и транспорта между Республикой Беларусь и wybranными странами Европы. Общий показатель транспортного барометра задержался на уровне 58% грузов и 42% наличия свободного транспорта, при этом количество предложений груза увеличилось на 14% по сравнению с прошлым периодом.

Анализируя выбранные маршруты, особенно заметно увеличение предложений грузов из Республики Беларусь в Германию (на 14%) и в Голландию (на 15%). Количество предложений грузов из Польши в Республику Беларусь увеличилось на 12%, из Германии — на 4%, из Голландии — на 5%.

Как видно, ситуация в транспортном секторе постоянно меняется, поэтому очень важно постоянно быть в курсе событий.

Анализ транспортного барометра TimoCom поможет вам составить полное и актуальное представление о ситуации в транспортной отрасли с первого взгляда.

Вы хотите быть всегда в курсе событий на транспортном рынке? Вы хотите эффективно реагировать на колебание цен и в целом лучше проводить бизнес-планирование? Тогда вам просто необходим Транспортный барометр!

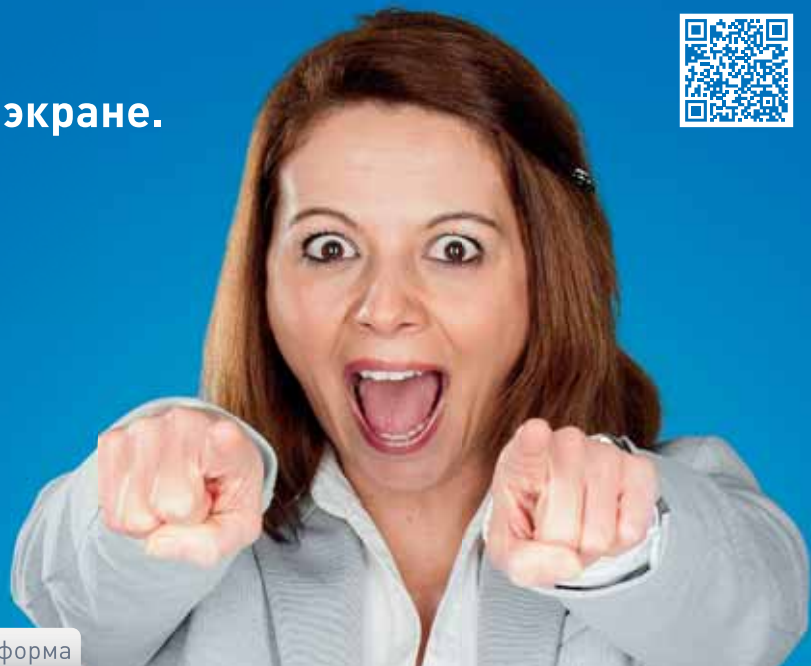
Новая группа ВКонтакте: http://vk.com/transportnyj_barometer

Подпишитесь на новости и будьте всегда в курсе событий!

TimoCom будущее транспортной отрасли!

Tracking

У экспедитора Ольги всё на экране.



Транспортная биржа Tracking Тендерная платформа

Работа, дом, семья: Для Ольги без проблем. И это также действует для транспортных компаний. Так как благодаря новой функции слежения TC eMap® она может на одной платформе видеть все доступные на рынке телематические системы одновременно. Для Ольги это означает: Больше прозрачности, больше эффективности, и, прежде всего больше времени для ее любимых.

Пользуйтесь TC eMap® на протяжении 4-х недель бесплатно в режиме реальной работы. Телефон: +800 10 20 30 90 (бесплатно со стационарного телефона)* или сделайте скачку на www.timocom.ru

www.timocom.ru

*При звонке со стационарного телефона горячая линия бесплатная. С мобильного телефона цена за звонок может меняться в зависимости от тарифа.



Международные перевозки

Александр Луцевич

В РАВНЫХ УСЛОВИЯХ, ПО ЕДИНЫМ ЗАКОНАМ

■ **В Ассоциации международных автомобильных перевозчиков России прошло общее собрание ее членов. Наш корреспондент принимал участие в тематической конференции по нормативно-правовому обеспечению международных автомобильных перевозок, а также обратился с вопросами к президенту АСМАП Е.С. Москвичеву в ходе пресс-конференции с представителями специализированных средств массовой информации.**

При беспрепятственном транзите

На долю российского автомобильного транспорта приходится свыше 50% поставок импортных товаров из стран Евросоюза, а в целом 22% всего российского внешнеторгового оборота — это третье значение по объемам перевозимых грузов после железнодорожного (42%) и морского (36%) транспорта.

В общем объеме автомобильных доставок грузов между Россией и зарубежными странами (33,5 млн. т) в активе иностранных перевозчиков 20,2 млн. т, российских — 13,3 млн. т. Российские транспортные компании приросли в объемах перевозок грузов по таким основным направлениям, как Финляндия, Германия, Литва, Польша, Китай, Италия, Латвия. Также отмечены высокие темпы прироста по Румынии, Сербии, Чехии, Турции, Греции, Азербайджану.

В РФ 55,7 тыс. транспортных средств и 7500 компаний имеют соответственно карточки и удостоверения допуска на международные перевозки грузов. Суммарный годовой доход международных автоперевозчиков России достигает 3,2 млрд. долларов США.

За четыре минувших года автопарк действительных членов АСМАП (2148 организаций, 95% из них — малые и средние предприятия) вырос на 22% и составляет 35 985 единиц: 18,7% — Евро-2 и ниже, 45,3% — Евро-3, 36% — Евро-4 и 5.

Суммарный годовой контингент иностранных разрешений для российских перевозчиков по наиболее востребованным направлениям с 2009 по 2012 г. вырос на 34%. В 2012 г. получено 1 млн. 346 тыс. иностранных разрешений — 1 млн. 256 тыс. в двухстороннем и транзитном сообщении, 34 тыс. — на перевозки в/из третьих стран, 56 тыс. — универсальные. В прошлом году российские перевозчики дополнительно получили 156 тыс. иностранных разрешений, в том числе по Бельгии (3500 разрешений), Венгрии (3200), Германии (4000), Нидерландам (10 000), Греции (2000), Италии (5000), Польше (70 000). На 2013 г. количество котируемых направлений сократилось с 10 до 3 стран.

В августе прошлого года была урегулирована ситуация по обмену разрешениями с Польшей, что позволило фактически упразднить их котирувание. Как результат, на 2013-2015 гг. обмен двухсторонними и транзитными разрешениями между Россией и Польшей решено осуществлять по потребности без ограничений и без увязки с перевозками из третьих стран. Аналогичные договоренности о беспрепятственном транзитном проезде на трехлетний период достигнуты с Литвой, Латвией и Эстонией.

«Наш рынок не открывается...»

На пресс-конференции президента АСМАП, председателя Комитета по транспорту Государственной Думы РФ **Е.С. Москвичева** с журналистами специализированных изданий журнал «Компас экспедитора и перевозчика» был единственным средством массовой информации от Беларуси. Мы обратились с вопросами, которые, на наш взгляд, интересуют белорусских международных автоперевозчиков.



**Евгений
Сергеевич
Москвичев**

— Евгений Сергеевич, как вам видится возможность отмены разрешительной системы между государствами-членами Таможенного союза на перевозки грузов в/из третьих стран?

— Как известно, в рамках Таможенного союза намечено формирование Единого экономического пространства, что в будущем предполагает



ет создание общего рынка транспортных услуг. В этой связи крайне важно, чтобы была продолжена активная деятельность по гармонизации законодательства и созданию равных условий работы на перевозочном рынке трех стран.

Международные перевозчики России, находясь сегодня не в конкурентных условиях с белорусскими коллегами, не могут согласиться с отменой разрешений третьих стран. Равно как не отменена разрешительная система на осуществление грузовых автомобильных перевозок в двухстороннем и транзитном сообщении между Беларусью и Казахстаном, хотя определенные подвижки в этом направлении наметились.

Либерализация должна проводиться поэтапно с учетом экономических интересов российских, белорусских, казахстанских автоперевозчиков. Придет время, когда будут равные условия, единое законодательство, одинаковые правила игры, возможно, единая валюта, как в Европе, и после этого рынок может быть единым. Пока же между странами Таможенного союза разные условия приобретения подвижного состава для международных перевозок грузов, финансово-хозяйственной деятельности и т.д.

Российский рынок представляет интерес почти для всех стран Европы и СНГ, потому что он большой, потому что, к сожалению, емкость импортной составляющей порядка 70%. Вызывает удовлетворение тот факт, что со вступлением России в ВТО удалось сохранить действующую разрешительную систему допуска на российский рынок иностранных перевозчиков на основе двухсторонних межправительственных соглашений. Необходимость и действенность этого инструмента регулирования была наглядно продемонстрирована в сложнейших переговорах с Польшей, по итогам которых удалось добиться для российских перевозчиков практической реализации принципа свободы транзита по территории Польши для поездов в другие страны Западной Европы.

Наш рынок не открывается, мы защищаем свои интересы, равно как и другие страны. Мы стремимся сохранить рабочие места,

обеспечить экономическое развитие российских транспортных компаний, мы хотим, чтобы транспортная составляющая в цене товара оставалась в российских банках и была доходной частью пенсионного фонда, налоговых поступлений и пр. И здесь каботажных перевозок, безразрешительного принципа по третьим странам не должно быть.

При подписании межправительственных соглашений на выполнение международных автомобильных перевозок соблюдается основной принцип получения разрешений — взаимный обмен на паритетной основе при возможности регулирования с учетом интересов обеих сторон. Есть государства, которые не дают России ни одного разрешения третьих стран. Мы с пониманием относимся к их позиции и ориентируем свою деятельность на другие направления.

Тему неравных конкурентных условий работы на перевозочном рынке в едином таможенном пространстве Таможенного союза Е.С. Москвичев поднял и в ответе на наш вопрос по условиям обновления парка автотранспортных средств.

— В рамках общего собрания членов АСМАП проводится традиционная выставка автомобильной и прицепной техники для международных перевозок, — сказал он. — Она дает нашим перевозчикам возможность выбрать продукт, который им нужен для эффективного оказания автотранспортных услуг, что позволит быть конкурентоспособными на международном рынке. В том числе на выставке представлены автомобили Евро-6, на приобретение которых и ориентированы российские транспортные компании. Для нас это задача номер один, потому что мы работаем в Европе, в странах Балтийского и Скандинавского регионов. И самое основное — мы ездим по дорогам России, которые ждут сегодня автомобилей высокого экологического класса, не загрязняющих окружающую среду.

В целом мы ставим задачу и хотим обратить на это внимание профессионального сообщества, правительства и администрации



президента Российской Федерации, чтобы автомобили Евро-0 и 1, которые оказывают коммерческую услугу, ушли с отечественных дорог. Это касается не только подвижного состава международных автоперевозок, но и автомобилей, которые работают на территории России. Сегодня их общее количество от 1 млн. 200 тыс. до 1 млн. 800 тыс.

Для создания благоприятных условий приобретения членами АСМАП современного подвижного состава ассоциация заключает соглашения с автопроизводителями и лизинговыми компаниями, предусматривающие специальные условия покупки техники. Члены АСМАП могут воспользоваться также государственной программой поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства при заключении договоров лизинга. В рамках этих соглашений поступило более 420 заявок о заинтересованности приобретения около 2000 автотранспортных средств и свыше 500 полуприцепов.

