



грузовые автомобили

ВИТ-М

Авторизованный сервис и ремонт автомобилей Volvo и Renault.

Ремонт грузовых автомобилей и полуприцепов европейского производства.

Оригинальные запчасти от европейских производителей.

Мойка грузовых автомобилей, автобусов, спецтехники.

г. Минск,
4-ый пер.

Монтажников, 6 А.

Тел.:

+375-17-309-19-19

+375-29-309-19-19

www.vit-m.by



На рынке с 1997 года
Более 900 сотрудников
1700 загрузок ежемесячно
Свыше 400 собственных автопоездов
Офисы в Беларуси, России, Германии

ПЕРЕВОЗКИ НЕГАБАРИТНЫХ ГРУЗОВ

ПЕРЕВОЗКИ СБОРНЫХ ГРУЗОВ

ТАМОЖЕННЫЙ ПЕРЕВОЗЧИК

ЭКСПЕДИРОВАНИЕ ГРУЗОВ

СТРАХОВАНИЕ

ПРОЕКТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

РЕФРИЖЕРАТОРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

ПЕРЕВОЗКИ ДОРОГОСТОЯЩИХ ГРУЗОВ

ВНУТРИРЕСПУБЛИКАНСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ



www.aps-solver.com



Учебно-консалтинговый
центр Transinfo.by

ПРИГЛАШАЕТ НА СЕМИНАР «Экспортный маркетинг. Методы поисков партнеров на целевых рынках»

Программа:

Экспортное планирование. Экспортный маркетинг. Основные составные части плана выхода на внешние целевые рынки. Методика оценки экспортного потенциала.

Определение целевого клиента и рынков.

Оценка статистики и других информационных источников. Методы поисков партнеров на целевых рынках.

Определение преимуществ для выхода на внешние рынки. Основные движущие факторы для создания долгосрочного сотрудничества с зарубежными партнерами.

Авторы и ведущие семинара:

Сигитас БРАЗИНСКАС – международный эксперт по рынкам Северной Европы и других регионов ЕС и СНГ, участник проектов ЕС и ООН, член Коммерческой Палаты Швеции и Форума Экономики Знаний.

Вега ДИКЧЕНЕ — профессиональный психолог-эксперт. Сертифицированный консультант и тренер Института коучинга (Санкт-Петербург), сертифицированный коуч Международной Федерации Коучинга (ICF).

Дополнительная информация по телефонам:

☎ +375 44 5519160, 📠 +375 29 5519160



Содержание

Актуальное интервью

Биржевая логистика: выгодно, удобно, перспективно 4

Сотрудничество

Логистика Янтарного побережья

Международный проект: факты, мнения, комментарии 8

О будущем — сегодня

На перекрестке интересов 12

Будь начеку!

Груз был. Да сплыл...

История одного расследования 17

Новости компаний

«БАМАП» открывает карты... топливные 21

Пограничье

Пройти таможеню: миссия выполнима 24

Компетентно

...А налоги врозь

Национальные особенности межнационального налогообложения 32

Совет в дорогу

Когда лишь фары освещают путь... 35

Безопасность

Фотосессия для лихача 39

Учение — свет

Практика и перспективы ВЭД. Будь в курсе вместе с ООО «КРАФТТРАНС»! 42

TIR journal (TransInfoRoad) —

информационно-аналитический PDF-журнал, освещающий ключевые события транспортно-логистической сферы.

Учредитель: ОДО «Современные логистические системы».

Главный редактор: Дина Кириллова.

Распространение: онлайн-журнал рассылается всем пользователям белорусского портала грузоперевозок Transinfo.by и доступен для скачивания в свободном доступе посетителям портала.

Издается с 2013 года, периодичность выхода — 1 раз в месяц.

Редакция: +375(29) 162-90-60 Velcom, e-mail: press@transinfo.by.

Отдел рекламы: +375(17) 396-97-62 городской, +375(29) 152-90-60 Velcom, +375(29) 881-58-75 МТС. E-mail: t.staroverova@transinfo.by.

За достоверность опубликованных сведений отвечают авторы предоставленных материалов. Полное или частичное воспроизведение публикаций, содержащихся в настоящем издании, допускается только со ссылкой на TIR journal (TransInfoRoad) (для интернет-изданий обязательна гипер-ссылка).

Биржевая логистика: выгодно, удобно, перспективно



ОАО «Белорусская универсальная товарная биржа» предлагает своим клиентам одновременно с совершением биржевых сделок получить комплекс складских и транспортно-экспедиторских услуг, обеспечивая при этом контроль количества и качества приобретаемых товаров. С этой целью биржа формирует разветвленную логистическую структуру, в которую входят биржевые склады, перевозчики и эксперты. Предварительные экономические расчеты показывают, что торги с использованием таких логистических инструментов перспективны. О том, что представляет собой сегодня биржевая логистика и как это направление будет развиваться в будущем, наш корреспондент Ольга ГОРБАЧЕВА беседует с начальником отдела логистики ОАО «Белорусская универсальная товарная биржа» Павлом Ивановичем ИГНАТОВИЧЕМ.

— Чем вызвано появление на бирже отдела логистики?

— Отчасти это стечение обстоятельств. Когда-то я работал в одной из транспортных компаний — знал их возможности, потом — в сюрвейерской компании, поэтому такие возможности мне хорошо известны. А когда пришел на биржу, увидел: здесь реализуется товар, а значит — здесь рождается логистика. Достаточно просто понаблюдать за торгами: человек смотрит, сколько стоит товар, и тут же считает, во сколько ему обойдется доставка. А если отразить это в одной сумме, то нашему клиенту, без сомнения, будет намного удобнее.

Нужно сказать, что руководство биржи практически сразу одобрило идею формирования биржевой логистики. Была проделана огромная работа. И хотя сегодня она не закончена и многое еще пред-





Биржевой склад ООО «Л-БИТ Групп» (г. Минск)

та он не менял стоимость фрахта. Бывают ситуации, когда, допустим, заявка выставляется на 1-3 месяца. В зависимости от экономического положения стоимость фрахта может меняться, но наш перевозчик оставляет ее прежней.

Биржевой склад определяет географически место нахождения и передачи товаров. До недавнего времени у нас на бирже товар реализовывался на условиях FCA. С аккредитацией биржевых складов в других странах появилась возможность определить расстояние между точкой продажи и точкой потребления, и, соответственно, если известно расстояние, то можно определить и стоимость перевозки. Сегодня продавец, выставляя заявку на товар, пишет: стоимость товара на продажу на условиях FCA составляет столько-то, а в дополнительных условиях обозначает, что этот товар может быть передан на биржевом складе, и перечисляет, на каких именно складах, указывая стоимость доставки до каждого из них. Товар приходит на биржевой склад — на этом обязанности продавца и перевозчика заканчиваются, и начинается работа биржевого склада с покупателем. В соответствии с отдельными договоренностями склад может этот товар расфасовать, растаможить, развезти по магазинам и т.д. География предложения, естественно, постоянно расширяется: это уже не только Беларусь (здесь свои услуги предлагают 7 биржевых складов), но и 17 складов, аккредитованных биржей за границей.

Институт биржевых экспертов действует у нас следующим образом. Это независимые сюрвейерские компании, которые принимают реализованный товар. Понятно, что при процедуре передачи товара должен присутствовать приемщик от обеих сторон по договору. Но чтобы представители компаний не ездили на места по каждой сделке, заключается договор с независимыми компаниями. В числе наших биржевых экспертов такие авторитетные компании, как Hamilton, SGS, Белорусская торгово-промышленная палата. Самый главный момент здесь — все наши сюрвейеры осуществляют методику контроля по одной схеме.



Биржевой перевозчик ООО «Белинтертранс»

стоит сделать, идея создания биржевой логистики поддержана первым вице-премьером Владимиром Ильичом Семашко. Скажу больше: уже идет разговор о том, чтобы вся лесопродукция, которая выставляется на бирже, реализовывалась через схемы биржевой логистики.

— Какие конкретно логистические услуги предлагает биржа?

— Наша биржевая логистика заключается в том, что мы создаем такую схему, при которой на биржевых торгах есть возможность не только совершить сделку, но и параллельно просчитать логистику доставки товара покупателю. И если по закону биржа несет ответственность только по торговой сделке, то сегодня мы эту ответственность переносим и на логистику. Для реализации этой технологии у нас есть партнеры — биржевые перевозчики, биржевые склады и биржевые эксперты.

Биржевые перевозчики — это транспортно-экспедиционные компании, с которыми мы заключаем договор и предлагаем им участвовать в передвижении биржевых товаров. Важный момент: на торгах к стоимости товара прибавляется стоимость транспортных расходов, и мы требуем от нашего перевозчика, чтобы на время исполнения контрак-



Биржевой склад TransnetLogistik GmbH (Германия, г. Франкфурт-Одер)

— **А сколько биржа берет за услуги логистики?**

— Это не зависит от логистики. Биржевой сбор по разным сегментам товаров разный. Допустим, по секции промышленных и потребительских товаров сбор смешной. Продавец платит 0,1% — всего один доллар из тысячи при заключении контракта. Остальное — программное обеспечение, формирование заявок — бесплатно. Большая работа проводится по формированию цены. Это на первый взгляд все очень просто — взять цену товара и прибавить к ней цену доставки. Но если биржа берет на себя обязанности по доставке, то биржа должна проконтролировать и исполнение. Да и саму цену нужно сформировать, а для этого нужны люди, телефонные разговоры и т.д., но денег за размещение заявок мы не берем. Биржа зарабатывает скорее тактический потенциал: чем более обширной является наша сеть биржевых складов, тем больше продаж.

— **Какие требования вы предъявляете к компаниям, которые хотят сотрудничать с биржей в сфере логистики?**

— Для технического исполнения логистических услуг биржевыми складами, перевозчиками и экспертами было создано ООО «Брокер биржевой логистики» (Брокер). Биржа передала этой компании все полномочия по организации и исполнению биржевой логистики. Она также возложила на Брокера ответственность за перемещение биржевых товаров. Взамен биржа дает информацию о совершенных биржевых сделках, а Брокер на договорных отношениях с биржей формирует заявки и отслеживает их продвижение. Помимо этого, Брокер подбирает биржевые склады в других странах, готовит кандидатов на регистрацию в качестве биржевых перевозчиков. Один из крупнейших учредителей Брокера биржевой логистики — компания «Л-БИТ Групп». Первый партнер, с которым мы начинали работать, — «Белинтертранс», входящий в «Л-БИТ Групп». Сегодня у компании большой автопарк, мы с ними можем обеспечить перевозки от Казахстана до Франкфурта. Кроме того, у компании

зарегистрированы 3 биржевые склада — в Казахстане недалеко от Алматы, в Беларуси под Минском и в Германии — во Франкфурте. Если клиенту нужно обеспечить перевозку по этому маршруту, то, соответственно, автоперевозчик будет один и склад тоже один. В результате — стоимость услуг уменьшается. Если говорить о дальнейшем развитии перевозок, то здесь не обойтись без открытия новых складов, чтобы закрыть ими все расстояние между продавцом и покупателем. Такая система позволит поднять конкурентоспособность белорусских перевозчиков.

— **Насколько заинтересованы белорусские перевозчики в сотрудничестве с биржей?**

— На данный момент у нас аккредитовано 6 перевозчиков. На первый взгляд, немного. Дело в том, что мы не ставим задачу создавать конкуренцию среди них, но при условии, что они качественно закрывают имеющийся объем работы. Как только они перестанут справляться, мы подключим дополнительных перевозчиков. Это подстегивает транспортные компании не стоять на месте и развиваться. Замечу, что далеко не все автотранспортные предприятия хотят брать на себя обязательства, которые предусматривает статус биржевого перевозчика (взять хотя бы стоимость фрахта, которая должна быть неизменной). Кроме того, многие предприятия работают с биржевыми перевозчиками на условиях экспедиции, и это их вполне устраивает. Именно поэтому число биржевых перевозчиков относительно невелико. Добавлю еще, что в первую очередь мы поддерживаем отечественных перевозчиков и заинтересованы в том, чтобы именно им отдавать заказы по доставке биржевых товаров.

— **Как дальше биржа планирует развивать логистические услуги?**

— В последнее время автоперевозчики испытывают некоторые трудности в плане разрешительной системы. Есть вопросы и по системам страхования. Тяжело, имея в Беларуси транспортную компанию, ездить на большие расстояния. Поэтому мы сегодня мы с нашими партнерами пытаемся

сделать автотранспортный коридор, который будет распространяться от китайской границы до самых удаленных уголков Западной Европы. Как мы это делаем: в первую очередь аккредитуем биржевые склады. В Казахстане открыт филиал белорусского предприятия ТОО «КазБИТ Логистик». Далее мы сделали биржевой склад в Новосибирске, в планах — Челябинск, ну и затем Москва, Минск, Польша, Франкфурт-на-Одере и Бельгия (здесь находятся крупные покупатели белорусского леса). Южнее мы открыли склад в Габрово (Болгария) и подписали договор о создании склада в Одесском порту и порту г. Белгород-Днестровский (Украина). Имеются биржевые склады во всех прибалтийских портах. Таким образом, мы замкнули сеть биржевых складов: Север — Юг — Восток — Запад. А что касается автомобильных перевозок, то, например, плечо Бельгия — граница Китая сейчас можно использовать для перевозок именно автотранспортом, то есть современные автопоезда, которые могут покрывать эти расстояния с наименьшими временными затратами. Сегодня этому способствуют и сравнительно неплохие автотрассы. Мы буквально на днях доставили по одному из контрактов импортный груз из Ташкента на Брестский ковровый комбинат.

Развитию биржевых автоперевозок способствует и развитие нашей биржевой площадки промышленных и потребительских товаров. Если наши сырьевые площадки — лес, металл, сельхозпродукция — чаще всего используют железнодорожный транспорт, поскольку объемы у них больше, то в секции промышленных и потребительских товаров представлена широкая номенклатура самой разной продукции — от текстиля и продовольствия до машин и оборудования. И если, допустим, нужно какую-то партию в 20 тонн отправить в Новосибирск, то это, конечно, автопоезд. Поэтому, развивая свои торговые площадки, совершенствуя технологии торгов, биржа работает и в интересах белорусских перевозчиков, экспедиторов, складских организаций, производителей и потребителей — страны в целом.



БЕЛОРУССКАЯ
УНИВЕРСАЛЬНАЯ
ТОВАРНАЯ БИРЖА

Биржевые склады

	Беларусь	7		Бельгия	1		Литва	1
	Латвия	6		Болгария	1		Польша	1
	Россия	3		Германия	1		Украина	1
				Казахстан	1		Эстония	1



Для получения дополнительной информации используйте контактный телефон: (+375 17) 309-37-37 — отдел логистики.

Контактное лицо — Игнатович Павел Иванович, e-mail: p.ignatovich@butb.by.

Логистика Янтарного побережья

Международный проект: факты, мнения, комментарии

Республика Беларусь включена в список государств, участвующих в международном проекте «Логистика Янтарного побережья» (Amber Coast Logistics). Кроме нашей страны участницами проекта стали еще пять прибалтийских держав – Дания, Германия, Литва, Латвия и Польша.

Основная задача проекта — повысить транзитную привлекательность региона и, как следствие, увеличить количество грузов, доставляемых через порты Балтийского моря. И хотя, в отличие от других государств-партнеров, наша страна не располагает выходом к морскому побережью, выгодное внутриконтинентальное географическое положение Беларуси позволяет успешно осуществлять транзит в направлении морских портов Балтики. На первых этапах проекта ученые и специалисты-практики провели исследования транзитного потенциала и развития логистики региона, выработали для каждой из стран методические рекомендации, которые могут быть реализованы при наличии заинтересованного подхода.





СПРАВОЧНО

Проект «Логистика Янтарного побережья» реализуется с октября 2011 года по март 2014.

Ведущий партнер проекта —
Порт Гамбург Маркетинг.

Партнеры с белорусской стороны:

- Институт бизнеса и менеджмента БГУ
- научно-технологический парк БНТУ «Политехник»
- CASE-Беларусь
- Ассоциация международных экспедиторов и логистики «БАМЭ».

Ассоциированными партнёрами выступают:

- Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь
- «Белинтертранс — транспортно-логистический центр»
- РУП «Белтаможсервис»
- БелНИИТ «Транстехника»
- СООО «Эмонс Экспедиция»
- ООО «КТЛ»
- СООО «АлевТранс».

Перспективы транзита: за и против

Грузооборот между Европейским Союзом и его восточными партнерами постоянно растет. По оценке экспертов проекта поток грузов, перевозимых автомобильным транспортом между Евросоюзом и Россией, к 2025 году увеличится по сравнению с 2010 годом в 2,5 раза. Важным шагом в этом направлении явилось также создание Таможенного союза и единого экономического пространства между Республикой Беларусь, Российской Федерацией и Республикой Казахстан. В результате устранения таможенных барьеров между тремя странами сроки поставок сократились как минимум на один день. Кроме того, уменьшились время и трудовые ресурсы, необходимые для осуществления перевозок.

Однако это преимущество может быть безвозвратно утеряно уже в ближайшие несколько лет, если власти Беларуси и России не примут серьезные решения относительно модернизации транспортной инфраструктуры. Уже сегодня страны

— участницы Таможенного союза с трудом обслуживают стремительно увеличившийся грузопоток, что вынуждает глобальных игроков международного рынка грузоперевозок перенаправлять свои транспортные средства по другим маршрутам и не выходить на рынки Беларуси и России.

В зону внимания экспертов попали 5 транспортных коридоров, которые проходят через данный регион. Коридор Гамбург–Берлин–Варшава–Брест–Минск–Москва назван наиболее перспективным направлением для эффективной связи с Западной Европой. Но в то же время пока это направление имеет слабую инфраструктуру, так необходимую для увеличения грузопотока: отсутствие автомагистрали между Варшавой и белорусско-польской границей, недостаточная логистическая инфраструктура на самой границе, сложные таможенные процедуры, которые приводят к возникновению очередей для грузовых автомобилей, неудовлетворительное состояние магистралей на территории Польши.

Павел Владимирович БОЖАНОВ, начальник управления развития транспорта и логистики Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь:

«Когда к нам обратились организаторы этого проекта, мы его активно поддерживали, так как для нас очень важной является его исследовательская составляющая. Мы, как правило, оперируем оценками и результатами исследований, которые проводят государственные учреждения. Именно поэтому нам важно было изучить мнение не только независимых белорусских экспертов, но также и международных. Очень важный аспект при этом — доступность региона. В советское время в Беларуси была создана достаточно широкая сеть автодорог, железных дорог, был развит водный транспорт. Наша главная задача в связи с этим в настоящее время — эту инфраструктуру сохранить и поддержать. Мы считаем, что наш регион доступен, а вот исследователи нам указывают на те «узкие» места, которые требуют нашего особо пристального внимания. Надеюсь, что этот международный проект станет значительным подспорьем для успешной реализации наших планов по совершенствованию белорусской транспортной системы. Мы сможем, таким образом, ссылаться на выводы независимых экспертов, чтобы нас в дальнейшем не упрекнули в необъективности наших стратегических решений и разработок».

Главное — увидеть барьеры. Чтобы преодолеть

Для того чтобы выяснить, с какими проблемами встречаются грузоперевозчики в странах Балтийского региона, ученые изучали все составляющие процесса перевозки вплоть до климата и рельефа. С технической точки зрения, для автомобильного транспорта барьеров не отмечено, хотя некоторые нюансы все же присутствуют. Так, национальные дорожные сети стран — участниц проекта имеют различные стандарты. Все задействованные государства имеют густую сеть автодорог, однако доля дорог с высокой пропускной способностью разная. Например, в Дании и Германии автомобильный транспорт — быстрый и надежный, в то время как в других странах-партнерах значимость данного вида транспорта меньше, что ведет к замедлению доставки по второстепенным дорогам. Имеются различия в параметрах максимальной длины и веса транспортного средства. Например, в Дании они тяжелее, в Беларуси — длиннее. До сих пор страны не нашли общего подхода в отношении большегрузных грузовиков, так называемых многосезонных автопоездов.

К техническим барьерам исследователи отнесли и отсутствие достаточного количества линий фиксированной связи и широкополосного доступа в сети связи, что значительно замедляет обмен данными между всеми участниками цепочки поставок.

Однако самым масштабным сдерживающим фактором являются административные процедуры. Высокую оценку экспертов получили только перевозки внутри ЕС, где не требуется пересечения внешних границ. Когда же груз покидает Евросоюз, то начинаются проблемы. Перевозки по маршруту ЕС–Россия, Запад–Восток сопровождаются высокими административными расходами, а импорт из Украины в страны региона — бюрократическими препятствиями. Затраты на время — один из важных параметров, определяющий качество и надежность доставки, — чаще всего связан с процедурами пограничного и таможенного контроля. Препятствует доступности грузоперевозок и коррупция, причем



Наталья Викторовна ГАРБУЗ, консультант по логистике Ассоциации международных экспедиторов и логистики «БАМЭ»:

«Все начиналось с инициативы Министерства транспорта и коммуникаций, которому было необходимо найти некоммерческое предприятие, способное обеспечить эффективное взаимодействие с реальным сектором — транспортно-экспедиционными компаниями и логистическими центрами. Именно наша Ассоциация международных экспедиторов и логистики информировала предприятия реального сектора об этом проекте. Нашей основной задачей являлась координация всей работы и проведение соответствующих семинаров. В качестве примера можно назвать бизнес-семинар и деловую поездку в Барселону (Испания) с целью ознакомления со средиземноморским регионом. Также мы принимали участие в деловой поездке в крупнейший немецкий порт Гамбург, впечатления от которой были поистине незабываемыми: мы получили уникальную возможность своими глазами увидеть совершенно новую организацию логистики, основанную на современных IT-технологиях и полностью автоматизированную. Вместе с нами в поездке участвовали и топ-менеджеры белорусских компаний, которые теперь уже совсем иначе оценивают ситуацию, сложившуюся как в мировой, так и в белорусской логистике».

исследователи выявили, что транспортные компании в основном предлагают мзду пограничному и таможенному персоналу. Исключение составляют Дания и Германия: там опрошенные заявили, что никогда не платили таможенникам за решение своих вопросов. Две трети компаний никогда не давали взятки в Польше. В Прибалтике (Литва, Латвия и Эстония) только треть опрошенных может вести дела без взяток. От 30 до 42 % транспортных компаний, работающих в Беларуси, Украине и России, должны были часто платить таможенному персоналу.