Введение утилизационного сбора усугубило проблему обновления парка транспортных средств международных перевозчиков. Сейчас мы прилагаем все усилия для внесения изменений в соответствующее постановление правительства с тем, чтобы максимально снизить эту дополнительную финансовую нагрузку, составляющую порядка 10 тыс. евро, которой, замечу, нет у белорусских и казахстанских перевозчиков, притом, что работаем мы на едином фрахте.

Сегодня нам говорят, что на автомобили стоимостью свыше 4–5 млн. руб. транспортный налог должен быть с коэффициентом два, а свыше 10 млн. — три. И нигде не прописано, что данное положение распространяется на легковой транспорт. В Казахстане транспортный налог в разы меньше, в Беларуси его вообще нет.

Таким образом, уже по этим двум составляющим российские транспортники неконкурентоспособны в едином таможенном пространстве Таможенного союза. А если взять количество подвижного состава для международных автомобильных перевозок грузов на одну тысячу проживающих, то в Беларуси этот показатель в два с половиной раза выше, чем в России.

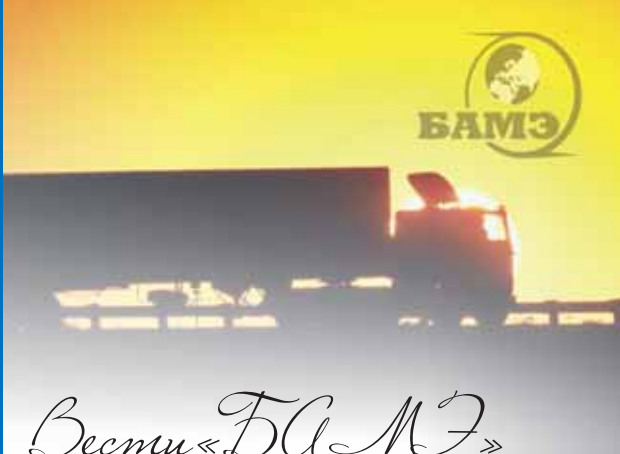
В 2009 г. мы поставили перед собой задачу укрепить позиции наших перевозчиков на направлении доставок грузов Россия-Азербайджан, Россия-Иран. И если четыре года назад наш удельный вес составлял от 7 до 10%, то сегодня имеем 85%. Как результат, только дагестанские перевозчики за этот период приобрели более одной тысячи автомобилей, обеспечив тем самым 3,5 тыс. рабочих мест.

За три минувших года, как бы тяжело ни было, российские перевозчики купили почти 12 тыс. автомобилей в основном Евро-4 и 5. В дальнейшем ежегодное обновление должно составить не менее 10–12% и хотелось бы выйти на общую цифру подвижного состава у российских перевозчиков 100–120 тыс. Для этого будем ставить вопрос, чтобы лизинг и кредит у нас были ниже сегодняшних 9 и 18%.

Мы обращаемся в правительство, министерство транспорта Российской Федерации за защитой интересов отечественного перевозчика. При этом мы за то, чтобы между Россией, Беларусью и Казахстаном было единое транспортное пространство, но при условии единых правил игры, единых законодательных норм.

В следующем номере журнала мы расскажем о вопросах, которые обсуждались в ходе тематической конференции АСМАП по нормативно-правовому обеспечению международных автомобильных перевозок грузов. ■





Весті «БАМЭ»



«МОЙДОДЫР» ДЛЯ БОЛЬШЕГРУЗОВ

■ В ООО «Белинтертранс» открыта новая автоматическая порталная мойка большегрузных (кузовные, седельные тягачи с полуприцепами и без них, автопоезда) и малотоннажных машин, автобусов различных классов, легковых автомобилей. Расположена она в д. Касынь Минского района неподалеку от республиканской трассы Р-58, соединяющей Минск и Мядель.

На двух технологических линиях применено современное оборудование немецкого производителя, мойка осуществляется как в автоматическом режиме «под присмотром» компьютера с учетом габаритных параметров и особенностей транспортного средства, так и в ручном (легковые автомашины).

По словам директора ООО «Белинтертранс» С.И. Андалюкевича, автомойка позволит сократить затраты предприятия на содержание свыше трехсот собственных большегрузных и малотоннажных машин, занятых на автоперевозках в международном сообщении и на внутриреспубликанских доставках, предоставлять услуги сторонним транспортным предприятиям, а также частным автоладельцам. Автомойка стала очередным этапом

реализации программы технического развития ООО «Белинтертранс», став дополняющим звеном к диагностической станции проведения государственного технического осмотра и СТО грузового автотранспорта.

К услугам не только внешняя помывка, но и наведение порядка внутри прицепа или полуприцепа. Кроме того, вскоре будет получено разрешение на санитарную обработку изотермических кузовов и цистерн для перевозки пищевых продуктов.

Особое внимание уделено соблюдению требований экологической безопасности. При мойке машин применяется режим рециркуляции воды: она проходит через очистную систему моечного комплекса и не поступает в общую канализационную сеть. Также предусмотрены специальные сборники твердых частиц и шлаков, которые по мере накопления утилизируются на предназначенных для этого специальных полигонах.

Автомойка ООО «Белинтертранс» работает ежедневно без выходных с 8.00 до 20.00. Дополнительную информацию о стоимости услуг и месторасположении можно получить по телефону: (017) 505-97-17, а также на сайте <http://www.bit-union.by/belintertrans>





ЗАСЕДАНИЕ КОМИССИИ ПО РАСПРЕДЕЛЕНИЮ РАЗРЕШЕНИЙ

■ Из протокола № 2/2013 от 19.06.2013 г. заседания комиссии министерства транспорта и коммуникаций по распределению разрешений.

1. Распределение разрешений Российской Федерации «в/из третьих стран» на третий квартал 2013 г.

Установить, что количество российских разрешений каждой категории, находящееся у перевозчика, не должно превышать количество автотранспортных средств на конец отчетного периода по данным статистического отчета 4-тр (международные) за январь-март 2013 г., с учетом имеющихся разрешений ЕКМТ, позволяющих осуществлять перевозки в/из третьих стран по территории Российской Федерации. При этом предусмотреть возможность выдачи данных разрешений без указания регистрационных знаков транспортных средств.

Предусмотреть возможность уточнения перевозчиком номинального количества автомобильных транспортных средств, в случае увеличения парка подвижного состава после 31 марта 2013 г., путем письменного обращения в Транспортную инспекцию непосредственно по месту выдачи российских разрешений, с предоставлением заверенного списка имеющихся на предприятии автомобилей (тягачей), а также копий свидетельств о регистрации автомобилей (тягачей) и до-

кументов на право собственности (в случае аренды и т.п.) по «уточняемым» транспортным средствам.

Установить, что российские разрешения «кроме перевозок в/из Италии, Германии, Австрии, Бельгии, Нидерландов, Польши, Чехии, Франции» выдаются при условии сдачи аналогичных разрешений образца 2013 г., полученных более трех месяцев назад.

2. Порядок использования разрешений на проезд по территории иностранных государств в 2013 г.

2.1. Выдавать с 1 июля 2013 г. разрешения на проезд по территории Венгрии «универсальные», Словакии, Чехии «двухсторонние и транзитные» без указания регистрационных знаков транспортных средств в количестве, не превышающем 15% (с учетом математического округления до целых) имеющихся у предприятия автомобильных транспортных средств, и по СМР-накладным. При этом общее количество не сданных разрешений образца 2013 г. по каждому виду разрешения не может превышать количество имеющихся у предприятия автомобильных транспортных средств. В исключительных случаях Транспортная инспекция в зависимости от специфики осуществления перевозок предприятиями и с учетом фактического использования этими предприятиями разрешений может принимать решения о выдаче разрешений сверх указанного количества по письменным заявкам.

2.2. Выдавать разрешения Австрии всех видов, Испании «двухсторонние и транзитные», Казахстана «двухсторонние и транзитные», Румынии «двухсторонние и транзитные» без указания регистрационных знаков транспортных средств в количестве, не превышающем 50% (с учетом математического округления до целых) имеющихся у предприятия автомобильных транспортных средств, и по СМР-накладным. При этом общее количество не сданных разрешений образца 2013 г. по каждой указанной позиции не может превышать количество имеющихся у предприятия автомобильных транспортных средств. В исключительных случаях Транспортная инспекция в зависимости от специфики осуществления перевозок предприятиями и с учетом фактического использования этими предприятиями разрешений может принимать решения о выдаче разрешений сверх указанного количества по письменным заявкам.

2.3. Разрешения «в/из третьих стран» на проезд по территории Греции (без ограничений), Испании, Португалии, Таджикистана, Чехии выдавать при их наличии по





CMR-накладным, а при отсутствии CMR-накладных — по письменным заявкам перевозчиков в Транспортную инспекцию.

2.4. Разрешения Литвы «в/из третьих стран» выдавать при осуществлении перевозки в/из третьих стран при условии, если маршрут движения не проходит через территорию Республики Беларусь.

2.5. Выдавать разрешения Узбекистана по CMR-накладным в соотношении одно разрешение без оплаты сбора за проезд по территории Узбекистана, затем двух разрешений с оплатой сбора по территории Узбекистана. При этом общее количество не сданных разрешений Узбекистана образца 2013 г. не может превышать количество имеющихся у предприятия автомобильных транспортных средств.

2.6. Выдавать бесплатные разрешения Узбекистана в первую очередь для выполнения заключенных на государственном уровне контрактов, а для осуществления иных перевозок с учетом получения одного разрешения без оплаты сбора за проезд по территории Узбекистана и затем двух разрешений с оплатой сбора по территории Узбекистана.

2.7. Выдавать разрешения Германии «двухсторонние и транзитные» («обычные» — без требований наличия сертификатов соответствия) на автомобильные транспортные средства иностранного производства до 1995 года выпуска включительно, в иных случаях — по письменным заявкам перевозчиков в Транспортную инспекцию.

2.8. В целях более эффективного использования разрешений Казахстана «в/из третьих стран» Транспортной инспекции представить в комиссию Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь по распределению разрешений и контролю за их использованием проект распределения разрешений Казахстана «в/из третьих стран» на третий-четвертый кварталы 2013 г. для его последующего утверждения приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Срок — до 15.07.2013 г.

2.9. Выдавать разрешения Австрии, Бельгии, Венгрии, Испании, Казахстана, Нидерландов, Румынии, Словакии, Чехии, Швейцарии при условии сдачи аналогичных видов разрешений образца 2013 г., полученных более трех месяцев назад.

2.10. Транспортной инспекции, Ассоциации «БАМАП» рекомендовать перевозчикам использовать разрешения на проезд по территории Чехии «двухсторонние и транзитные» в первую очередь для осуществления двухсторонних перевозок и перевозок в/из третьих стран.

2.11. Транспортной инспекции, Ассоциации «БАМАП» рекомендовать перевозчикам использовать разрешения Венгрии «универсальные» исключительно для осуществления перевозок в/из третьих стран. ■

В «Козловичах», «Брузгах» и «Каменном Логге» прекращена выдача разрешений

С 1 июня в автодорожных пунктах пропуска «Козловичи» и «Брузги», а с 1 июля — в автодорожном пункте пропуска «Каменный Лог» прекращена выдача разрешений на проезд автомобильных транспортных средств Республики Беларусь по территориям иностранных государств. За их получением необходимо обращаться:

– в филиал Транспортной инспекции по Брестской области (Брест, ул. Рябцева, 45; тел. (0162) 29–81–04; режим работы ежедневно с 8.00 до 19.30);

– в филиал Транспортной инспекции по Гродненской области (Гродно, ул. Суворова, 256; тел. (0152) 52–65–36, режим работы будние дни с 8.00 до 17.00);

– в филиалы Транспортной инспекции по Витебской, Гомельской, Могилевской областям, в управление контроля в пунктах пропуска и разрешительной системы в г. Минске.



Маможня

Владимир Канунников

ВЫЕЗДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА ПРИ ГТК

■ 20 июня состоялось очередное заседание общественно-консультативного совета при Государственном таможенном комитете Республики Беларусь. Впервые оно проводилось в выездном формате на автодорожном пункте пропуска «Козловичи». Основной целью была определена необходимость обсуждения наиболее важных направлений деятельности совета, нацеленных на повышение эффективности работы белорусских субъектов хозяйствования и таможенных органов.



В работе совещания приняли участие председатель ГТК А.Ф. Шпилевский, заместитель председателя С.В. Борисюк, руководители всех таможен республики, ряд руководящих работников центрального аппарата ГТК. Ассоциацию международных экспедиторов и логистики «БАМЭ» представлял председатель правления ассоциации Н.В. Горбель. В обсуждении вопросов также участвовали генеральный директор Ассоциации «БАМАП» А.Я. Солощев и ряд руководителей крупнейших предприятий, осуществляющих внешне-экономическую деятельность.

Перед началом заседания совета представители субъектов хозяйствования ознакомились с инфраструктурой транспортно-логистического центра «Брест-Белтаможсервис» и технологией процедур таможенного контроля в автодорожном пункте пропуска «Козловичи».

В своем вступительном слове председатель ГТК А.Ф. Шпилевский высоко оценил роль общественно-консультативного совета при Государственном таможенном комитете в процессе совершенствовании работы таможенных органов, повышении эффективности и упрощении таможенных формальностей.

В ходе заседания представители ГТК проинформировали членов общественно-консультативного совета о ходе реализации наиболее перспективных мероприятий по дальнейшему совершенствованию работы таможенных органов Республики Беларусь. В частности, в настоящее время в пунктах пропуска через государственную границу РБ осуществляется эксперимент по замене седельных тягачей при доставке товаров из ЕС в страны СНГ. Основная цель данного эксперимента — повышение эффективности работы белорусских перевозчиков в условиях нехватки разрешений на проезд по территории ряда иностранных государств. По состоянию на сегодняшний день 34 белорусских автотранспортных предприятия осуществили более полутора тысяч перецепок. Для повышения эффективности данной работы Государственным таможенным комитетом подготовлены необходимые документы для увеличения количества пунктов пропуска (с шести до одиннадцати), на которых возможно проведение перецепки.

Еще одной из тем обсуждения на заседании стала проводимая ГТК работа по сокращению очередей в РПТО (республиканский пункт таможенного оформления). Представители ГТК проинформировали участников заседания о ходе реализации принципа «две службы на границе», в результате применения которого в пунктах пропуска через государственную границу с Украиной в среднем более чем на 20 минут сократилось время пребывания грузового автомобиля в пункте пропуска. Также представители ГТК проинформировали участников заседания о планируемой организации контрейлерных перевозок специализированным поездом в направлении Беларусь – Литва.

Не остался без внимания и вопрос увеличения количества мест на СВХ. По информации начальника Минской региональной таможни Ю.А. Сенько, с вводом в эксплуатацию ТЛЦ РУП «Белтаможсервис» в д. Щитомиричи, а также за счет расширения СВХ, функцио-



нирующих на территории Минской области, количество мест на СВХ увеличится на 20%. Кроме того, организуется продление графика работы пунктов таможенного оформления, в том числе и в выходные дни.

Также представители ГТК обратили внимание присутствующих на тот факт, что, несмотря на расширение системы предварительного информирования при перемещении товаров через государственную границу и проводимую правовую работу по сокращению контрольной нагрузки при проведении внешнеторговых операций, зачастую скорость проведения таможенных процедур напрямую зависит от степени организованности работы специалистов и водителей автотранспортных предприятий. По информации ГТК в настоящее время около 20% электронных предварительных уведомлений оформляется непосредственно в пунктах пропуска, что существенно увеличивает время нахождения в нем транспортного средства. В связи с этим представители ГТК обратили внимание руководителей общественных объединений перевозчиков и экспедиторов на необходимость повышения уровня информированности руководителей и специалистов автотранспортных предприятий о своевременности направления соответствующих документов в таможенные органы.

Участникам выездного заседания были представлены результаты проведенного в пункте пропуска «Козловичи» эксперимента «зеленый коридор» по таможенному оформлению грузов

непосредственно на технологическом канале. Повсеместное применение данного способа таможенного оформления позволит сократить время нахождения транспортного средства в пункте пропуска в три раза. В текущем году ГТК планирует применять эту технологию на постоянной основе не только в «Козловичах», но и в других пунктах пропуска. В первую очередь, система «зеленого коридора» вводится с целью дальнейшего упрощения условий для уполномоченных экономических операторов, которых в настоящее время в Беларуси порядка 330.

По итогам заседания приняты организационные решения по обеспечению объективной оценки бизнес-климата в исследованиях Всемирного банка «Ведение бизнеса», «Индекс эффективности логистики», и предложены меры по дальнейшей практической реализации принципа «две службы на границе». ■

Общественно – консультативный совет является совещательным и экспертным органом, организующим общественные обсуждения проектов нормативных правовых актов по вопросам осуществления предпринимательской деятельности. В его состав входят представители таможенных органов и деловых кругов. Возглавляет совет председатель ГТК Александр Шпилевский.





Партнерства

Александр Луцевич

КОНСТРУКТИВНЫЙ ДИАЛОГ ПО ЭКОНОМИЧЕСКОМУ СОТРУДНИЧЕСТВУ

■ На IX Международном белорусско-литовском экономическом форуме, который проходил в Клайпеде, обсуждены результаты и перспективы торгово-экономического, инвестиционного и научно-технического сотрудничества Беларуси и Литвы, включая взаимодействие в области транспорта и логистики. Ассоциацию «БАМЭ» представляли председатель Н.В. Горбель и генеральный директор Е.А. Ильина.

Уже по представительству делегаций, общая численность которых составила 300 человек, можно было судить об уровне и важности этого международного делового форума. От Беларуси в экономическом форуме принимали участие специалисты профильных органов государственного управления, Национального агентства инвестиций и приватизации, торгово-промышленной палаты, Конфедерации промышленников и предпринимателей (наимателей), ассоциаций «БАМЭ» и «БАМАП». Литовскую сторону представляли эксперты Конфедерации промышленников, Совета по

экономическому и торговому сотрудничеству, секретариата партнерства Северного измерения по транспорту и логистике, профильных объединений предпринимателей.

Основа новым деловым контактам

Обсуждение актуальных вопросов получилось деловым, насыщенным и плодотворным. Был представлен экспортный потенциал обеих стран, состоялся обмен опытом ведения бизнеса, определены дальнейшие направления взаимодействия на зарубежных рынках в поиске новых экономических партнеров.

Прошли секционные заседания по транспорту и логистике, промышленности, инвестиционной деятельности, информационно-коммуникационным технологиям, трансграничному сотрудничеству. Программа включала проведение круглых столов и семинаров.

При обсуждении запланированных тем обращено внимание, что в прошлом году белорусский бизнес инвестировал в литовскую экономику более 91 млн. долларов США, а литовские предприниматели в белорусский экономический сектор — около 180 млн. долларов США. При этом основные инвестиционные проекты формировались в области логистики и транспорта. В текущем году «Беларуськалий» приобрел 30% терминала сухих насыпных грузов в порту Клайпеда, инвестировав 30 млн. долларов США. Сейчас прорабатывается вопрос покупки пакета акций и для «Гродно Азота» по азотным удобрениям. Таким образом, с начала 2013-го белорусской стороной уже формируется хороший инвестиционный портфель по отношению к соседней стране.

Впервые в рамках форума состоялось совместное заседание белорусского и литовского деловых советов по экономическому и торговому сотрудничеству, где присутствовали представители бизнеса Финляндии, активно работающие на литовском рынке.

У Беларуси и Литвы складывается многоплановый диалог по различным экономическим направлениям. Среди них — развитие транзитного потенциала и расширение сотрудничества в сфере торговой, оптовой и транспортной логистики. В данном контексте Таможенный союз и ЕС выступают взаимодополняющими интеграционными объединениями при осуществлении совместных проектов торгово-экономического сотрудничества. Как отмечали участники форума, конструктивное сотрудничество способствует успешной интеграции литовско-белорусского транспортного узла в международные транспортные коридоры, что позволит укрепить транзитные позиции двух стран.



Расширение деловой активности

— Клайпеда стала хорошей площадкой для налаживания новых бизнес-контактов в области промышленности, транспорта, логистики, — делится своим мнением председатель Ассоциации международных экспедиторов и логистики «БАМЭ», генеральный директор ОАО «Белмагистральавтотранс» Н.В. Горбель. — В целом Белорусско-литовский экономический форум служит продуктивной основой для дальнейшего укрепления экономических связей, решения существующих задач, устранения возможных барьеров на пути взаимовыгодного сотрудничества. Мы находим новых партнеров, расширяем географию своей деловой активности.

— Форум подтвердил, что неразрешимых вопросов нет, — сказал председатель Литовского делового совета по экономическому и торговому сотрудничеству с Беларусью, председатель правления ЗАО «VMG» Сигитас Пауласкас. — Правительства наших стран готовы решать проблемы перехода границ, чтобы не простаивали машины с грузами, чтобы движение товаропотока было непрерывным. Это достаточно актуальный вопрос, так как только с белорусской стороны в 2012 г. граница была пересечена 2,5 млн. раз.

Представители транспортного сектора Беларуси и Литвы инициировали создание совместной рабочей группы по рассмотрению вопроса очередей в пунктах пропуска на общей границе. В нее войдут представители таможенных, пограничных и транспортных ведомств. Эта тема получила развитие на заседании секции по транспорту и логистике, в работе которой принимали участие представители транспортных ведомств, ассоциаций экспедиторов, международных автомобильных перевозчиков Беларуси и Литвы.

— Стороны еще раз подтвердили крайнюю озабоченность ситуацией в пунктах пропуска на общей границе, где возникают многокилометровые очереди, в которых водители простаивают по несколько суток, — говорит заместитель генерального директора Ассоциации «БАМАП» Н.П. Верховец. — Такое положение дел в пунктах пропуска сохраняется на протяжении последних пяти лет, и требуются кардинальные действия по урегулированию проблемы.