Для Беларуси: полезный совет лишним не бывает

На основании полученных данных эксперты разработали рекомендации для каждой страны — участницы проекта, которые помогли бы улучшить транзитные возможности и посодействовали наращиванию транзита. Белорусским властям эксперты советуют способствовать интеграции в мировые региональные экономические и политические блоки, такие как ВТО и ЕС. Приветствуются и любые соглашения о зонах свободной торговли со странами региона, которые смогут оказать позитивное воздействие на транзит. Учитывая, что основные участники региона Балтийского моря — члены ЕС, Беларуси нужно добиваться правового сближения с ЕС в сфере транспортировки товаров, что должно стать приоритетом национальной политики в данной сфере для Совета Министров, Национального собрания и Министерства транспорта и коммуникаций. Основное внимание следует уделить техническим стандартам для транспортных средств, перевозке опасных грузов и фитосанитарным нормам контроля. Таможенным органам рекомендуется отменить ряд устаревших норм, препятствующих транзиту. В первую очередь это касается обязательного сопровождения отдельных товаров. Также необходимо совершенствовать таможенные процедуры и активно использовать IT-решения, которые ускоряют процесс и снижают объем бумажной работы. Спо-

Анатолий Денисович МОЛОКОВИЧ, заведующий кафедрой логистики Института бизнеса и менеджмента технологий Белорусского государственного университета, координатор проекта

«У этого проекта непростая судьба. С первого раза в Европейском Союзе его не утвердили. Причиной явилось неучастие в проекте Республики Беларусь, хотя приглашение участвовать было направлено. В результате при рассмотрении в ЕС вопросов, касающихся содержательной части проекта и его значения в целом для транзита в регионе, была отмечена необходимость обязательного участия в проекте Республики Беларусь, учитывая ее геополитическое положение. Таким образом, проект стартовал в 2011 году, когда к нему присоединилась Беларусь. Мы провели широкомасштабные исследования. В настоящее время планируем издать монографию, в которой будут отражены все практические аспекты, связанные с проектом, чтобы максимально полно и объективно донести эту информацию до широкой общественности. В частности, мы провели исследования и сделали заключение о возможности увеличения объемов грузопотоков, проходящих через нашу страну, в случае внесения изменений в действующее законодательство и гармонизации его с законодательством Европейского Союза. Расчеты убедительно доказали, что объем грузоперевозок через Беларусь может возрасти в полтора раза. А, учитывая все остальные факторы (инфраструктура, дороги, таможня), объемы транзита могут быть увеличены втрое».

собность Беларуси пропускать растущие объемы транзита будет зависеть и от возможности пропускных пунктов на границе, и от развития внутренней транспортной инфраструктуры.

Цель: транснациональная логистическая система

Кульминацией проекта «Логистика янтарного побережья» должно стать внедрение региональной логистической системы. Выработать рекомендации по ее развитию эксперты планируют к февралю 2014 года по результатам итоговой конференции проекта в Гамбурге. Внимание специалистов сосредоточено не на общих макроэкономических проблемах, а на конкретных, ориентированных на бизнес задачах, в первую очередь — по развитию логистических центров в малодоступных районах. Дело в том, что сегодня грузопотоки проходят мимо логистических центров, находящихся в районах с низкой

доступностью. Причина: международные грузоперевозчики не информированы о том, что на пути следования находится центр, который предлагает те или иные услуги, а логисты, в свою очередь, не осведомлены, кто и что возит мимо них. Свести всех участников транспортного рынка региона на одной площадке в глобальной сети Интернет — основная интеграционная задача. Планируется, что специальный веб-сервис даст возможность логистическим центрам, грузовым комплексам и портам Балтийского побережья более доступно и оперативно информировать о своих услугах. Организаторы проекта приглашают всех заинтересованных игроков транспортного рынка Беларуси подключиться к решению поставленных задач и стать участниками проекта.

Материал подготовила Ольга ГОРБАЧЕВА.

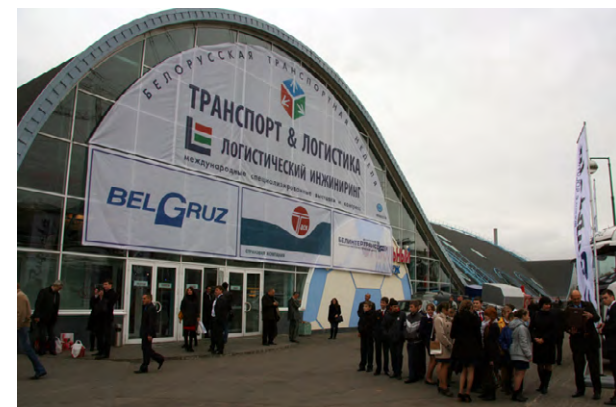
На перекрестке интересов

Прошедшая в начале октября Белорусская транспортная неделя по-хорошему всколыхнула деловую транспортную общественность. Одним из кульминационных событий этого форума для всех, кто занят автомобильными перевозками, стало, безусловно, заседание Регионального комитета Международного союза автомобильного транспорта (IRU) по делам ЕврАзЭС. В звучном названии консультативного по сути органа нет пафоса, но скрыты немалые перспективы. Обсуждаемые здесь вопросы носят неизменно острый, злободневный характер, а от решения рассматриваемых проблем зависит будущее международного рынка автотранспортных услуг. Формат дискуссионной площадки позволяет приглашать к диалогу представителей государственной власти, бизнеса, общественных объединений, науки и прессы. Повестку дня заседания сформировали примерно десять вопросов, но особый накал дискуссия приобрела при обсуждении перспектив либерализации рынка автомобильных грузоперевозок на территории Таможенного союза и Единого экономического пространства (ЕЭП), а также кризисной ситуации, сложившейся с применением системы МДП в России. Оба вопроса напрямую затрагивают интересы всех трех сторон интеграционного процесса. Впрочем, не будем чрезмерно обобщать: интересы вполне обычных транспортных компаний – и больших, и маленьких – также поставлены на кон в этой игре.

Быть или не быть?..

Этот совсем не риторический вопрос вполне применим к ситуации с либерализацией рынка автомобильных перевозок в рамках Таможенного союза и ЕЭП. Многие связывают процесс расширения экономических свобод в транспортном секторе исключительно с отменой разрешительной системы на перевозки грузов автотранспортом в/из третьих стран – задачей, конечно, важной, но не исчерпывающей содержания либерализации.

Работа в этом направлении проходит в рамках сотрудничества Евразийской экономической





комиссии (ЕЭК) и, в частности, Департамента транспорта и инфраструктуры и национальных транспортных ведомств Беларуси, России и Казахстана, а также общественных объединений, представляющих интересы транспортных компаний. Именно в ЕЭК осуществляется подготовка проектов международных договоров, решений и рекомендаций, обеспечивающих дальнейшую интеграцию трех стран, а также мониторинг и контроль их исполнения. Решения этого наднационального органа носят характер правовых актов прямого действия и обязательны для исполнения сторонами.

Чтобы было понятно, как развиваются законодательные процессы в «утробе» ЕЭК, скажем, что для всестороннего обсуждения актуальных проблем при экономической комиссии созданы профильные консультативные комитеты. В нашем случае интерес представляет работа Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре, а в нем – подкомитета по автомобильному транспорту.

Все дискуссии между представителями государства и бизнеса трех стран происходят здесь, и без такого обсуждения не принимается фактически ни одно решение. На самом деле сторон в таком переговорном процессе может быть больше: ЕЭК наладила тесное сотрудничество со всеми международными организациями, форумами в сфере транспорта, опыт которых может быть

полезен для развития транспортной отрасли в Таможенном союзе и ЕЭП.

Самыми «чувствительными точками» на сегодняшний день в сфере международных автомобильных грузоперевозок в рамках Таможенного союза и ЕЭП **Максим Асаул, заместитель директора Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК (на фото)**, назвал вопросы, связанные с применением разрешительной системы на перевозки грузов автомобильным транспортом в/из третьих стран, а также вопрос об осуществлении каботажных перевозок.

В настоящее время, по его словам, вопросы применения разрешений на перевозки в/из третьих стран регулируются двусторонними договорами о международном автомобильном сообщении. Опыт Евросоюза в части либерализации автомобильных перевозок свидетельствует о необходимости поэтапных преобразований в этой сфере. В условиях существенных различий в нормативно-правовом регулировании рынка перевозок грузов транспортными компаниями в государствах – членах Таможенного союза и ЕЭП форсирование либерализации автомобильных перевозок, по мнению экспертов ЕЭК, невозможно.

Исходя из этих принципов, ЕЭК предложила сторонам следующие три шага по либерализации рынка автотранспортных услуг.

На первом этапе, как ожидается, будет осуществлена гармонизация нормативных правовых актов в области автотранспортной деятельности, стандартов, технических условий и пр., произойдет завершение присоединения к международным соглашениям, определяющим условия функционирования автомобильного транспорта, будут выработаны механизмы осуществления перевозок в/из третьих стран между государствами по специальным разрешениям, а также критерии для определения института «перевозчик ЕЭП».

На втором этапе предполагаются практическое внедрение механизмов осуществления перевозок

по специальным разрешениям, разработка концептуальных подходов к осуществлению перевозок в/из третьих стран в рамках ЕЭП, выработка мер по развитию автодорожной сервисной инфраструктуры, способствующей повышению качества услуг, сокращению сроков перевозки, соблюдению режимов труда и отдыха водителей. Одновременно будут созданы условия для безопасной и экологически «чистой» эксплуатации транспортных средств международных автомобильных перевозок, унифицированная система страхования и ответственности, выработаны механизмы введения в практику института «перевозчик ЕЭП».

И лишь на третьем этапе произойдет либерализация рынка автотранспортных услуг на основе формирования условий добросовестной конкуренции, будет обеспечен доступ на этот рынок компаний по критериям добропорядочности, финансовой устойчивости и профессиональной компетентности, а также создана единая информационная база производителей транспортных услуг в рамках ЕЭП. В итоге будут созданы унифицированный механизм и система регулирования рынка услуг автомобильного транспорта.

Каждому из нас при этом хотелось бы понимать, где именно, в какой точке этой «системы координат» мы находимся сегодня и как быстро будем двигаться в ней к поставленным целям.

Представитель ЕЭК констатировал: сегодня Республика Казахстан и Российская Федерация поддерживают перечисленные выше подходы к либерализации автомобильных перевозок. В то же время Республика Беларусь выступает за более быстрый, буквально начиная с 2015 года, переход к безразрешительной системе и полной либерализации рынка автотранспортных услуг.

Такой дисбаланс интересов неоднократно обсуждался на дискуссионных площадках ЕЭК, но к единому мнению сторонам пока прийти не удалось. В связи с этим, поскольку в настоящее время разрабатывается проект Договора



о Евразийском экономическом союзе, который должен вступить в силу, как предполагается, с 1 января 2015 года, уже проводятся двусторонние консультации между Министром по энергетике и инфраструктуре ЕЭК Даниилом Ахметовым и соответствующими министрами (заместителями министров) Беларуси, Казахстана и России. В результате состоявшихся консультаций наметились подвижки в той части, что и Российская Федерация, и Республика Казахстан, наконец, обозначили возможные сроки реализации этапов либерализации. Наши партнеры предлагают продолжить осуществление автомобильных перевозок в/из третьих стран по разрешениям в Евразийском экономическом союзе с 2015 по 2025 год, и лишь после этого срока переходить к безразрешительной системе по мере гармонизации законодательства, регламентирующего соответствующую деятельность. С представителями белорусского Минтранса такая встреча пока не состоялась.

В ходе обсуждения этого вопроса российская сторона выразила озабоченность перспективами требующейся гармонизации налогового и прочего законодательства в Таможенном союзе. В частности, **президент АСМАП Евгений Москвичев (на фото)** поинтересовался, готовы ли министерства финансов и экономики трех стран к созданию равных экономических условий для работы автомобильного транспорта – условий, похожих на те, что существуют в Евросоюзе?

Пока лизинг в Европе «весит» 3 %, а у нас... в разы больше. Стоимость Мерседеса, который перевозчики покупают на территории России или Беларуси, составляет 114 тысяч евро, а на Западе – 78 тысяч евро... Сможет ли Таможенный союз выработать такие единые правила игры, которые будут выгодны всем трем сторонам и позволят перевозчикам государств – членов ЕЭП успешно конкурировать со своими европейскими коллегами? По сути, Таможенный союз должен стать общим рынком, на котором одинаково комфортно себя будет чувствовать и казахский перевозчик, и российский, и белорусский.

Учитывая масштабный и всеобъемлющий характер рассматриваемых вопросов, их обсуждение будет продолжаться. Но, как уже было отмечено, это не единственные проблемы либерализации рынка транспортных услуг.

Параллельно ЕЭК проводит работу по выявлению барьеров, препятствующих осуществлению международных автомобильных перевозок, определяет меры и сроки по устранению таких препятствий. В каждом случае есть и ответственная сторона. К примеру, в настоящее время проект Правил допуска автомобильных перевозчиков стран ЕЭП к осуществлению международных автомобильных перевозок разрабатывают совместно Минтранс Казахстана и КазАТО. За подготовку проекта единых требований и условий перевозки тяжеловесных, крупногабаритных и опасных грузов, а также порядка оформления разрешительных документов отвечают Минтранс России и АСМАП. Белорусская сторона также не сидит без дела: Минтрансу Беларуси и Ассоциации «БАМАП» предстоит подготовить проект Соглашения об условиях осуществления автомобильных перевозок в рамках Таможенного союза и ЕЭП.