Белорусская сторона выступила с предложением упрощения визовых формальностей и предоставления водителям возможности оформления визы сроком действия до двух лет, а не до одного года, как сейчас. Литовская сторона намерена рассмотреть такую возможность.



«ЛИНЕКА» и «БАМЭ» — грани сотрудничества

В рамках форума руководитель Литовской национальной ассоциации экспедиторов и логистов «ЛИНЕКА» Таутгинас Санкаускас и председатель Ассоциации международных экспедиторов и логистики «БАМЭ» Н.В. Горбель подписали Соглашение о сотрудничестве до 2015 г. в области развития логистических центров. Определены направления взаимодействия в обеспечении профессиональной деятельности логистических центров, решении задач по достижению высокой эффективности их работы, в подготовке специалистов транспортной экспедиции и логистики.

В частности, через органы государственного управления ассоциации будут содействовать унификации законодательства, регулирующего работу логистических центров, добиваться упрощения порядка документооборота по экспорту-импорту и транзиту товаров с участием логистических центров. Намечено проведение совместных конференций, деловых встреч, участие в специализированных выставках, обмен опытом и информацией по работе логистических центров обеих стран. Также определен круг задач по расширению транзитного потенциала, повышению качества услуг в области транспорта и логистики, увеличению объемов перевозок грузов.

Для повышения профессионального уровня экспедиторов и логистов предполагается обмен практическим опытом, консультирование, проведение совместных семинаров и тренингов, издание учебных пособий и информационно-аналитических материалов.

Отдельной статьей Соглашения предусмотрен ряд вопросов в области железнодорожного транспорта. Это тарифные условия и организация процесса перевозок, разработка конкурентоспособных логистических схем доставки грузов, мониторинг грузооборота.

Чрезвычайный и полномочный посол Беларуси в Литве и Финляндии В.Н. Дражин предложил провести X Белорусско-литовский экономический форум в апреле 2014 г. в Могилеве. ■



Александр Луцевич

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ ПАРТНЕРСТВА

■ В Минске открыто представительство АО «Литовские железные дороги». В официальном мероприятии по этому поводу приняли участие первый заместитель министра транспорта и коммуникаций РБ Евгений Рогачев, руководители железных дорог Беларуси и Литвы — Владимир Морозов и Стасис Дайлидка, чрезвычайные и полномочные послы Владимир Дражин и Эвалдас Игнавичюс, представители органов государственного управления, руководители предприятий.

На деловой конференции, проводимой в рамках мероприятий официального открытия представительства АО «Литовские железные дороги» в Беларуси, основной была тема расширения потенциала сотрудничества в сфере

грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок. Литва занимает восьмое место в общем товарообороте Беларуси. Объем взаимной торговли между странами увеличился в прошлом году на 34,6% и составил более полутора миллиардов долларов США. Экспорт возрос на 37,9% (1185,2 млн. долларов США), импорт — на 25% (371,1 млн. долларов США). Совместные инвестиции составили 273 млн. долларов США.

Вклад железнодорожной отрасли в развитие двухсторонних торгово-экономических отношений весомый. Основу экспорта услуг (без малогого 200 млн. долларов США или 80,6% объема экспорта всех услуг) традиционно формируют транспортные услуги, в общем объеме которых экспорт услуг железнодорожного транспорта сложился в размере 144,4 млн. долларов США. Наиболее масштабными инвестиционными проектами являются электрификация железнодорожных линий в рамках IX Общеευропейского транспортного коридора, реконструкция логистического центра на станции Колядичи под Минском – важного звена на пути следования поезда комбинированного транспорта «Викинг».

— Открытие представительства АО «Литовские железные дороги» в Беларуси — очередной результат углубления экономического сотрудничества между нашими странами, — подчеркнул глава представительства Владимир Дервенков. — Упрочение контактов между железнодорожными администрациями Литвы и Беларуси будет



способствовать улучшению качества услуг, совершенствованию тарифной политики, решению многих совместных стратегических проектов. Это одна из основных целей создания представительства в Республике Беларусь.

Генеральный директор АО «Литовские железные дороги» Стасис Дайлидка, обратил внимание, что сегодня поступательно развиваются несколько совместных проектов.

— Работа представительства будет направлена на увеличение грузовых и пассажирских потоков в обоих направлениях, координацию потребностей в перевозке грузов крупных белорусских предприятий, развитие контейнерных перевозок, ускорение оформления грузов на границе, продвижение грузов в Таможенный союз и Единое экономическое пространство, — отметил Стасис Дайлидка.

Коллегу поддержал начальник Белорусской железной дороги Владимир Морозов, отметив, что роль представительства видится в продвижении и ускорении реализации планов, которые осуществляются или намечены администрациями железных дорог Беларуси и Литвы.

— Только при взаимопонимании можно достичь положительного результата, — уверен В. Морозов. — Нам предстоит совместно сделать все возможное для того, чтобы транспортные издержки были минимальными, чтобы путешествие по железной дороге было комфортным и безопасным. Совместный проект «Викинг», десятилетие которого мы недавно отметили, подтверждает, что это вполне осуществимо. Сегодня подобные проекты обсуждаются и прогнозируются. Сотрудничество в их осуществлении будет способствовать развитию инфраструктуры, электрификации участков наших дорог. Это будет также положительным наглядным примером для администраций других железных дорог в открытии своих представительств с целью укрепления сотрудничества, что позволит, в том числе, оперативно устранять какие-то шероховатости для грузовладельцев и товаропроизводителей по транспортному сообщению.

Определяя перспективы перевозок грузов, АО «Литовская железная дорога» планирует нарастить объемы в направлении Восток-Запад на 5–10 млн. т, Север-Юг — 10–15 млн. т. Потенциал роста объемов перевозки международных грузов до 2030 г. определен в 20 млн. т в год. Беларусь на этих направлениях является важным стратегическим партнером, поскольку на долю нашей страны приходится треть в общем объеме. ■

ОГРАНИЧЕНИЕ ПО МНОГОСТОРОННИМ РАЗРЕШЕНИЯМ ЕКМТ НА ТЕРРИТОРИИ РФ ОСТАЕТСЯ В СИЛЕ

На заседании министров стран-участниц Международного транспортного форума (МТФ) в Лейпциге делегация Российской Федерации проинформировала, что разблокирование российской квоты ЕКМТ возможно только в случае, если имеющиеся территориальные и иные ограничения по использованию разрешений ЕКМТ будут сняты всеми странами. В частности, рассмотрен вопрос о позиции Италии, Австрии, Венгрии, Греции по отмене введенных ими ограничений в рамках функционирования системы ЕКМТ. Состоявшаяся дискуссия показала, что эти страны в настоящее время не готовы отказаться от своих оговорок.

Таким образом, российская квота разрешений ЕКМТ на 2013 г. остается прежней — 67 базовых разрешений.

Напомним, что 4 апреля 2013 г. на заседании Рабочей группы по автомобильному транспорту МТФ в Париже по предложению заместителя министра транспорта Российской Федерации Н.А. Асаула было принято решение снять с 15 мая текущего года введенное Россией для иностранных перевозчиков ограничение по количеству использования многосторонних разрешений ЕКМТ на территории РФ. Указанное ограничение предыдущий министр транспорта России И.Е. Левитин ввел с 2011 г. с учетом массовых обращений российских перевозчиков о необходимости устранения избыточного давления на российский рынок со стороны иностранных транспортных компаний. Введенное ограничение не давало возможности перевозчикам других стран, независимо от общего размера установленной им квоты, использовать на российской территории разрешения ЕКМТ в количестве, превышающем уровень в 67 базовых разрешений (т.е. с учетом коэффициентов — не более 670 штук).



Обучение

ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА ЛОГИСТОВ

■ Предполагается, что к 2015 г. доля логистических услуг в общем объеме ВВП Беларуси составит не менее 20%. Для достижения намеченного строятся логистические центры, реконструируются республиканские автомобильные дороги, развивается придорожный сервис и пограничная инфраструктура. Однако есть еще один важный фактор — высококвалифицированные кадры. Их дефицит сегодня ощущается не только в Беларуси, но и во всех странах СНГ, и потребность в дипломированных специалистах-логистах будет только расти.

В Беларуси более трех тысяч фирм и индивидуальных предпринимателей, которые активно занимаются транспортом и логистикой. Крупные компании, логистические провайдеры, предприятия производственного сектора и сферы услуг создают собственные складские комплексы, грузовые терминалы, транспортно-логистические центры. Для их эффективной деятельности необходимы высококвалифицированные специалисты в области логистического управления с широким спектром знаний по логистике, информационным системам и технологиям в логистике, математическому аппарату логистики и другим дисциплинам.



Дмитрий Курочкин,
преподаватель
кафедры экономики
и управления
Могилевского
государственного
университета
им. А.А. Кулешова

Спрос порождает предложение

Подготовка дипломированных логистов в высших учебных заведениях Республики Беларусь начата с открытием в 2005 г. специальности «Логистика». Сегодня ее осуществляют Белорусский государственный экономический университет, Институт бизнеса и менеджмента технологий БГУ, Международный университет «МИТСО» и его филиалы в Витебске и Гомеле, Полоцкий государственный университет, Белорусский торгово-экономический университет потребительской кооперации. В текущем году будет осуществлен первый набор на специальность «Логистика» в Брестском государственном техническом университете.

В 2009 г. была открыта еще одна специальность логистического профиля — «Транспортная логистика» с двумя специализациями — «Автомобильный транспорт» и «Железнодорожный транспорт». Подготовку по специальности «Транспортная логистика» (специализация «Автомобильный транспорт») осуществляют Белорусский национальный технический университет, Гродненский государственный университет им. Янки Купалы. По специализации «Железнодорожный транспорт» подготовку ведет Белорусский государственный университет транспорта. В 2013 г. будет осуществлен первый набор на специальность «Транспортная логистика» (специализация «Автомобильный транспорт») в Белорусско-Российском университете, Минском институте управления и Белорусском институте правоведения.

С 2012 г. в Институте бизнеса и менеджмента технологий БГУ открыта магистратура по специальности «Управление логистическими системами». По окончании обучения выдается диплом государственного образца с присвоением квалификации «Магистр логистики».

Подготовка кадров логистического профиля в средних специальных учреждениях образования Республики Беларусь не осуществляется в силу отсутствия соответствующих

государственных образовательных стандартов среднеспециального образования. Для сравнения, в России в 2010 г. был принят федеральный государственный образовательный стандарт среднего профессионального образования «Операционная деятельность в логистике» и сейчас только в Москве подготовку логистов среднего звена осуществляют более 20 колледжей.

На спрос оперативно отреагировала и сфера переподготовки. Профессиональная переподготовка специалистов на базе высшего образования по специальности «Логистика» осуществляется Институтом бизнеса и менеджмента технологий БГУ, Белорусским государственным экономическим университетом, Международным университетом «МИТСО», Белорусским национальным техническим университетом, Гродненским государственным университетом им. Янки Купалы, Белорусским торгово-экономическим университетом потребительской кооперации, ГУО «Кадры индустрии».

Кроме того, множество частных образовательных центров проводят курсы и семинары по отдельным направлениям логистики, что позволяет слушателям приобрести определенные знания и навыки по конкретной теме или направлению логистической деятельности. Например, Центр «БАМЭ-Экспедитор» осуществляет повышение квалификации специалистов по курсам «Логистика», «Транспортно-экспедиционная деятельность», «Организация и выполнение международных автомобильных перевозок грузов».

Когда в понятиях согласия нет

Учебные заведения Республики Беларусь вполне способны выполнить задачу подготовки высококвалифицированных кадров для логистической отрасли страны. Однако здесь имеется ряд проблем.

Первая и основная — не достаточно высокое качество преподавания логистики в высших учебных заведениях. Из-за нехватки преподавателей логистики осуществляют данный процесс молодые преподаватели, не имеющие ученой степени и опыта в данном профиле. Думается, что доверять преподавание логистики и специальных дисциплин преподавательскому составу без ученой степени следует только при наличии опубликованных научных статей по логистике в журналах, рецензируемых ВАК. Данная проблема станет еще более актуальной в случае открытия подготовки логистов в средних специальных учреждениях образования.

Актуально, конечно же, и приглашение для преподавания дисциплин логистического профиля практиков сферы логистики. Однако не



каждый практик способен работать с аудиторией и показать высокий уровень проведения лекционных и семинарских занятий.

Проблема также в недостатке качественной учебной литературы по логистике, что отражается на уровне преподавания дисциплин логистического профиля. Если по дисциплине «Логистика», например, имеется профессиональная отечественная литература, то дисциплины по логистике складирования, управлению транспортировкой, управлению запасами, аутсорсингу в логистике не обеспечены качественными учебными пособиями белорусских авторов. Кроме того, большинство учебных пособий по логистике, изданных в Беларуси, воспроизводят только теоретические положения современной логистики, не учитывая государственные стандарты в области логистики и логистической инфраструктуры, нормативные правовые акты, современные тенденции развития отечественной логистики. Поэтому насущной видится задача активизации процесса разработки качественных вузовских учебников по дисциплинам логистического профиля для специальностей «Логистика» и «Транспортная логистика», а при открытии соответствующей



щих специальностей в средних специальных учреждениях образования — пособий и для сферы подготовки логистов среднего звена. При этом отечественная литература должна быть адаптирована к нашим реалиям, учитывать особенности правового регулирования логистической деятельности в Республике Беларусь и требования государственных стандартов в области логистики.

Еще одна проблема увязана с отсутствием научно обоснованной терминологии логистики. На сегодняшний день существует более 100 определений термина «логистика». В отечественных изданиях нет системности в плане терминологии. Зачастую авторы дают совершенно противоположные формулировки одних и тех же терминов, а некоторые из них и вовсе не корректны.

При посещении научных конференций по логистике в таких высших учебных заведениях, как Национальный исследовательский университет Высшая школа экономики (НИУ-ВШЭ), Санкт-Петербургский государственный университет (СПбГУ), Санкт-Петербургский государственный инженерно-экономический университет (ИНЖЭКОН) и др., автор не раз обращал внимание на несоответствие отечественной терминологии логистики терминологии, применяемой в ведущих университетах России. Так, упоминание термина «транспортная логистика» в НИУ-ВШЭ считается некорректным, на что указывается даже на защитах диссертаций в этом университете (корректным считается термин «управление транспортировкой»). У нас же термин «транспортная логистика» употребляется во многих отечественных учебных пособиях и даже издаются пособия с таким названием, что, прежде всего, связано с наличием одноименной типовой программы. То же самое следует сказать

и о некоторых других терминах, например, «распределительная логистика», «складская логистика», «закупочная логистика». Ведущие университеты России признают упоминания данных терминов некорректными и указывают на корректность формулировок «логистика распределения», «логистика складирования», «логистика снабжения».

Многие типовые программы по отдельным направлениям логистики, например, «распределительная логистика», «транспортная логистика», разработанные белорусскими университетами, также нуждаются в корректировке. При этом, возможно, следует обратить внимание на аналогичные программы ведущих университетов России, являющихся лидерами в подготовке логистов — НИУ-ВШЭ, СПбГУ, ИНЖЭКОН.

Нельзя не обратить внимания на слабую математическую подготовку будущих белорусских логистов. В России, напротив, вся логистика «завязана» на математике, экономико-математических методах и моделях и их применении в логистической деятельности. Данная тенденция прослеживается и в диссертационных исследованиях по логистике аспирантов НИУ-ВШЭ, СПбГУ, ИНЖЭКОН. В подготовке логистов белорусским учебным заведениям следовало бы больше внимания уделять математическим дисциплинам, экономико-математическим методам и моделям, имитационному моделированию, применяемым в практической деятельности логиста.

Не достаточно внимания в подготовке логистов в нашей республике уделяется и изучению современных информационно-компьютерных систем и программных приложений поддержки логистики — SAP AG (SAP\ERP, SAP APO, SAP SCM), Oracle (Oracle E-Business Suite, Oracle SCM), Microsoft (MS Dynamics AX, Dynamics NAV), IBM. В этой связи видится необходимым создание в вузах, осуществляющих подготовку логистов, проектно-учебных лабораторий, компьютерных классов с соответствующим программным обеспечением. Ведь подготовка оптимального маршрута в «ручном» режиме — это вчерашний день.

Отдельные высшие учебные заведения, осуществляющие подготовку логистов, заключают договора о сотрудничестве, открыли филиалы кафедр на крупных производственных предприятиях, в логистических компаниях. Международным университетом «МИТСО» открыты филиалы кафедры логистики на базе группы компаний «Алютех» и ОАО «Управляющая компания холдинга «Горизонт». Институт бизнеса и менеджмента технологий БГУ



сотрудничает с международной компанией Apply Logistic, РУП «МТЗ», ООО «Белинтертранс», Международным центром логистики НИУ-ВШЭ, ОАО «Торгово-логистический центр «Озерцо-логистик»». Филиал кафедры «Экономика и логистика» Белорусского национального технического университета открыт на базе ООО «Белинтертранс». И всё же сегодня недостаточна связь науки с производством. Высшим учебным заведениям, осуществляющим подготовку логистов, следовало бы активизировать открытие филиалов кафедр на предприятиях республики, где и проводить практические занятия. При этом договора о сотрудничестве должны реально работать, а не сводится только к «бумажному» взаимодействию по принципу — «подписали и забыли». В Беларуси 11 действующих логистических центров, и хочется надеяться, что они откроют свои двери перед университетским сектором, чтобы студенты могли проходить практику, приобретать опыт работы, пополнять багаж знаний непосредственно на производстве.

Уже сейчас необходимо открытие при высших учебных заведениях Республики Беларусь научно-практических и международных центров логистики, которые бы работали по принципу самофинансирования и выполняли исследования в области логистики, занимались оказанием услуг консалтинга (логисти-

ческого консалтинга). Тому есть реальные примеры. Международный центр логистики — структурное подразделение НИУ-ВШЭ — на сегодняшний день является ведущим центром в СНГ по повышению квалификации специалистов по логистике для промышленных компаний, предприятий торговли, логистических провайдеров, а также преподавателей логистики. Кроме того, центр ведет интенсивную консалтинговую деятельность, разрабатывает логистические проекты, как по заданию государственных органов управления, так и для различных компаний. В Высшей школе менеджмента Санкт-Петербургского государственного университета с целью развития образовательных программ и поддержки прикладных научных исследований в сфере международной логистики и управления цепями поставок открыт Центр международной логистики и управления цепями поставок.

Перечисленные проблемы оказывают наибольшее влияние на качество подготовки логистов в Республике Беларусь. Также целесообразна разработка образовательного стандарта среднего специального образования по специальности «Логистика», при этом он должен соотноситься с соответствующим стандартом высшего образования, чтобы у учащегося была возможность продолжить обучение в университете по аналогичной специальности. ■



ДОРОГА К ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ ЗНАНИЯМ

КУРС «ЛОГИСТИКА»

Практические аспекты и знания в транспортно-логистической деятельности
(недельный курс)

Подготовка водителей-международников

Курсы водителей такси

Повышение квалификации по организации автомобильных перевозок
(курсы, семинары)

Центр «БAMЭ-Экспедитор»

www.baif.by

Минск (017) 327-09-65, (029) 106-54-58
Витебск (0212) 55-01-09, (029) 106-62-74

Гомель (232) 45-83-44, (029) 106-40-87
Гродно (0152) 41-96-92, (029) 652-95-61



Логистика



Валерий Козлов,
старший преподаватель кафедры логистики Международного университета «МИТСО», член Всемирного общества инженеров-логистов

СТАНДАРТЫ ТРЕБОВАНИЙ

■ В республике 11 действующих логистических центров и поступательно развивается строительство новых. Также расширяется качество предоставляемых логистических услуг и уже появились

первые 3PL- и 4 PL-провайдеры. Предстоит сформировать единые методологические подходы в понимании роли и задачи логистических операторов, функциональных обязанностей персонала логистических центров, рациональных способов управления материальными потоками и связанными с ними информационными, финансовыми и иными функциями.



В погоне за «брендовым» именем субъекты хозяйствования, осуществляющие отдельные (фрагментарные или узкокорпоративные) функции, например, транспортно-экспедиционное обслуживание, закупку или продажу товара, складскую обработку или таможенное посредничество, именуют себя «логистическим оператором» или «логистическим провайдером», тем самым дискредитируя суть логистики как науки об управлении цепями поставок от производителя до потребителя, как науки по минимизации издержек на всем пути следования товара.

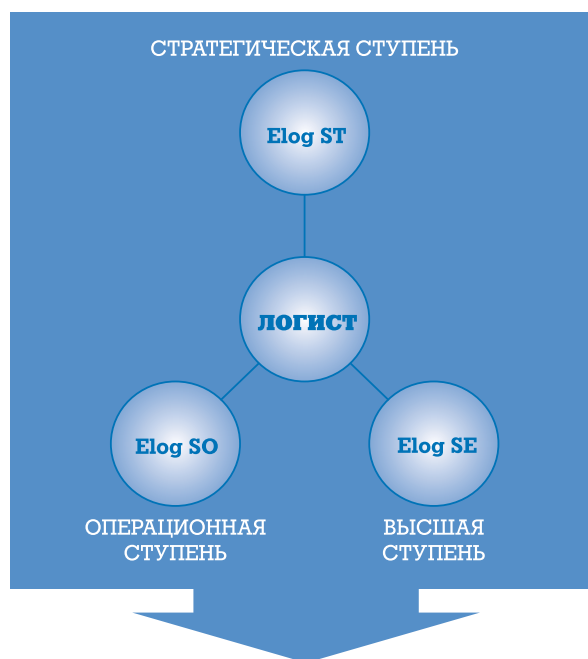
До недавнего времени в Беларуси не регламентировался перечень видов логистических услуг, не был очерчен круг функ-

циональных обязанностей логистического оператора, не была создана методология оценки процесса логистической деятельности субъекта хозяйствования. В прошлом году была создана рабочая группа из представителей государственных органов, бизнес-сообщества, академических и научных кругов для разработки методики (СТБ) оценки деятельности субъектов хозяйствования и критериев требований к специалистам, оказывающим услуги в области маркетинговой, закупочной, транспортной, таможенной, складской, промышленной, сбытовой, финансовой и информационной логистики. Предполагается, что в дальнейшем по данному документу будут строиться собственные корпоративные программы развития в логистических компаниях, проводиться сертификация и прочее.