Что касается непосредственно самих барьеров, то таковыми, как уже можно понять, по мнению экспертов ЕЭК, являются, соответственно, наличие разрешительной системы осуществ-

ления международных автомобильных перевозок в рамках ЕЭП; несоответствие предельно допустимых масс, осевых нагрузок и габаритов транспортных средств в документах трех стран; значительные различия в порядке оформления специальных разрешений на перевозку крупногабаритных и(или) тяжеловесных грузов в странах ЕЭП; установленные законодательствами Беларуси, России и Казахстана различные условия допуска национальных перевозчиков к международным автомобильным перевозкам.

У работы ЕЭК есть и вполне ощутимые результаты – например, в сфере технического регулирования, относящегося к работе автомобильного транспорта. К настоящему времени уже приняты несколько технических регламентов, среди которых технический регламент Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» и технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств».

Применение этих документов начнется с 2015 года.

Кто даст гарантию?

В работе Регионального комитета приняли участие Генеральный секретарь IRU Умберто де Претто, эксперты Постоянного представительства IRU в Евразии, заместитель Министра транспорта и коммуникаций Александр Шишко и специалисты Министерства, представители Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК, руководители национальных ассоциаций международного автомобильного транспорта Беларуси, России, Казахстана, Украины, Молдовы, Эстонии, Кыргызстана, представители ведущих автотранспортных компаний нашей страны. Столь широкое представительство позволило всесторонне обсудить еще один острый и болезненный для международных перевозчиков вопрос – о ситуации с применением системы МДП в России.



В последние дни октября, соответственно, уже после того, как прошло заседание Регионального комитета в Минске, представители российской деловой общественности предприняли ряд решительных шагов с намерением отстоять возможность дальнейшей работы по системе МДП, среди которых открытое обращение к Президенту Российской Федерации Владимиру Путину. Не исключено и хочется надеяться на то, что в

ближайшее время цивилизованный выход из сложившейся ситуации будет найден. Поэтому пока, избегая категоричности в суждениях и поспешных выводов, лишь опишем характер состоявшейся дискуссии, а также приведем наиболее интересные и аргументированные суждения ее участников в пользу системы МДП.

В Беларуси, можно говорить с уверенностью, нет двоякого восприятия проблемы. По словам, **Александра Шишко, заместителя Министра транспорта и коммуникаций (на фото)**, белорусский Минтранс считает сотрудничество с IRU и Ассоциацией «БАМАП» одним из основных, приоритетных направлений в сфере международного транспорта. И позиция отечественного транспортного ведомства вполне определенная: система МДП на сегодняшний день перспективна, удобна и безопасна.

Проблема в то же время существует и не может не волновать представителей автотранспортного сектора: 25 % сегодняшнего торгового оборота приходится именно на автомобильный транспорт. Сама же система МДП охватывает 58 государств. Ее отмена, по мнению Евгения Москвичева, и введение некоей национальной гарантии не позволит возить грузы так же быстро из пункта «А» в пункт «Б». Любой другой вариант гарантии, с точки зрения руководителя АСМАП, повлечет за собой увеличение затрат, которые сегодня несут перевозчики по участию в системе TIR-Carnet, в два-три раза, и продолжительности доставки груза – минимум на 30 процентов. В конечном счете, все это приведет к росту цен на товары для конечного потребителя.

Свое мнение высказал **Лаури Лусты, руководитель Департамента МДП Ассоциации «ЕРАА» (Эстонская Республика) (на фото)**, который заметил: «Все понимают, что итоговый счет за любое решение этой проблемы заплатит потребитель, прежде всего российский. В то же время невозможно планировать какие-то резкие шаги, пока спор в России не урегулирован

на юридическом уровне. Остается надеяться, что здравый разум в ситуации с применением Конвенции МДП победит».

По словам **Александра Солощева, генерального директора Ассоциации «БАМАП» (на фото)**, этой ситуации вообще могло бы не случиться, если бы своевременно было принято решение по принципиальным вопросам осуществления международных перевозок по процедуре МДП и функционированию системы в Таможенном союзе. Почему?.. Такое соглашение определило бы, в первую очередь, порядок открытия, закрытия и прочих действий по процедуре МДП на территории Таможенного союза. Кроме того, был бы еще раз оговорен и согласован сторонами порядок предъявления требований платежа и т.д. То есть были бы на еще одном уровне – уровне Таможенного союза – определены основные моменты применения Конвенции МДП. Ведь в Евросоюзе система МДП успешно работает. Конечно, в каждом случае, когда процедура МДП имеет внутренне применение, будь то Евросоюз или Таможенный союз, оговариваются какие-то свои особенности, но в целом база процедуры остается нерушимой.

Среди наших трех стран, к сожалению, до сегодняшнего дня даже на уровне компетентных органов, в первую очередь транспортных ведомств, существуют очевидные разногласия.

Обсудили международные эксперты и возможные последствия отмены системы МДП в России. В частности, было высказано мнение о том, что если с 1 декабря процедура МДП перестанет действовать в России, но будет по-прежнему актуальной в Беларуси и Казахстане, то дальнейшее негативное развитие ситуации чревато... фактически восстановлением внутренних границ в Таможенном союзе.

Ведь что может произойти? Да, перевозчики войдут с книжкой МДП в Беларусь или Казахстан. Но дальше их транзитный путь лежит через Россию, где будет работать национальная



процедура обеспечения транзита. Это предполагает необходимость обеспечения маршрутизации, т.е. таможенные органы, скажем, белорусские будут обязаны направить транспортное средство в ближайший таможенный орган Российской Федерации. То, от чего три страны с большими усилиями уходили на протяжении многих лет, создавая Таможенный союз, вернется и снова станет реальностью.

Итог дискуссии по проблеме подвел **Генеральный секретарь IRU Умберто де Претто (на фото)**, который выразил безусловную готовность совершенствовать процедуру МДП вслед за изменяющимися реалиями экономики, условиями осуществления международных автомобильных перевозок с тем, чтобы процедура удовлетворяла самым различным актуальным требованиям и потребностям транспортных организаций, целых стран и их объединений. Для этого эксперты IRU предлагают всем заинтересованным сесть за стол переговоров и искать взаимоприемлемые условия работы. «Взорвать бомбу», одним махом разрушить выстраиваемую десятилетиями систему, по словам руководителя IRU, не является конструктивным шагом, способным цивилизованно изменить реальность к лучшему.

Вячеслав МИЛЬЯНЕНКО.



группа компаний ЗОНА ЛОГИСТИКИ

ТЕРРИТОРИЯ ВАШЕГО ПРЕИМУЩЕСТВА

- Международные перевозки грузов всеми видами транспорта.
- Регулярные рейсовые линии автопоездов.
- Сборные грузы по расписанию.
- Рациональные решения в области логистики.
- Парк собственного транспорта.



УНП 691149073

Тел.: +375 17 507 51 16/17/18

Velcom: +375 44 77 88 717

МТС: +375 29 707 07 17

Факс: +375 17 507 51 19

E-mail: info@lz-group.net

Груз был. Да сплыл...

История одного расследования

Международные автомобильные перевозки — один из наиболее популярных и востребованных способов перемещения грузов. К тому же бизнес этот довольно прибыльный, поэтому множество компаний строят свою деятельность именно на оказании услуг по грузоперевозкам. Это и растущие как грибы после дождя мелкие предприятия, предлагающие экспедиторские услуги, и масштабные транспортно-логистические центры с полным комплексом соответствующих услуг. Однако, даже при наличии значительного количества таких предприятий, обеспечивающего широкий выбор, заказчики услуг часто не удовлетворены их качеством.

Среди основных причин такого положения дел специалисты называют в первую очередь плохую организацию перевозок, а также дефицит квалифицированных кадров, из-за чего ответственную должность зачастую занимает неопытный — «сырой» — специалист, профессиональные навыки которого, как и знание законодательной базы, регулирующей данную сферу деятельности, оставляют, мягко говоря, желать лучшего.

Как и любой бизнес, деятельность по осуществлению грузоперевозок сопряжена с высокими рисками, к которым в первую очередь можно отнести повреждения и утрату груза, вызванные различными

причинами. Не секрет, что часто это происходит в связи с противоправными действиями лиц и организаций, привлекаемых к выполнению перевозки.

В интернете эта тема очень живо обсуждается на различных форумах, публикуются «черные» списки транспортных компаний, заказчиков и экспедиций, которые, к сожалению, постоянно пополняются новыми именами.

На практике в подобные неприятные ситуации чаще всего попадают заказчики, желающие любым способом сэкономить на перевозках. При этом их привлекают низкая цена доставки при любом виде расчета и длительные отсрочки платежа. Такие за-

казчики неистово мониторят рынок перевозчиков в поисках наименьших затрат и в конце концов находят некую «транспортную фирму», которая обещает доставить груз «в целости и сохранности» за мизерные деньги. Итог печален — в неизвестном направлении исчезают все: груз, автомобиль, водитель и сама «транспортная фирма».

Нет, прав был, все-таки, классик: «не гонялся бы ты, поп, за дешевизной».

Увы, но далеко не всегда удается быстро и без проблем урегулировать спорные моменты по возмещению убытков пострадавшей стороне. Случается, что невозможность прийти к компромиссу приводит к затяжным судебным тяжбам между заказчиком и исполнителем перевозки.

Об одном таком деле, история которого началась еще в начале 2012 года, рассказала нам ведущий юрист консульта представительства ООО «Роллингер Логистика» в Республике Беларусь **Татьяна ЕФРЕМОВА:**

— Все начиналось довольно благополучно. Мы заключили договор с довольно известным белорусским предприятием (далее будем называть его «ООО» — ред.) на выполнение перевозки груза — косметической продукции — на сумму свыше 320 тысяч евро по маршруту Франция — Россия. С «ООО» на тот период мы работали недолго — с конца 2011 года. Никаких вопросов по выполненным заказам не возникало, поэтому мы доверили им и эту перевозку. Для ее выполнения «ООО»



От груза с косметической продукцией на сумму 320 тысяч евро, которая, по всей видимости, уже кем-то успешно реализована, остались только прекрасные воспоминания. Да еще эта фотография...

да начиналась вся эта эпопея с утраченным товаром, мы и представить себе не могли, что она растянется на столь длительный срок, тем более что хозяйственным судом Минска было вынесено решение о взыскании с «ООО» суммы ущерба. Постановление апелляционной инстанции и кассационной коллегии это решение оставило без изменения. Но ответчик с выплатами не торопился. Все, что мы смогли получить от «ООО», это сумма около 20 тысяч евро. И это даже несмотря на то, что хозяйственный суд пошел им навстречу и предоставил рассрочку платежа сроком на 12 месяцев. Мы были против этой рассрочки, ведь по финансовым документам было очевидно, что ответчик имеет стабильное финансовое положение, работает с прибылью, а месячный оборот денежных средств в несколько раз превышал его задолженность перед истцом.

Считая, что принятые по делу судебные постановления являются незаконными, со стороны «ООО» была подана надзорная жалоба в Высший Хозяйственный Суд Республики Беларусь, в связи с чем исполнение решения, принятого хозяйственным судом, было приостановлено на период рассмотрения и принятия решения по надзору.

Ну, а дальнейшие действия ответчика, мягко говоря, крайне возмутили истца. «ООО» прошло процедуру реорганизации с выделением из его состава нового юридического лица. На баланс этого предприятия передали арестованное имущество — транспортные средства, амортизированные на 80%, малоценное и быстроизнашивающееся имущество 1998 и 1999 годов выпуска, практически не пригодное для использования. Также были переданы дебиторская задолженность на 541 млн. белорусских рублей и кредиторская задолженность на 3,8 миллиарда рублей

привлекло третье лицо — словацкого перевозчика, в транспортное средство которого 2 марта 2012 года и был загружен товар. А спустя три дня мы получили письмо от «ООО» с текстом следующего содержания: «На сегодняшний день связь с перевозчиком потеряна. Мы считаем, что груз украден».