В республике уже имеется государственный стандарт 2306-2013 «Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации», который прошел тест-апробацию в логистической компании DB Shenker-BY, в логистическом центре «Королев Стан» и вступит в силу. Эксперты Группы высокого доверия Всемирного банка дали наивысшую оценку данному стандарту и рекомендовали его к применению в странах с переходной экономикой.

Важным этапом развития деятельности логистических операторов является повышение компетентности персонала. Поэтому, параллельно с упомянутым стандартом велась работа по созданию СТБ «Логистическая деятельность. Общие требования к компетентности и порядку аттестации персонала логистического оператора». В его основу заложены самые передовые методики и программы оценки компетентности, принятые рядом международных логистических организаций и компаний, например, Европейской логистической ассоциацией, Советом профессионалов в области управления цепями поставок, Всемирным Обществом инженеров-логистов, корпорацией VOLVO и др.

Данный стандарт разработан впервые на территории СНГ и устанавливает общие требования к знаниям, навыкам и умениям логистов операционного/контролирующего, старшего и стратегического уровней иерархии менеджмента. Таким образом, будет определен единообразный принцип подготовки специалистов-логистов в учебных заведениях всех ступеней, а логистические операторы получат возможность проводить объективную и правомерную процедуру аттестации физических лиц на логистическую компетентность.



ПРОГРАММЫ:

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЛОГИСТИЧЕСКАЯ АССОЦИАЦИЯ
 СОВЕТ ПРОФЕССИОНАЛОВ SCM
 ВСЕМИРНОЕ ОБЩЕСТВО ИНЖЕНЕРОВ – ЛОГИСТОВ
 «VOLVO»
 «KUNEL – NAGEL»
 «NATO»

Этот принцип уже нашел свое отражение в практической работе. Международный университет «МИТСО» совместно с министерством торговли и министерством транспорта и коммуникаций разработал трехмесячный курс повышения квалификации топ-менеджмента «Логистика и управление цепями поставок в товаропроводящих сетях». Обучение основано на учебных программах Высшего института логистики Университета Гавра и Высшей международной коммерческой школы ESIDEC (г. Мец, Франция), а оценку знаний будут определять в контексте постулатов СТБ «Логистическая деятельность. Общие требования к компетентности и порядку аттестации персонала логистического оператора».

Внедрение в экономическую модель государства передовых логистических и коммуникационных технологий позволит максимально задействовать потенциал транспортно-экспедиционных, промышленных и логистических предприятий Республики Беларусь, привлечь прямые инвестиции и существенно увеличить поступления в бюджет страны от деятельности логистических операторов.



Обзор судебной практики

Оксана Шинкевич,
юрист

ЧТО НАПИСАНО ПЕРОМ...

■ **В соответствии с п.1 ст.402 Гражданского кодекса Республики Беларусь (далее — ГК) договор считается заключенным в момент согласования всех существенных условий по нему. Таким образом, он может признаваться незаключенным в случае несогласования какого-либо условия, являющегося (признаваемого) существенным. К таковым относятся условия, которые являясь необходимыми и достаточными для заключения договора-сделки, формируют существо договорного правоотношения.**

В письменной форме

Договор между субъектами хозяйствования — перевозчиком и владельцем груза (заказчиком перевозки) — необходимо заключить в письменной форме, хотя прямого указания на это транспортное законодательство не содержит, и указывает на

подтверждение заключения договора перевозки составлением товарно-транспортной накладной установленного образца. Руководствуясь этим, зачастую при выполнении разовой услуги стороны считают, что нет необходимости в письменной форме договора перевозки и на практике, передавая груз перевозчику, грузовладелец ограничивается составлением CMR-накладной или товарно-транспортной накладной.

В случае наступления спорных ситуаций наличие надлежаще оформленной накладной вызывает больше вопросов, чем ответов. И не всегда этот документ является «арбитром» при выяснении отношений.

Давайте рассмотрим аргументы, почему договор перевозки все же необходимо заключать в простой письменной форме.

В соответствии со ст. 739 ГК по договору перевозки перевозчик обязуется доставить груз отправителя в пункт назначения и выдать получателю, за что получает установленную плату. Исходя из определения договора перевозки груза, можно сделать вывод, что в договоре должны быть обязательно отражены существенные условия, без которых такой договор может быть признан незаключенным:

- ◆ предмет договора;
- ◆ наименование и количество груза;
- ◆ срок перевозки;
- ◆ пункты отправления и назначения;
- ◆ размер провозной платы;
- ◆ наименование грузоотправителя и грузополучателя;
- ◆ иные условия, признанные таковыми в соответствии с транспортными уставами и кодексами.

Безусловно, при заполнении и оформлении накладных указываются сведения не только о грузе, транспортном средстве, но и некоторые особенности выполнения перевозки. Например, отмечается дата и время начала ее осуществления, сроки прибытия автомобиля под загрузку/разгрузку, время, которое простояла машина под загрузкой/разгрузкой, и прочая необходимая информация. Однако в накладных не указан, например, размер провозной платы, сроки оплаты услуги перевозчика, штрафные санкции (их размер и порядок уплаты при нарушении условий договора), не оговорены также иные условия, предшествующие перевозке — сроки подачи автомобиля под загрузку, требования к подвижному составу, согласование маршрута и особенности выполнения конкретной перевозки и т.д.

Все эти исходные данные необходимы для нормальной работы сторон по договору пере-





возки и поэтому должны быть согласованы и выполняемы сторонами.

Кроме того, транспортное законодательство, регулируя порядок выполнения перевозок грузов автомобильным транспортом, по многим вопросам содержит отсылочные нормы к договорным отношениям сторон. Так, ст. 7 Закона РБ от 05.05.1998 № 140-З «Об основах транспортной деятельности» предусматривает право перевозчика отказаться от выполнения перевозки при нарушении заказчиком услуг существенных условий договора. Аналогичное право ст.8 Закона о транспортной деятельности предоставляет и заказчику.

Положения Правил автомобильных перевозок грузов, утвержденных постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30.06.2008 № 970, для решения многих вопросов, возникающих в ходе выполнения процесса перевозки, также ориентируются на договорное право.

Поэтому, письменная форма заключения договора перевозки, наряду с составлением транспортных накладных — необходима.

Что же касается формы договора международной перевозки груза, то ГК однозначно говорит о том, что внешнеэкономическая сделка, хотя бы одним из участников которой является юридическое лицо Республики Беларусь, совершается независимо от места заключения сделки в письменной форме (ст. 1116 ГК).

Кроме того, если простая письменная форма такого договора не соблюдена, то сделка может быть признана недействительной (ст. 163 ГК).

Существенные условия

Напомним, что если между сторонами в требуемой форме (в нашем случае — в письменной форме) достигнуто соглашение по всем существенным условиям договора, то такой договор считается заключенным (п.1 ст. 402 ГК). Существенными являются условия о предмете договора, условия, которые на-

званы в законодательстве как существенные для договоров данного вида, а также все те условия, относительно которых по заявлению одной из сторон должно быть достигнуто соглашение.

Как указывалось выше, к существенным условиям договора перевозки груза гражданское законодательство относит: предмет договора, наименование и количество груза (судебная практика исходит из того, что предмет договора перевозки считается согласованным при наличии в нем условий о виде груза, его весе, объеме и условиях его перевозки); срок перевозки; пункты отправления и назначения; размер провозной платы; наименование грузоотправителя и грузополучателя. Законодательство, регулирующее порядок осуществления внешнеэкономической деятельности дополнительно требует предусмотреть во внешнеэкономическом договоре не только стоимость, но и условия расчета.

Признание сделки незаключенной

В судебной практике достаточно часто происходят ситуации, в результате которых договор признается незаключенным. Это может привести к тому, что к договору не получится применить стандартные методы защиты.

Общее правило: договор вступает в силу с момента его заключения, и именно тогда он становится обязательным для выполнения. До того момента, пока договор не будет заключен, его можно считать недействительным и незаключенным, ведь никаких обязанностей и прав для сторон он не создает. Следовательно, нельзя заставить заказчика исполнить условия незаключенного договора, поскольку он не порождает прав и обязанностей для сторон.

Если договор признается незаключенным, то по нему невозможно требовать: уплаты основного долга, руководствуясь нормами договорного права, поскольку к такому документу они не применяются; взыскания договорных пеней, неустоек или штрафов из-за

ненадлежащего исполнения условий соглашения.

К незаключенным договорам не применяются такие способы защиты прав лица, как признание недействительности сделки или применение последствий ее недействительности, так как недействительным признается только тот договор, который был заключен.

Из судебной практики

Перевозчик обратился в суд с иском к экспедитору о взыскании задолженности за оказанные транспортные услуги. Своим решением суд первой инстанции удовлетворил исковые требования частично, взыскав задолженность с экспедитора в пользу перевозчика.

Суд исходил из следующего. Перевозчик выполнил для экспедитора автотранспортные услуги, что подтверждено транспортными накладными, счетами-фактурами, подписанными сторонами. После получения от перевозчика претензии экспедитор частично погасил долг. Таким образом, у экспедитора, принявшего оказанные услуги, возникло обязательство по оплате полученного. Общая сумма задолженности экспедитором не оспорена.

Учитывая, что ответчиком в добровольном порядке задолженность не погашена, суд первой инстанции удовлетворил иск.

Экспедитор, не согласившись с принятым судебным актом, обратился в апелляционную инстанцию с жалобой, в которой просит отменить принятый судебный акт в связи с нарушением норм материального права. Он указал, что между сторонами договор перевозки груза в виде отдельного документа не заключался и, соответственно, срок опла-

ты экспедитором оказанных транспортных услуг не согласовывался. В связи с этим он считает, что условие договора о порядке расчетов не согласовано сторонами, а, следовательно, на момент вынесения оспариваемого решения срок по оплате транспортных услуг не наступил.

Апелляционный суд не согласился с таким заявлением, указав, что Гражданский кодекс регулирует такое существенное условие договора перевозки, как провозная плата. Вместе с тем, порядок расчета стоимости предоставленных транспортных услуг экспедитором не оспаривается, о чем свидетельствуют подписанные представителем ответчика счета-фактуры и транспортные накладные. В связи с этим ссылка заявителя на указанную норму как на основание своего довода о не наступлении срока оплаты оказанных ему истцом транспортных услуг является необоснованной.

Порядок оплаты провозных платежей определяется действующими на соответствующем виде транспорта правилами, а если таковые отсутствуют, то соглашением сторон. Сторонами и действующими в соответствующем виде транспорта правилами порядок оплаты не определен. В случаях, когда обязательство не предусматривает срок его исполнения и не содержит условий, позволяющих определить этот срок, оно должно быть исполнено в разумный срок после возникновения обязательства.

Апелляционный суд признал истекший срок с момента исполнения истцом своего обязательства перед ответчиком до момента обращения истца в суд с настоящим иском разумным для предъявления указанных требований.

Решение суда первой инстанции является законным и обоснованным.

Судебная практика не указывает, что условие об ответственности сторон за нарушение договорных обязательств является существенным условием договора. Однако, если при направлении предложения о заключении договора одна из сторон укажет, что данное условие должно считаться существенным, то его согласование также может повлиять на судьбу договорных отношений. Признать договор незаключенным может суд. Конечно, невозможно заранее предвидеть его решение и мнение относительно той или иной ситуации. Именно поэтому, вы должны внимательно относиться к тексту предложенного к заключению договора. ■





Дороги

ВЕСОГАБАРИТНЫЙ КОНТРОЛЬ

■ Функции контроля и посты весогабаритного контроля на автомобильных дорогах находятся в ведении Транспортной инспекции. В настоящее время весогабаритный контроль осуществляется в автодорожных пунктах пропуска через государственную границу Республики Беларусь и на автомобильных дорогах на специально обозначенных дорожными знаками стационарных и передвижных постах. Функционирует 10 стационарных постов весогабаритного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Республики Беларусь, а также 4 стационарных и 7 передвижных постов на автомобильных дорогах. Кроме того, на трех пунктах пропуска осуществляется документальный весогабаритный контроль.

На стационарных постах установлено 25 различных типов весоизмерительного оборудования. Прохождение контроля оформляется проставлением на транспортных документах, предъявляемых владельцем транспортного средства, отметки Транспортной инспекции.

С целью оперативного решения вопросов по оформлению специальных разрешений в выходные и праздничные дни (с 9.00 до 18.00) необходимые извещения с постов контроля Транспортной инспекции направляются дежурному РУП «Белдорцентр» по тел./факсу (017) 208-67-78/208-86-50 для принятия решения о пропуске ТКТС и выдаче специальных разрешений.



В настоящее время допустимая общая масса прицепных автопоездов установлена в зависимости от несущей способности автомобильных дорог и количества осей транспортного средства. ■

ПОСРЕДСТВОМ ЭЛЕКТРОННОЙ СИСТЕМЫ

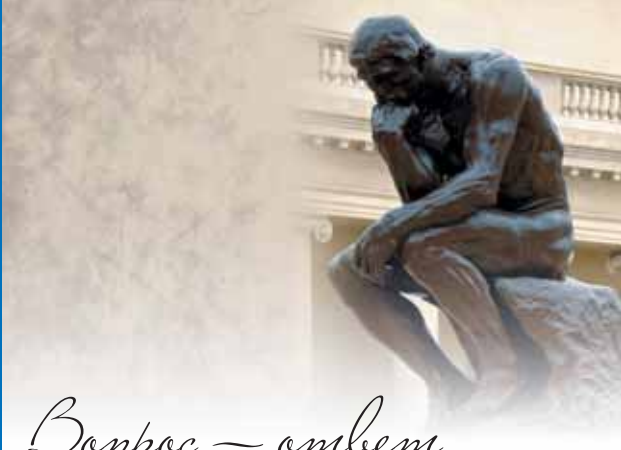
■ Вступило в силу постановление Совета Министров Республики Беларусь от 30 апреля 2013 №340 «Об утверждении Положения о порядке взимания платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам Республики Беларусь и внесении дополнений и изменений в некоторые постановления Совета Министров Республики Беларусь» (зарегистрировано в НРПА РБ 07.05.2013 №5/37221). Документом урегулирован порядок взимания платы, закреплен перечень платных дорог, на которых с 1 июля 2013 г. взимается плата за проезд транспортных средств посредством электронной системы, и перечень расчетных сегментов платных дорог.

Информация о порядке пользования платными дорогами публикуется на русском и английском языках на сайте ГУ «Белавтострада» (<http://www.beltoll.by>), а также предоставляется в пунктах обслуживания (пограничных пунктах обслуживания) по требованию пользователей платной дороги. ■

ЛЕТНИЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ

■ ♦ С 1 июня по 31 августа в Российской Федерации действуют ограничения движения транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения с асфальтобетонным покрытием, при значениях дневной температуры воздуха свыше 32°C по данным Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды.

♦ Согласно постановлению министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь №4 от 25.02.2013, с 20 мая по 31 августа в дневное время суток (с 11.00 до 21.00 включительно) при температуре воздуха выше 25°C ограничивается движение транспортных средств с нагрузкой на одиночную ось более 6 т по республиканским автомобильным дорогам с асфальтобетонным покрытием. Движение указанного автотранспорта разрешено в ночное время с 21.00 вечера до 11.00 утра.



Вопрос — ответ

Оксана Шинкевич, юрист

В КАКОЙ ВАЛЮТЕ РАССЧИТЫВАТЬСЯ?

■ **В практике международных автомобильных перевозок и экспедирования грузов нередки случаи спорных ситуаций выбора валюты при осуществлении расчетов между сторонами договора перевозки. Наш эксперт дает пояснения по наиболее часто возникающим вопросам.**

Компания-экспедитор резидент Республики Беларусь заключила договор перевозки с литовским перевозчиком. Какую валюту при расчетах между сторонами договора можно использовать?

Согласно ст. 3 закона Республики Беларусь от 22.07.2003 №226-З «О валютном регулировании и валютном контроле» при осуществлении расчетов между резидентами и нерезидентами выбор валюты расчетов производится с учетом норм международных договоров Республики Беларусь.

Правила проведения валютных операций, утвержденные постановлением правления Национального банка Республики Беларусь от 30.04.2004 №72, разрешают при расчетах с не-

резидентами использовать белорусский рубль, а также иностранную валюту, официальный курс белорусского рубля к которой установлен Национальным банком.

Двусторонним соглашением между Национальным банком РБ и Банком Литвы об организации расчетов от 24.11.2000 резидентам этих стран разрешено проводить расчеты в национальных валютах Республики Беларусь и Литовской Республики, а также в той иностранной валюте, которую определили стороны договора.

Таким образом, для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей резидентов РБ при расчетах с литовским партнером могут быть использованы литовский лит, белорусский рубль, свободно конвертируемые валюты и иные валюты, официальные курсы белорусского рубля к которым установлены Национальным банком Республики Беларусь.

Перечень свободно конвертируемых валют установлен постановлением правления Национального банка РБ от 20.08.2001 №208. К ним относятся: австралийский доллар, фунт стерлингов, форинт, датская крона, доллар США, евро, новый израильский шекель, исландская крона, канадский доллар, новозеландский доллар, норвежская крона, злотый, СДР, турецкая лира, чешская крона, шведская крона, швейцарский франк, иена.

Заказчик автомобильной перевозки груза отказывается подписать договор, по которому предусмотрена оплата услуги доставки груза и штрафные санкции за нарушение договорных обязательств в иностранной валюте, ссылаясь на то, что все расчеты между организациями резидентами РБ должны проводиться в белорусских рублях. Насколько верны его требования?

В ст. 141 Гражданского Кодекса РБ декларируется, что белорусский рубль является законным платежным средством, обязательным к приему по нарицательной стоимости на всей территории Республики Беларусь. Однако Гражданский Кодекс не исключает случаи, порядок и условия использования иностранной валюты.

Пунктом 25 Правил проведения валютных операций, утвержденных постановлением правления Национального банка РБ от 30.04.2004 №72, разрешается использование иностранной валюты между организациями резидентами при расчетах с транспортными и (или) экспедиторскими организациями за перевозку и (или) экспедирование грузов за пределы и из-за пределов Республики Беларусь, за пределами Республики Беларусь, при транзите через территорию Республики Беларусь. Поэто-





му согласование в договоре валюты платежа, отличной от белорусского рубля — допустимо.

Если в договоре согласуется использование иностранной валюты при расчетах, то эта валюта может использоваться при уплате неустойки (штрафов, пени). В том случае, когда валютой платежа по договору является белорусский рубль, оплата штрафных санкций должна быть произведена в национальной валюте Республики Беларусь.

В ходе автомобильной перевозки произошло ДТП, в результате которого груз частично поврежден. Экспедитор резидент РБ оплатил грузовладельцу стоимость поврежденного груза и обратился к перевозчику резиденту РБ с требованием о возмещении ущерба в иностранной валюте. Можно ли производить возмещение ущерба в иностранной валюте или же он должен быть оплачен в белорусских рублях?

Обратите внимание на документы, которые предъявил экспедитор в качестве доказательства причиненного ущерба. Если расчет ущерба был сделан в иностранной валюте и экспедитор оплатил ущерб грузовладельцу в иностранной валюте, то разрешено провести расчет также в иностранной валюте (п.26 Правил проведения валютных операций, утвержденных постановлением правления Национального банка РБ от 30.04.2004 №72). В случае, когда в документах, являющихся основаниями для проведения расчета, указан белорусский рубль – ущерб должен быть возмещен в белорусской валюте.

Перевозчик резидент РБ по договору перевозки, заключенному с экспедитором из Франции, получил белорусские рубли. Причем у резидента Франции нет счетов в банках Республики Беларусь. Правомерны ли такие расчеты?

Данные расчеты правомерны. В соответствии с п.23 Правил проведения валютных операций, утвержденных постановлением правления Национального банка РБ от 30.04.2004 №72, при проведении валютных операций между

субъектом валютных операций резидентом и субъектом валютных операций нерезидентом разрешается использование белорусских рублей в безналичном порядке — при проведении всех валютных операций; в наличной форме — в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

Экспедитор резидент Латвии перечислил на счет перевозчика резидента Республики Беларусь российские рубли за оказание услуг по перевозке. Правомерны ли такие расчеты?

Денежные обязательства по валютным операциям между резидентом РБ и нерезидентом могут быть выражены и исполнены в иностранной валюте, официальный курс белорусского рубля к которой установлен Национальным банком (п.24 Правил проведения валютных операций, утвержденных постановлением правления Национального банка Республики Беларусь от 30.04.2004 №72).

В письме Национального банка Республики Беларусь от 30 сентября 2004 г. №03-13/111 «О выборе валюты международных расчетов с учетом норм международных договоров Республики Беларусь» говорится о том, что при осуществлении расчетов между резидентами и нерезидентами выбор валюты расчетов производится с учетом норм международных договоров Республики Беларусь.

Между Национальным банком Республики Беларусь и Банком Латвии заключено Соглашение об организации расчетов от 07.07.2000, в соответствии с которым валюта расчетов для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей договаривающихся сторон — латвийский лат, белорусский рубль, свободно конвертируемая валюта. В соответствии с постановлением правления Национального банка Республики Беларусь от 20.08.2001 №208 «О порядке установления официального курса белорусского рубля по отношению к иностранным валютам» российский рубль относится к ограниченно конвертируемым иностранным валютам. Поэтому такие расчеты будут признаны противоречащими законодательству. ■



Выставки

ТРАНСРОССИЯ – 2013

■ В Москве прошла 18-я Международная выставка «ТрансРоссия», на которой специалисты в сфере транспорта и логистики обменялись опытом и установили новые деловые контакты.

«ТрансРоссия-2013» собрала более 500 компаний из 27 стран мира. Беларусь, Бельгия, Германия, Казахстан, Китай, Латвия, Литва, Нидерланды, Польша, Украина, Финляндия и Эстония были представлены на ней национальными павильонами. Почти 80 фирм приняли участие впервые.