Это сообщение, мягко говоря, повергло нас в шок. Почему и как такое могло произойти? Ответы на многочисленные запросы в ряд инстанций Словакии прояснили ситуацию. Словацкий перевозчик, указанный в документах, действительно существовал. Но автомобиль,

который был подан под загрузку, ему не принадлежал, а водитель этой машины работником данного перевозчика не являлся. Эти и ряд других фактов, на наш взгляд, свидетельствуют о нарушениях процедуры экспедирования автомобильного транспорта, таких как проверка надежности перевозчика, проверка полиса страхования ответственности перевозчика, подтверждение принадлежности обсуждаемого автопоезда парку перевозчика, привлекаемого компанией «ООО».

На исходе 2013-й год, однако до настоящего времени груз не найден и ущерб за его утрату не возмещен. Ког-



Руслан ШАНКИН и Татьяна ЕФРЕМОВА терпеливо разбирают пухлые папки с документами, накопившимися за время долгой судебной тяжбы...

(99,3 % этой суммы составляет долг перед компанией «Роллингер Логистика»), которая в 7 (!) раз превышает дебиторскую задолженность. Кроме того, вновь созданному юридическому лицу передали убыток «ООО» в сумме 2,28 миллиарда рублей. Совершенно очевидно, что активы и обязательства ответчика разделены непропорционально.

Дабы не утомлять читателей, мы не станем в подробностях описывать, сколько порогов официальных инстанций пришлось обить юрисконсульту «Роллингер Логистик», сколько исков и жалоб было подано ею с одной лишь целью — признать реорганизацию и замену стороны процесса недействительными.

— В признании реорганизации недействительной суд нам отказал с пояснением, что мы неправомочны подавать такой иск — это прерогатива уполномоченных органов: правоохранительных, регистрирующих и иных. Но судья зафиксировал факт, что мы не были уведомлены о реорганизации, согласия на замену должника не давали и, следовательно, свое право на досрочное погашение задолженности при замене стороны не реализовали, — продолжает свой рассказ Татьяна Николаевна. — На последнем судебном заседании присутствовала представитель регистрирующего органа — исполкома Минского района. Она пояснила, что процедура регистрации нового предприятия в соответствии с действующим законодательством в настоящее время носит заявительный характер. Это означает, что лицо, регистрирующее фирму, подает пакет документов с заявлением, в котором отмечает, что все формальности им соблюдены. Никакой дополнительной проверки исполком не проводит, хотя ранее она осуществлялась в обязательном порядке. Если бы такие проверки проводились и в настоящее время, мы бы просто не попали в ситуацию, в которой находимся сейчас, — вздохнула Татьяна Николаевна. — Если бы компания, которая взяла на себя обязательство по доставке груза, повела себя по-партнерски, то, по крайней мере, она платила бы добровольно в соответствии с той рассрочкой, которую получила. А теперь с помощью реорганизации долг перешел на новое юридическое

лицо, а «ООО» продолжает замечательно существовать, благополучно работать с другими клиентами, развиваться, открывать новые предприятия, брать транспорт в лизинг, при этом позиционируя себя на рынке надежным партнером.

Нам удалось пообщаться также и с **Русланом ШАНКИНЫМ**, генеральным директором группы компаний «Navigator-M» (г. Москва), в состав которой входит ООО «Роллингер Логистика»:

— В течение последнего года из-за судебных заседаний мне часто приходится бывать в Минске. Ситуацию я расцениваю как из ряда вон выходящую. За многолетнюю деятельность нашей компании случаи, когда с грузом что-либо случалось, можно по пальцам пересчитать. К тому же рассмотрения по ним никогда не доходили до длительных судебных разбирательств, вопрос закрывался обычно в течение 1–2 месяцев. Поэтому, когда произошла утрата данного груза, мы ожидали, что разбирательство закончится в кратчайшие сроки, тем более что «ООО» казалось нам достаточно крупной солидной компанией с большим стажем, которой можно доверять.

Несмотря на наше право подать исковое заявление по этому делу в суд Москвы, было принято решение перенести рассмотрение в Минск. Мы полностью доверяем судебной системе Республики Беларусь. Мы ожидали, что окончательное решение, которое будет принято в нашу пользу в белорусском суде, позволит избежать негативных оценок и суждений из-за сложившихся стереотипов в отношении российской судебной системы.

Я очень благодарен нашему заказчику и получателю так и не полученного груза — за терпение и лояльность, которую они проявляют, пока идут судебные разбирательства. Представителям этого предприятия также приходится приезжать из Москвы для участия в заседаниях. И все же, я очень надеюсь, что дело завершится, и финансовые потери сторонам будут компенсированы.

Как часто предприятия, работающие на территории Беларуси, сталкиваются с утратой грузов? Чем заканчивались для них такие истории? С такими вопросами мы обратились к руководителям нескольких известных транспортно-экспедиционных предприятий.



Владимир ГУРИНОВИЧ, генеральный директор группы компаний «Дженти»:

По большей части логистика нашего предприятия работает на собственный транспорт. «Как правило, мы не загружаем сторонние машины. В исключительных случаях, когда получен хороший контракт и при этом наш автомобильный парк не справляется, мы нанимаем перевозчика, но с одним обязательным условием — мы хорошо знаем перевозчика, проведена проверка документального оформления груза, обязательно наличие страхования. Конечно, случались в практике случаи повреждения груза при ДТП, но ущерб грузовладельцу был возмещен. Но чтобы груз исчез вместе с перевозчиком — таких историй не было...».

Виктор БАРАНОВ, заместитель директора ИП «Трансоушен Бел»:

Наше предприятие занимается автоперевозками недавно, и за этот период мы ни разу не «сталивались с хищением груза. Знаем, что такое явление есть на территории Европы, России, поэтому предпринимаем все необходимые меры для сведения к минимуму рисков, которые могут возникнуть в процессе выполнения перевозки. Начинаем с элементарного — тщательного документального оформления и проверки перевозчиков».

Владимир СЕРГЕЕВ, директор ООО «Интертрансавто», арбитр арбитражного суда при Торгово-промышленной палате Республики Беларусь:

Несмотря на мой большой опыт работы, мне не приходилось вести разбирательство слу-
«чаев, когда груз исчезал вместе с перевозчиком. Знаю, что у коллег такие происшествия бывали. Как правило, исход в таких случаях один: все заканчивается на экспедиторе, ведь перевозчика просто не найти. Поэтому, несмотря на то, что CMR-страхование и страхование ответственности экспедитора носит добровольный характер, не стоит пренебрегать этой рекомендацией, ведь может случиться так, что желание сэкономить выльется в большие финансовые потери».

Николай ЕПИХОВ, заместитель директора ИООО «Асстра Вайсрусланд», член правления ассоциации «БАМЭ»:

Случаи, когда груз исчезает вместе с мошенниками-перевозчиками, происходят как
«в России, так и на территории СНГ, в странах Западной и Восточной Европы, Средней Азии. Беларусь в этом смысле исключение — таких происшествий у нас не было. А вообще, экспедиторская компания несет огромную ответственность за сохранность груза. И какого перевозчика нанять — хорошего или плохого — забота экспедиции. Поэтому мы всегда работаем при условии наличия CMR-страхования и всегда страхуем гражданскую ответственность экспедитора. Это позволяет если не совсем устранить проблему «дорожного криминала», то хотя бы минимизировать его последствия для бизнеса».

Нам приходилось встречаться с хищением части груза на охраняемой стоянке в Украине. Ущерб заказчику мы полностью возместили. Я считаю, что ругаться с крупным клиентом — себе дороже. Кроме того, не стоит забывать о заработанной за многие годы репутации, которую можно потерять в один миг».

Юлия ВЛАДИМИРОВА.

«БАМАП» открывает карты... ТОПЛИВНЫЕ



Есть старый анекдот по Америке середины прошлого века. На выезде из Алабамы водитель видит рекламную надпись возле заправки: «Не упустите возможность в последний раз заправиться 65-центовым бензином!» Он останавливается и просит заправить полный бак. Пока мальчик заправляет ему автомобиль, счастливчик интересуется ценой на бензин в соседнем штате. Мальчик улыбается: «В Джорджии бензин подешевле будет. Около 55 центов за галлон...»

Славные были времена, да ушли безвозвратно. Цена на топливо уже давно не «пол-доллара», зато попасть в подобную ситуацию становится все сложнее. Сегодня у профессионального водителя, находящегося даже в чужой стране, появляется все больше возможностей точно ориентироваться в ценах на бензин.

Среди таких возможностей — топливные карты, являющиеся, по сути, ключом к целому набору сервисов и услуг. Тут тебе и безналичный расчет на условиях отсрочки платежа, и возврат НДС, и учет с контролем со стороны владельца компании в режиме online, и уверенность в качестве топлива, и масса других полезных «прибамбасов». Белорусские транспортные компании сегодня могут выбирать примерно из десятка топливных карт (Berlio, Белоруснефть, E100, EuroWAG, EuroShell и др.), соревнующихся за звание на «самую-самую». А совсем недавно было объявлено о выходе на рынок еще одного «пластика» — топливной карточки «БАМАП», которая станет составляющим элементом системы заправки автотранспорта.

Презентация новой топливной карты состоялась еще 20 сентября в Пинске в рамках мероприятий, приуроченных к финалу 8-го конкурса профессионального мастерства водителей магистральных автопоездов («TIR» писал об этом конкурсе в октябрьском номере). Здесь, на заседании правления ассоциации, при участии генерального директора ООО «Инфорком-центр» Михаила НИКИНА (на фото) и прошло обсуждение всех связанных с

выпуском карточки вопросов. Участие известного бизнесмена обусловил тот факт, что именно российские компании были выбраны поставщиками процессинговых услуг, необходимых для функционирования этой топливной карты.

Стоит отметить, что идея данного проекта возникла в Ассоциации «БАМАП» еще несколько лет назад, но импульс к развитию получила только в нынешнем году и рассматривается сегодня как

возможность снижения расходов перевозчиков на топливо. Вопрос не второстепенный, если вспомнить, что в совокупности затрат на осуществление международных автоперевозок грузов расходы на топливо занимают, по оценкам экспертов, около 35–40 %.

Проведенный ассоциацией международных перевозчиков анализ рынка топливных услуг, а также изучение ситуации на топливном рынке и оценка его основных игроков позволили выбрать претендента для реализации совместного проекта по выпуску топливной карточки «БАМАП» – ООО «Инфорком-центр» и процессинговую компанию ООО «Транс-Арбитр», которая входит в группу компаний «ИНФОРКОМ», имеющую современную процессинговую систему. В ходе переговоров и деловых встреч были выработаны условия реализации и этапы сотрудничества в рамках проекта. И вот по результатам обсуждения были подписаны Соглашение о сотрудничестве и Договор о партнерстве с российским ООО «Инфорком-центр». Со стороны ассоциации, представляющей интересы перевозчиков, свои подписи под документами поставили, соответственно, Николай Боровой, ее председатель, и Геннадий Бальцевич, заместитель генерального директора ассоциации. Документы определяют взаимоотношения сторон, их права и обязанности в контексте реализации проекта по внедрению для белорусских международных автомобильных перевозчиков системы заправки автотранспорта.

Подобный проект, заметим, у Инфоркома не первый. При реализации белорусского проекта будет использован опыт внедрения аналогичной системы в Российской Федерации при посредничестве ассоциации «АСМАП», участниками которой, заключив договоры на использование системы безналичных расчетов за топливо, стали уже более 300 российских международных перевозчиков. Впрочем, условия сотрудничества с ООО «Инфорком-центр» и ООО «Транс-Арбитр» в нашей стране предполагают ряд существенных отличий: белорусский проект разрабатывался специально для отечественных пе-



Геннадий Бальцевич и Михаил Никин подписали Договор о партнерстве

ревозчиков и максимально учитывает специфику их работы. Кроме того, в отличие от российского проекта, белорусская система безналичных расчетов за топливо не предполагает посредничества Ассоциации «БАМАП» при заключении транспортными компаниями договоров на поставку соответствующих услуг. Именно это наряду с иными условиями реализации проекта приведет к сокращению коммерческой цепочки посредников и удешевлению

конечной стоимости услуг для их потребителей – белорусских международных перевозчиков. Таким образом, каждый договор будет заключаться между ООО «Транс-Арбитр» и непосредственно транспортной компанией.

Разъясняя преимущества использования топливных карт «БАМАП», генеральный директор ООО «Инфорком-центр» Михаил Никин особо выделил некоторые условия заправки. Так, белорусский пере-

возчик – пользователь такой топливной карты – получает возможность непрерывной заправки на тысяче АЗС, находящихся на территории Российской Федерации, Казахстана, Украины, Литвы, Эстонии, Польши, Словении и других стран.

Коммерческое кредитование покупки топлива будет происходить на льготных условиях, при которых отсрочка платежа достигает 17 дней. Такой срок объясняется тем, что выставление счетов за заправку автомобилей осуществляется раз в неделю (7 дней), а срок оплаты выставленного счета составляет 10 календарных дней. Большие отсрочки платежа, по мнению Михаила Никина, возможны, но не целесообразны, поскольку ослабляют пользователей карты и приводят к большим задолженностям по оплате. В то же время, срок в 17 дней вполне позволяет компаниям планировать свои расходы на заправку и своевременно оплачивать их, соблюдая договорные условия.

Для управления возможностями, которые предоставляет топливная карточка «БАМАП», перевозчикам предлагается использовать интернет-сервис «Личный кабинет», в котором своевременное предоставление документации и оперативной информации по транзакциям обеспечивают современные технологии.

Держатель карточки также получит возможность осуществлять контроль за процессом заправок в режиме «online». В отличие от оффлайновской карточки всеми процессами по ней управляет не водитель, а руководитель компании либо его уполномоченное лицо, которые могут принимать любые решения в отношении возможностей использования карты водителем. Онлайн-карточку не нужно программировать, так как программи-

рование происходит на сервере, что обеспечивает простоту ее изготовления и оперативность выдачи пользователю.

Топливная карточка дает возможность своему владельцу получать оперативную информацию о текущих ценах по самой топливной карточке и ценах за наличный расчет по каждой АЗС сети. Кроме того, ее использование при оплате топлива предполагает получение при заправке особых (льготных) цен, более низких, чем цены за наличный расчет. Разница в цене составит от 4 до 8 % в зависимости от региона заправки.

При возникновении проблемных вопросов держатель топливной карты сможет воспользоваться услугами персонального менеджера, а также позвонить в круглосуточную дежурную службу. По словам Михаила Никина, персональный менеджер обязан найти компромисс в самой сложной ситуации.

Наконец, топливная карточка «БАМАП», по заверению российского бизнесмена, не может быть заблокирована оператором без предупреждения.

Как заверил генеральный директор ООО «Инфорком-центр», компания, внедряющая систему безналичных расчетов за топливо, готова привлекать к работе в проекте любые АЗС, с которыми удобно работать белорусским международным перевозчикам, и добиваться для них максимально выгодных условий заправки. Более того, Михаил Никин заявил о готовности расширять сеть действующих заправок в тех регионах, где работают белорусские транспортные компании.

В Беларуси заправка по топливным карточкам «БАМАП» пока останется невозможной. Впрочем, Михаил Никин пообещал, что этот вопрос будет

урегулирован в ближайшее время. В случае его успешной реализации проект может оказаться выгодным для всех. Процессинговая компания сможет предложить белорусским перевозчикам качественную и востребованную услугу. Автоперевозчики же получат на топливном рынке полезный продукт и удобство в работе.

Безусловно, интересно понаблюдать за тем, как будет развиваться этот проект в Беларуси. С момента презентации своей топливной карты Ассоциация «БАМАП» пока не распространяла никакой дополнительной информации о ходе реализации проекта. Информация пришла... из-за рубежа. 23 октября в Москве открылась 20-я юбилейная международная выставка «АВТОКОМПЛЕКС-2013» (Автозаправочный комплекс. Автотехсервис. Гараж и паркинг), на которой в числе прочих сервисов для транспортного комплекса свои услуги предлагали процессинговые компании. Был среди них и «Инфорком», позиционирующий себя как старейший оператор услуг по заправке топливом с использованием пластиковых карт. По словам Михаила Никина и специалистов группы компаний, обращения с просьбой создать свою топливную карту в последнее время поступают все чаще, в том числе от сетей АЗС. «Инфорком» способен предложить при этом комплексные решения: все технологии разрабатываются непосредственно в группе компаний, которая является одновременно и импортером оборудования, прежде всего терминалов для приема пластиковых карт. В качестве состоявшихся проектов Михаил Никин назвал собственные топливные карты российской «АСМАП» и белорусской Ассоциации «БАМАП».

Вячеслав МИЛЬЯНЕНКО.

Михаил Никин:

«Белорусский перевозчик — пользователь топливной карты «БАМАП» — получает возможность непрерывной заправки на тысяче АЗС, находящихся на территории Российской Федерации, Казахстана, Украины, Литвы, Эстонии, Польши, Словении и других стран».



В пункте пропуска «Козловичи» уже оформляют грузы непосредственно на каналах ИДК

Пройти таможенно: МИССИЯ ВЫПОЛНИМА

В тот момент, когда готовился материал для статьи, еще не были известны результаты очередного рейтинга Всемирного банка Doing Business — их опубликование запланировано на 29 октября. Некоторая неопределенность, тем не менее, не помешала экспертам делать свои прогнозы, в том числе и оптимистичные. Так, Министр по таможенному сотрудничеству ЕЭК Владимир Гошин выразил уверенность, что позиции Беларуси, России и Казахстана по показателю «Международная торговля» улучшатся по сравнению с предыдущим годом. Оптимизм, впрочем, следует назвать сдержанным, ведь сам чиновник ЕЭК признал: «Ситуация пока далека от идеальной».

Картина не кажется противоречивой тому, кто знаком с положением в сфере международной торговли, уж слишком от многих факторов она зависит. Слово в подтверждение этим мыслям заместитель директора по контролю за соблюдением и содействию Всемирной таможенной организации Сюзанна Айгнер называет создание Таможенного союза «большим достижением с определенным вызовом». По законам экономической теории интеграция должна привести к улучшению торговых связей. Но это в теории, а на практике? Именно практическую сторону вопроса обсудили международные эксперты в Минске. Формальным поводом для их встречи стал профессиональный праздник белорусской таможенной службы, а результатом состоявшегося разговора — всесторонний анализ проблем и перспектив совершенствования таможенного регулирования. В центре внимания белорусских и иностранных специалистов находились, безусловно, автомобильные грузоперевозки, но также и перевозки железнодорожным и воздушным транспортом.



Стирая границы, объединяя части света...

Как говорится, «плох тот солдат, который не мечтает...». Евразийская экономическая комиссия начинает работать сразу над несколькими амбициозными проектами. Один из них заключается в создании единого транзитного пространства между ЕЭП и Евросоюзом. По мнению **Министра по таможенному сотрудничеству ЕЭК Владимира ГОШИНА (на фото)**, в пользу этой идеи Беларуси, России и Казахстану следует выступить единым фронтом. Две страны, Беларусь и Россия, в данный момент имеют статус наблюдателей в Европейской конвенции о транзите, а значит, переход к более активным действиям при создании уникального таможенного формирования не потребует много усилий.

«Материальные и моральные предпосылки уже есть, законодательно это будет оформить не очень трудно, и поэтому, если бы от стран Евросоюза поступило соответствующее предложение о присоединении стран Таможенного союза к конвенции, мы смогли бы осуществить проект в кратчайшие сроки. На выходе мы сможем получить единое транзитное пространство... от Лиссабона до Владивосто-

*Неинтрузивный метод досмотра
грузового автотранспорта поможет
проходить таможенную границу быстрее*

ка», — отметил Министр ЕЭК. Такой проект мог бы стать весьма интересным для бизнеса трех стран, поскольку в перспективе перевозчикам не придется заново переоформлять документы при поставке товара как из Европы на Восток, так и в обратном направлении, а все перевозки будут осуществляться по единому транзитному документу. Реализация этого проекта в первую очередь рассчитана на автомобильный транспорт, но он будет эффективным и для транспорта железнодорожного.

Два пишем, четыре — в уме

Пока проекты лежат в черновых набросках, обратимся к вопросам, прежде всего таможенным, от решения которых уже сегодня зависит эффективность международной торговли в Таможенном союзе. Акцент на таможню нельзя назвать надуманным. Если заглянуть в уже подготовленный к подписанию проект соглашения в рамках ВТО, станет очевидно, что он нацелен непосредственно на упрощение торговли, а также обнаружим, что документ на

80 % состоит из мер таможенного регулирования. Нужно ли к этому еще что-то прибавлять?..

Сами таможенники относят к вопросам своего развития улучшение инфраструктуры международных пунктов пропуска, освоение современных технологий и технических средств, совершенствование правовой базы таможенного дела, модернизацию таможенного администрирования.

Начнем с пунктов пропуска. Именно эти точки на границе Таможенного союза с Украиной, Польшей, Литвой, Латвией играют все более заметную роль в ускорении прохождения таможенных процедур. На то есть ряд причин. В условиях наращивания объема внешнеторговых грузов ежегодный рост товарооборота через белорусский участок таможенной границы превышает 10%. Если сравнить грузопотоки за последние годы, увидим: в 2009 г. границу пересекли 1,5 млн. грузовых автомобилей, в 2012 г. — 2,3 млн., к концу 2013 г. при такой тенденции ожидается... около 3 млн. автомобилей. Готовы ли автодорожные пункты пропуска к такому росту грузопотока?



Да, проектная пропускная способность пунктов пропуска по сравнению с 2009 г. увеличилась с 18 до 28 тыс. автомобилей в сутки, к 2015 г. этот показатель по всем автомобильным пунктам пропуска должен вырасти до 34 тыс. автомобилей в сутки. Но, очевидно, без дальнейших преобразований не обойтись. Иначе в «свалке» грузовых автомобилей неизбежно произойдет замедление их оформления. По статистике Европейской экономической комиссии ООН, сокращение сроков простоя на границе на сутки автоматически приводит к росту международной торговли на 4 %. И наоборот: лишний день, проведенный перевозчиками на границе, выливается в затраты от 1 % до 7 % в случае, если речь идет о перевозке скоропортящихся товаров и сельхозпродукции.

Одно из наиболее перспективных направлений по сокращению времени совершения контрольных операций в пунктах пропуска — реализация принципа «две службы на границе», предполагающего сокращение числа контролеров на границе за счет передачи некоторых функций таможенным ор-

ганам. Беларусь приступила к реализации этого принципа позже своих партнеров по Таможенному союзу, а потому логично учитывать и позитивный, и негативный опыт России и Казахстана в этом вопросе.

К слову, в той же России реализация принципа «две службы на границе» началась еще в 2008 г., когда ФТС с участием заинтересованных начала работу по усовершенствованию государственного контроля в пунктах пропуска.