На 100 кв. м общей площади белорусского павильона были представлены стенды министерства транспорта и коммуникаций, БелЖД, РУП «Белаэронавигация», ГП «БЕЛИНТЕРТРАНС — транспортно-логистический центр Белорусской железной дороги». Ассоциация «БАМАП» выступила единым коллективным стендом, предоставив бизнес-площадку для 40 представителей от 23 автотранспортных предприятий. Самостоятельными стендами экспозицию выставки поддержали ООО «ТЭП «Белгрузавтотранс», СООО «Белдортяжтранс», а также Центр «БАМЭ-Экспедитор», в экспозиции которого были представлены справочные и информационные материалы о деятельности Ассоциации «БАМЭ», выпуски журнала «Компас экспедитора и перевозчика», справочники «Транспорт и логистика Республики Беларусь» и «Forwarder-2013», учебник «Международные автомобильные перевозки», рекламные буклеты деловых партнеров Центра.

На нынешней выставке помимо традиционных разделов — транспортные и сопутствующие услуги, логистический сервис, транспортная инфраструктура, технические средства, финансовые и таможенные услуги — впервые была сформирована секция «Информационные технологии на транспорте», объединяющая участников, которые представляют свою продукцию и решения в области IT-технологий в транспортной отрасли.

В ходе работы выставки состоялась Международная конференция по транспорту и логистике. Эксперты обсудили современные тенденции развития сотрудничества и модернизации в сфере транспорта. Среди ключевых тем — развитие транснациональных транспортных коридоров, контейнерные перевозки в Балтийском регионе, совершенствование работы пунктов пропуска, реализация концепции «одного окна», состояние и проблемы рынка международных автоперевозок, безопасность цепей поставок, перспективы конкуренции железнодорожного и автомобильного транспорта. С докладами выступили руководители транспортных ведомств и отраслевых ассоциаций России, Эстонии, Литвы, Латвии и Польши.

В рамках конференции прошли тематические заседания и дискуссионные круглые столы, где обсуждались актуальные аспекты развития транспорта стран Балтийского региона, сдерживающие факторы при перемещении грузов и товаров через государственные границы, проблемы морских и железнодорожных перевозок, вопросы по логистике и управлению цепями поставок. Европейская экономическая комиссия ООН и Евразийская экономическая комиссия представили серию сессий, посвященных опыту и успехам государств-членов Таможенного союза и Единого экономического пространства в реализации концепции «одного окна». Для грузовладельцев и перевозчиков, участвующих в конференции, была организована специальная сессия для проведения индивидуальных переговоров.

Генеральным спонсором выставки «ТрансРоссия» в этом году в пятый раз выступила компания «Пласке». ■





Алексей Мартынич

ЧЕРНОМОРСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ

■ В Одессе прошла международная выставка «Интер-ТРАНСПОРТ 2013», которая стала традиционной площадкой обмена передовым опытом и новыми технологиями в области транспорта, логистики, складского оборудования.

Свою деятельность позиционировали ведущие порты, железные дороги, экспедиторские компании, производители оборудования и техники для портового и складского хозяйства, учебные заведения. Белорусские участники были представлены мультимедийными стендами министерства транспорта и коммуникаций, Белорусской железной дороги, Ассоциации «БАМЭ» и Центра «БАМЭ-Экспедитор», а также экспозицией продукции Минского автозавода.

Проведение выставки дополнялось плотной деловой программой. Ее ключевыми событиями стали международный семинар ЕЭК ООН по единому окну и упрощению торговых процедур, круглый стол «зеленая» экономика транспортного комплекса, презентация поезда комбинированного транспорта «Викинг» для железнодорожных контейнерных перевозок и День международного экспедито-



ра — ежегодная конференция профессионалов в области транспорта, экспедирования и логистики, организатором которой выступила украинская компания АО «Пласке».

В ходе рабочих встреч прошли дискуссии по трем блокам вопросов:

- ◆ электронный документооборот;
- ◆ создание экологически устойчивых и безопасных транспортных коридоров;
- ◆ основные аспекты профессиональной подготовки персонала по стандартам FIATA в сфере логистики, экспедирования и управления цепями поставок.

В обращении к участникам Дня международного экспедитора президент FIATA Стэнли Лим подчеркнул важность внедрения электронного документооборота. По итогам презентации заместителя директора РУП «Белтаможсервис» Аллы Недосекиной по электронному декларированию, участниками положительно оценен опыт Беларуси в этой сфере.

При рассмотрении темы профессиональной подготовки экспедиторских кадров участники конференции обсудили проблему недостаточного уровня практической квалификации специалистов экспедиторских и логистических компаний. На это, в частности, было обращено внимание в докладе представителя Центра «БАМЭ-Экспедитор» (г. Минск) о развитии профессионального обучения международных экспедиторов. Российская ассоциация экспедиторов сообщила о внесении в законодательный орган законопроекта, предусматривающего в качестве гарантии профкомпетентности экспедитора обязательное членство в профессиональной ассоциации, литовская «Линека» — о наличии практики проверки кадров на профкомпетентность и финансовую устойчивость при вступлении экспедиторской организации в ассоциацию. Базовых единых требований к уровню знаний экспедитора и их проверке (аттестации) в настоящий момент не имеется и президент FIATA призвал к инициативе их введения в качестве обязательных.

Презентации Дня международного экспедитора размещены на сайте АО «Пласке» www.expo-odessa.com. ■



ТРАНСПОРТ & ЛОГИСТИКА

7^я МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА и КОНГРЕСС



ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ИНЖИНИРИНГ

2^я МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

БЕЛОРУССКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ

■ 8-10 октября в Минске (пр-кт Победителей, 20/2, Футбольный манеж) пройдет Белорусская транспортная неделя. Она включает VII Международную специализированную выставку «Транспорт и логистика-2013», II Международную специализированную выставку «Логистический инжиниринг» и VII Белорусский транспортный конгресс.

Белорусская транспортная неделя играет значимую роль в развитии транспортной инфраструктуры и логистической системы Республики Беларусь и сопредельных государств, содействует привлечению инноваций и инвестиций, росту объема международных перевозок.

В связи с активным строительством в нашей стране логистических центров в рамках Белорусской транспортной недели проводится специализированная выставка «Логистический инжиниринг», посвященная технологиям проектирования, строительства и оснащения логистических центров.

В 2012 г. в выставках «Транспорт и логистика-2012» и «Логистический инжиниринг» приняли участие более 100 ком-

паний из 12 стран мира — Беларуси, России, Украины, Молдовы, Казахстана, Литвы, Латвии, Австрии, Германии, Бельгии, Швеции, Швейцарии. Свыше 40% участников – иностранные экспоненты. Участники выставки продемонстрировали современные транспортные системы и оборудование для них, технологии и технику для проектирования, строительства, ремонта и обслуживания различных видов транспортных коммуникаций, представили услуги по перевозке грузов и пассажиров, системы управления запасами, а также информационные и обслуживающие системы для транспорта и логистики. Свои услуги презентовали транспортно-логистические центры, международные компании и порты. Кроме индивидуальных стендов компаний на выставке были представлены коллективные стенды Клайпедского государственного морского порта и портовых компаний, Национальной экспозиции Латвии.

В рамках прошлогоднего форума состоялся VI Белорусский транспортно-логистический конгресс, на котором обсуждались мировые тенденции развития транспортных и логистических систем, создание современных логистических центров, рост транспортного и транзитного бизнеса и сопутствующих услуг, привлечение международных грузопотоков. ■



ТРАНСПОРТ & ЛОГИСТИКА

7^я МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА и КОНГРЕСС



ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ИНЖИНИРИНГ

2^я МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

8-10.10.2013

Футбольный манеж, пр. Победителей, 20/2

г. Минск



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА и КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

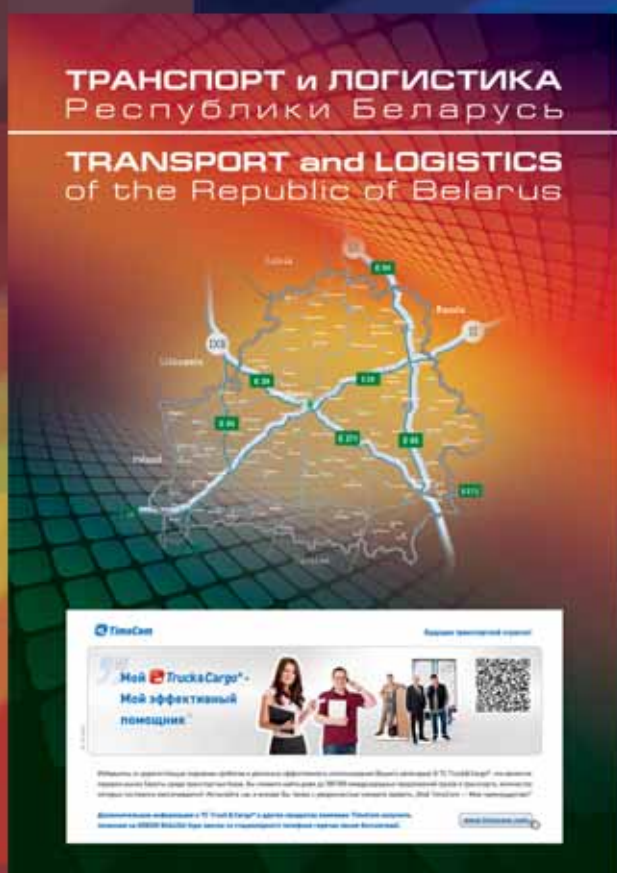


ЗАО «ТЕХНИКА и КОММУНИКАЦИИ»

Тел.: (375-17) 306 06 06, факс: (375-17) 203 33 86
E-mail: transport@tc.by <http://tc.by>

СПРАВОЧНИК «ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА» НОВОЕ ИЗДАНИЕ

Ассоциация международных экспедиторов и логистики «БАМЭ» по поручению и при поддержке Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и Министерства торговли Республики Беларусь приступила к формированию 5-го издания справочника «Транспорт и логистика Республики Беларусь 2013». Презентация издания состоится в рамках VII Международной специализированной выставки «Транспорт и логистика», которая пройдет с 8 по 10 октября 2013 г. в Минске.



По вопросам приобретения справочника и размещения в нем информации обращайтесь в Центр «БАМЭ-Экспедитор»:

**220030, г. Минск,
ул. Первомайская, 14-415**

Тел./факс:

+375 (17) 2222660

+375 (17) 3275317

+375 (29) 6692068

+375 (29) 7692068

www.baif.by

В разделах справочника дана оценка состояния и перспективы развития транспортно-логистической системы Республики Беларусь, транспортное позиционирование на мировых и региональных уровнях, предпосылки по реализации транзитного потенциала республики, перспективы повышения индекса эффективности логистики LPI, дана объективная информация о возможностях предприятий транспортно-логистического комплекса.

Справочник полезен для всех участников логистического бизнеса: государственных структур, промышленных и торговых предприятий, белорусских и иностранных экспедиторов и грузоперевозчиков, для сотрудников Посольств и Представительств Республики Беларусь за рубежом.

Справочник распространяется на крупнейших международных транспортных выставках, конференциях и инвестиционных форумах, а также по VIP-рассылке, что способствует установлению деловых контактов с отечественными и зарубежными партнерами и инвесторами, усилению имиджа Беларуси как транзитного государства, увеличению грузопотоков.