С 29 июня 2011 г. функции транспортного контроля, по словам **Игоря КОЛОКШАНСКОГО, заместителя руководителя Представительства таможенной службы Российской Федерации при таможенной службе Республики Беларусь (на фото)**, были переданы таможенным органам в полном объеме. Функции карантинного санитарного контроля российская таможня получила в части проведения проверки документов в отношении подконтрольных товаров (за исключением товаров, ввозимых физлицами и не связанных с предпринимательской деятельностью), функции ветконтроля — в части документарного контроля в отно-

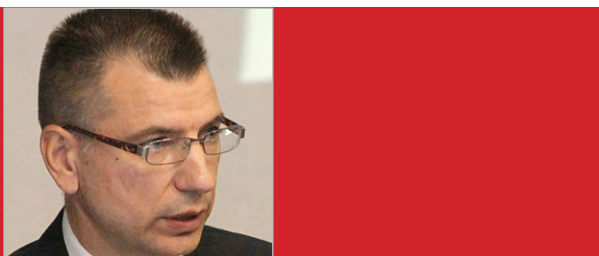


шении подконтрольных товаров (за исключением товаров, ввозимых физлицами и не связанных с предпринимательской деятельностью), функции карантинного фитосанитарного контроля — в части проведения проверки документов на посадочный и семенной материал или картофель. Были установлены правила проведения всех этих видов контроля таможенными органами, разработаны методические рекомендации по действиям должностных лиц таможенных органов, работающих в пунктах пропуска, при проведении разных видов контроля, описание проводимых операций и вносимых в программные средства сведений, проведено обучение должностных лиц и организовано взаимодействие между заинтересованными ведомствами.

Каков же результат? С 2011 г. время совершения таможенными органами операций, связанных с осуществлением государственного контроля в автомобильных пунктах пропуска через государственную границу, уменьшилось с 80 минут (в 2011 г.) до 60 минут (в 2013 г.). За 2013 г. методика расчета изменилась и в настоящее время отдельное значение, установленное для товаров, подлежащих ветеринарному, карантинному фитосанитарному и санитарно-карантинному контролю, составляет не более 56 минут, а для товара, по которому не выявлено нарушений, — не более 38 минут. При этом фактическое время совершения таможенными органами операций в автомобильных пунктах пропуска в отношении товаров, по которым не выявлено нарушений, в 2012 г. в среднем составило 50 минут, а



В автодорожном пункте пропуска «Брузги» в ближайшем будущем будет построена перебазиремая рентгеновская сканирующая система контроля транспортных средств.



в 2013 г. сократилось до 30. В отношении товаров, проходивших дополнительные виды контроля, это время не превысило 48–50 минут.

В настоящее время в России проводится работа по внесению изменений в действующее законодательство, продолжается техоснащение пунктов пропуска для их обеспечения единой автоматизированной системой нахождения транспортных средств в пункте пропуска, позволяющей обеспечивать контроль за их перемещением с фиксированным временем прохождения каждого вида контроля. Также обеспечиваются общая диспетчеризация и контроль за нахождением транспортного средства в пунктах пропуска.

В Беларуси реализация принципа «две службы на границе» происходит в три этапа. О том, что есть и что будет, рассказал **Владимир ОРЛОВСКИЙ, начальник управления организации таможенного контроля Государственного таможенного комитета Республики Беларусь (на фото).**

Первый этап начался с принятием постановления Совета Министров № 309 «О совершенствовании порядка пропуска физических лиц, транспортных средств и товаров через Государственную границу Республики Беларусь», вступившего в силу с 1 мая 2013 г.

В оперативное подчинение ГТК в пунктах пропуска переданы транспортная инспекция Минтранса, ветеринарная, фитосанитарная и санитарно-карантинная службы. Функции последних служб переданы частично. Так, таможенная служба сейчас определяет места представления документов, необходимых

для осуществления транспортного, ветеринарного, фитосанитарного и санитарно-карантинного контроля, и мест совершения указанных видов контроля, а также координирует работу по информационно-техническому обеспечению деятельности государственных контрольных органов.

ГТК разработал Временное положение об оперативном подчинении таможенной службе государственных контрольных органов, расположенных в пунктах пропуска, утвержденное приказом от 30 апреля 2013 г. № 158-ОД «О совершенствовании порядка пропуска товаров и транспортных средств через Государственную границу Республики Беларусь», которое регламентирует время проведения всеми службами контрольных операций в пунктах пропуска. Разработан новый порядок организации работы должностных лиц государственных контрольных органов в пунктах пропуска.

На практике все это выглядит следующим образом. Должностные лица государственных контрольных органов, переданных в оперативное подчинение таможне, принимают участие в ежедневных инструктажах — для координации деятельности при контроле товаров и транспортных средств, перемещаемых через границу. Время проведения контрольных операций в отношении грузовых автомобильных транспортных средств строго прописано. Установлено единое время начала работы смен всех служб. Проведена оптимизация мест осуществления контрольных функций и мест представления документов. С 1 июня 2013 г. происходит ежедневное представление отчета о проведенных контрольных мероприятиях должностными лицами государственных контрольных органов, переданных в оперативное подчинение ГТК в республиканских пунктах таможенного оформления.

Результатом работы на первом этапе по итогам проведенного мониторинга, как заметил Владимир Орловский, стало сокращение времени нахождения грузовых транспортных средств в пунктах пропуска на польском и литовском участках в целом на 10 минут, на украинском участке — на 20 минут.

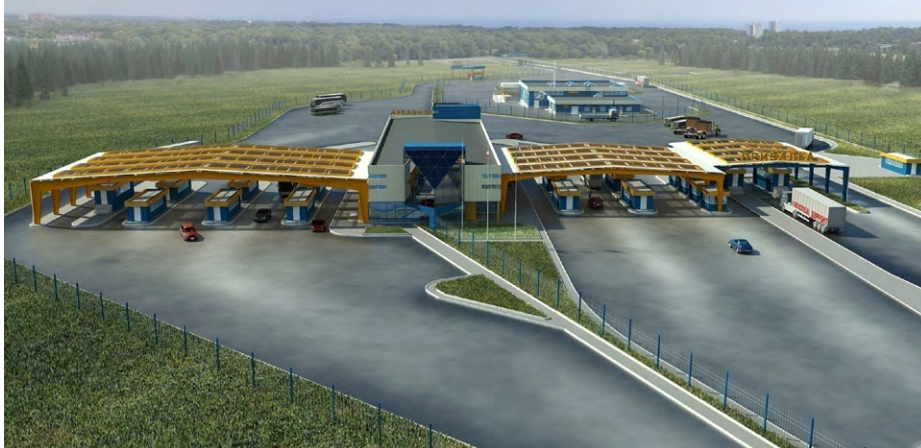
Реализация второго этапа начнется, как ожидается, в будущем году. Так, с 1 января 2014 г. будет осуществлена передача транспортного контроля в автодорожных пунктах пропуска таможенным органам в полном объеме. Подготовлены соответствующие проекты нормативных правовых актов.

Также произойдет передача таможенным органам документарного санитарно-карантинного контроля. С Минздравом согласован соответствующий план мероприятий, который уже реализуется. В соответствии с данным планом разработан проект Указа Президента Республики Беларусь «О некоторых вопросах осуществления санитарно-карантинного контроля в автодорожных пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь», устанавливающий передачу документарного санитарно-карантинного контроля в отношении товаров таможенным органам, в отношении физлиц — органам пограничной службы. Проводится доработка необходимого программного обеспечения.

На третьем этапе таможенные органы будут готовы приступить к документарному ветеринарному и фитосанитарному контролю в автодорожных пунктах пропуска. Ориентировочно это произойдет с 1 января 2015 г.

... и ничего лишнего

ГТК совместно с таможенными службами сопредельных государств провел анализ времени прохождения границы, и был сделан однозначный вывод: большая часть времени в пункте пропуска затрачивается именно на переход от одной службы к другой и в ожидании проведения контроля, а не на непосредственное проведение контрольных операций. Мониторинг, проводившийся в течение недели совместно с польской таможенной службой и охватывавший каждое грузовое транспортное средство, показал, что больше 50 % времени тратится на околослужебные операции (ожидание и т.д.). Результаты были одинаково справедливы и для белорусской, и для польской стороны.



15 октября после реконструкции открылся автомобильный пункт пропуска «Привалка».



Реконструкция пункта пропуска «Песчатка» является одним из текущих проектов ГТК Беларуси в рамках программ международной технической помощи Евросоюза.

Что делать? Отказаться от различного рода процедур и услуг, без которых можно обойтись в пунктах пропуска!

Возьмем, к примеру, транспортный контроль грузовых автомобилей. ГТК осуществляет контроль соблюдения режима труда и отдыха водителей. Но ведь это никак не влияет на обязательность пропуска транспортного средства на территорию страны.

Также непосредственно в пунктах пропуска происходил сбор средств за проезд по дорогам общего пользования — таможенная служба отказалась от этого. Технология прохождения этой формы контроля сейчас изменяется: должностные лица таможенных органов будут уведомлять водителей автотранспортных средств о необходимости уплаты такого сбора путем проставления специального штампа, такие штампы изготавливаются. Аналогичный подход будет использоваться и при отсутствии специального разрешения на проезд тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования и установлении превышения допустимой общей массы и допустимой осевой массы. Деньги в пунктах пропуска по всем процедурам, которые сейчас осуществляются при пересечении границы, взиматься не должны, уверен Владимир Орловский.

Пожалуй, именно здесь уместно вспомнить еще один момент. Белорусской таможней подписаны соглашения с таможенными службами Польши, Литвы, Латвии, Украины о системе предварительного уведомления о возникновении чрезвычайных ситуаций на границе. Соглашение определяет ежедневное количество транспортных средств как на въезд, так и на выезд, которое должно быть пропущено через границу сопредельными таможенными службами. Между сторонами согласован порядок взаимодействия для достижения требуемой пропускной способности. В целях контроля оперативной обстановки в пунктах пропуска организован почасовой мониторинг количества пропущенного автомобильного транспорта и имеющихся очередей. Благодаря этим мерам в дни пиковой нагрузки нередко оформляется в 1,5 раза больше транспортных средств, чем предусмотрено проектной пропускной способностью пунктов пропуска.

Бок о бок с «легковушками»

Еще одна инновация. Сейчас ГТК разрабатывает новые технологии таможенного оформления грузов, партий товаров. Пример тому — технология оформления грузов на каналах, там, где обычно оформляются

физические лица и легковые транспортные средства. Прежде грузовые автомобили оформлялись отдельно, это происходило в обособленном административном помещении, транспорт при этом ожидал водителя на спецстоянке. Количество таких стоянок постоянно увеличивалось — важно было разместить на них большее количество грузовых автомобилей и тем самым сократить очереди. Сейчас налоговая служба пытается уйти от этого «стояночного» принципа.

Как показывает практика, когда машина заезжает на стоянку, не каждый водитель стремится быстро пройти все контрольные процедуры в пункте пропуска. Кто-то отдыхает, кто-то останавливается в торговых точках и точках общественного питания... Путем изменения привычной схемы таможня старается ускорить прохождение границы, сделать так, чтобы транспортное средство меньше времени находилось в пункте пропуска. Сейчас автомобиль в среднем проводит в пункте пропуска три часа («среднее время» означает, что какой-то автомобиль может провести меньше времени в пункте пропуска, а какой-то — больше).

В ряде пунктов пропуска уже проведены эксперименты по оформлению грузов непосредственно на канале. Что происходит в данном случае? Транспортное средство въезжает в пункт пропуска и все контрольные

операции (ограниченные до пограничного и таможенного контроля) происходят на канале. На этапе эксперимента так оформлялись товары, на провоз которых не требовалось разрешение других контрольных служб. Обязательным условием такого оформления транспортного средства было обязательное представление за два часа до прибытия транспортного средства в пункт пропуска электронной предварительной информации. Эксперимент показал, что среднее время оформления на канале может составлять около 15 минут. Официальное же время пребывания на пункте пропуска автомобилей, принявших участие в эксперименте, составило 1 час. И снова столь длительное прохождение контроля объясняется тем, что некоторые водители все же останавливались в нем, чтобы отдохнуть и т.д.

Таким образом, даже если принять в расчет время отдыха водителей в пункте пропуска, разница во времени прохождения таможенного контроля в рамках эксперимента и обычным образом составила три раза — 1 час и 3 часа!

В дальнейшем технология будет доработана, но сама по себе она уже действует. Правда, пока только в отдельных пунктах пропуска (например, «Козловичи»). Более активно внедрять эту технологию мешает то обстоятельство, что немалая доля перемещаемых через границу грузов подвергается наряду с таможенным и другим видам контроля (санитарно-карантинный контроль — около 20 % транспортных средств, санитарный, фитосанитарный — около 5–7 % и т.д.).

Технология оформления грузовых транспортных мест на каналах, кстати, уже учитывается в проектах реконструкции действующих пунктов пропуска. В частности, в пункте пропуска «Каменный Лог» на белорусско-литовском участке границы, в котором планируется пропускная способность в 6 тыс. автомобилей (в т.ч. 2400 грузовых автомобилей) в сутки. В этом пункте пропуска с учетом современных технологий таможенного контроля планируется организовать по 15 каналов на въезд и на выезд. 80 % грузов будет оформляться непосредственно на каналах и только оставшиеся

20 % будут подвергнуты более тщательной проверке на отдельной стоянке, например, если есть необходимость досмотра автомобиля, углубленного контроля груза другими контрольными службами. При этом при анализе ситуации в приведенные «20 процентов» были собраны все риски, просчитывалась каждая мелочь, а саму долю «рискованных» грузов таможенники стремились сократить насколько это было возможно. Каналы проектируются multifunctional: при необходимости, при изменении объемов грузопотоков одни и те же каналы смогут быть задействованы как для пропуска грузов, так и для пропуска легковых транспортных средств. Предусматривается возможность использования реверсивного движения на каналах и их использования в зависимости от ситуации либо на въезд, либо на выезд.

Новое — хорошо реконструированное старое

Еще один штрих к разговору о пунктах пропуска. За последние несколько лет в Беларуси полностью обновлены и значительно расширены 9 пограничных пунктов таможенного оформления. Восемь из них обустроены с помощью бюджетных средств Союзного государства. Это пункты пропуска «Брузги», «Берестовица», «Каменный Лог», «Козловичи», «Варшавский Мост», «Новая Гута», «Мокраны» и «Новая Рудня». Суммарная пропускная способность этих постов не только на границе с Евросоюзом, но и с Украиной увеличилась почти в три раза — до 20 тысяч автомобилей в сутки.

15 октября после капитальной реконструкции открылся погранично-таможенный терминал «Привалка», находящийся на белорусско-литовском участке границы в 35 километрах от Гродно. Его реконструкция позволила в три раза увеличить пропускную способность. Теперь там ежедневно смогут в кратчайшие

После реконструкции автомобильный пункт пропуска «Венякони» увеличил свою пропускную способность с 400 до 1000 автомобилей в сутки



сроки обслуживаться 570 легковых, 400 грузовых автомобилей, а также 30 автобусов.

В следующем году на пункте пропуска «Привалка» будет установлен стационарный досмотровый сканирующий комплекс. Он в считанные минуты позволяет «просветить» транспортное средство. Пока Гродненская региональная таможня располагает двумя такими установками, но передвижными. Новое оборудование затем будет установлено также в погранично-таможенных пунктах «Брузги» и «Берестовица» на белорусско-польской границе.

Вполне вероятно, откроются и новые международные пункты пропуска: ГТК иницирует как внутри страны, так и на международном уровне перевод отдельных действующих пунктов упрощенного пропуска на литовском, наиболее напряженном, направлении в международные пункты пропуска.

120 минут, которые изменяют мир

Разговор об ускорении прохождения таможенного контроля был бы неполным, если бы мы не затронули еще одну тему — тему информационных систем.

В Беларуси осуществляется дальнейшее внедрение системы электронного декларирования, минимизирующей временные и финансовые затраты участников ВЭД. С применением электронного декларирования сегодня оформляется 87 % таможенных документов, это около 93 % экспортных и 82 % импортных поставок. Кроме того, в системе электронного декларирования реализованы все без исключения таможенные процедуры.

До конца 2013 г. планируется перейти на автоматическую регистрацию деклараций на товары, а впоследствии — на автоматизированный выпуск белорусского экспорта. Тем самым присутствие человеческого фактора при оформлении экспортных поставок в Беларуси будет сведено к минимуму.

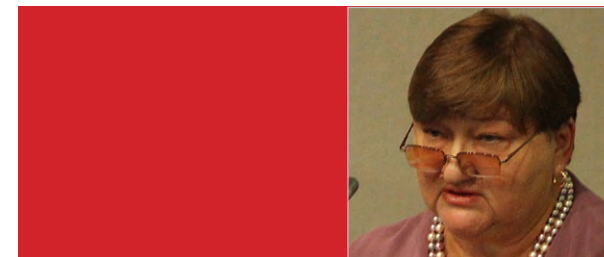
Вот уже более месяца, с 18 сентября, на сайте ГТК размещается информация для субъектов хозяйствования об убытии белорусских экспортных товаров через

российские и казахстанские пункты вывоза. Размещение этих данных позволит белорусским экспортерам оперативно получать необходимую информацию об убытии белорусских экспортных товаров не только через границу Беларуси, но и через внешние границы Таможенного союза. Информация эта необходима субъектам хозяйствования для последующего представления сведений в налоговые органы. Ранее на сайте ГТК размещались сведения о перемещении белорусских экспортных товаров с таможенной территории Таможенного союза через белорусские пункты вывоза.

Наконец, стоит вспомнить о технологии представления таможенным органам предварительной информации на товары, предполагаемые к перемещению через таможенную границу. Она заработала после подписания странами Таможенного союза в 2010 г. трехстороннего соглашения. По решению Комиссии Таможенного союза с 17 июня 2012 г. введено обязательное информирование в отношении товаров, ввозимых автомобильным транспортом на таможенную территорию интеграционного образования. В настоящее время более 80 % партий товаров оформляется с использованием электронной предварительной информации, представленной за два часа до прибытия транспортных средств в пункты пропуска. Весьма подробно об этой технологии рассказала **Людмила КУЗЬМИЧ, заместитель директора Департамента таможенной инфраструктуры ЕЭК (на фото).**

По словам представителя ЕЭК, работу таможенников электронное предварительное информирование (ЭПИ) не упрощает, но существенно упрощает процесс перевозки. Конечно, при условии, что она (предварительная информация) полностью соответствует перевозочным и иным документам. Время на осуществление таможенного контроля сокращается, груз границу проходит быстрее, товароборот увеличивается.

Учитывая положительный опыт введения обязательного предварительного информирования для автотранспорта, эксперты Евразийской экономической комиссии совместно с экспертами таможенных служб государств — членов Таможенного союза, представителями железных дорог трех государств одобрили про-



ект решения о введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом.

Введение обязательного ЭПИ в отношении товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом, по оценкам экспертов позволит не только сократить время, необходимое для совершения таможенных операций по прибытии товаров, но и минимизировать случаи задержки вагонов до представления необходимых документов и сведений. 17 сентября соответствующее решение Евразийской экономической комиссией было принято. Данное решение вступит в силу 1 октября 2014 г.

Главная особенность этого решения — это определение перевозчика лицом, ответственным за консолидацию и представление таможенным органам всей предварительной информации. Кроме того, в целях исключения негативной практики непредставления предварительной информации в решении отсутствует норма, позволяющая представлять предварительную информацию после прибытия товара на таможенную территорию Таможенного союза. Регламентированы действия таможенного инспектора в случае непредставления предварительной информации.

Людмила Кузьмич отметила тот факт, что в Беларуси и России участники внешнеэкономической деятельности и предприятия железнодорожного транспорта уже сейчас активно представляют предварительную информацию. Ускорение прохождения железнодорожными грузами таможенного контроля

будет способствовать усилению привлекательности железнодорожного транзита товаров по территории Таможенного союза и увеличению грузооборота.

К слову, на базе пункта пропуска железнодорожной станции Себеж Октябрьской железной дороги (Российская Федерация) не так давно был проведен эксперимент, целью которого была проверка эффекта ускорения таможенного оформления товаров, перемещаемых по железной дороге. Эксперты пришли к заключению: положительный эффект может быть достигнут только при стопроцентном предварительном информировании обо всех товарах и транспортных средствах. Требуется обязательная централизация информации обо всех товарных партиях, планируемых к пересечению границы Таможенного союза. В результате эксперимента время обработки документов сокращено на 48 %, уменьшение общего времени стоянки составило 45 %, а сокращение времени простоя поездов было оценено в 2,5 раза.

Сейчас ЕЭК проводит работу по подготовке проекта решения о введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых воздушным транспортом. Основной целью обязательного предварительного информирования здесь объявляется сокращение времени получения разрешения на разгрузку воздушного судна, а фактически — сокращение времени выгрузки товаров.

Отличием данного проекта решения (от решений в области автомобильного и железнодорожного транспорта) станет введение обязательного предварительного информирования по товарам, перемещаемым через таможенную границу, т.е. в отношении как ввозимых, так и вывозимых товаров. Кроме того, предполагается рассмотреть использование предварительной информации при выборе формы таможенного декларирования транспортного средства международной перевозки. Введение обязательного предварительного информирования на воздушном транспорте планируется осуществить в 2015 г.

Как отметила Людмила Кузьмич, сейчас ведутся работы по корректировке Соглашения о представлении и об обмене предварительной информацией о

товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенную территорию Таможенного союза. Уже достигнута договоренность в отношении ряда изменений. Так, определяются случаи, в которых обязательная предварительная информация считается не представленной. Обязательное условие представления предварительной информации перевозчиком — для тех случаев, когда вводится обязательное предварительное информирование. Также устанавливается ответственность за непредставление обязательной предварительной информации либо нарушение установленных таможенным законодательством Таможенного союза сроков представления обязательной предварительной информации (в соответствии с национальным законодательством той страны Таможенного союза, на территории которой расположено место прибытия товара, транспортных средств).

На сайте ЕЭК все подготовленные проекты решений были представлены для общественного обсуждения.

«Единое окно»: одно на всех

О таможене, проблемах и перспективах ее развития можно говорить долго. В то же время, и здесь эксперты единодушны, совершенствования только таможенных процедур недостаточно для того, чтобы реально ускорить торговлю, весь процесс внешнеэкономической деятельности. Один из факторов, который существенно тормозит этот процесс, — отсутствие законодательной базы на межгосударственном уровне, необходимой для юридического признания сведений и документов, полученных путем информационного обмена между различными госорганами стран — участниц Таможенного союза.

Вариантом решения этой и многих других проблем может стать внедрение «единого окна» во внешнеэкономической деятельности. Это система позволит всем участникам ВЭД предоставлять требуемую информацию одновременно, в одно место, в стандартной форме и одному агентству. Разрабатывается она на основе опыта тех стран, где механизм «единого окна» внедрен и зарекомендовал себя как эффективный инструмент упрощения международной торговли. В

частности, система уже внедрена в Сингапуре, Швеции, Нидерландах.

По словам все того же Владимира Гошина, ЕЭК намерена «на уровне глав государств подписать проект по созданию этой системы». Чтобы сведения в электронном виде однократно представлялись в эту систему и были доступны для всех контролирующих органов, а участник внешнеэкономической деятельности также через этот один канал получал в таком же электронном виде ответ, можно ли ему везти товары или нельзя, и если можно, то при каких условиях.

Ключевыми элементами механизма «единого окна» в Таможенном союзе должны стать применение электронной формы таможенного декларирования, унификация формы входящей информации, обеспечение оперативного и тесного сотрудничества между заинтересованными госорганами и учреждениями, а также получение максимального количества информации до прибытия товара. Сведения при осуществлении внешнеэкономической деятельности должны подаваться единожды, но быть доступны для всех в пределах компетенции. «Таможенные органы и должны стать таким «единым окном». Сведения в таможенной декларации на 95 % достаточны и для выдачи лицензий и других разрешительных документов», — считает Владимир Гошин.

Создание «единого окна» позволит существенно сократить временные издержки хозяйствующих субъектов, повысить уровень взаимодействия государственных органов, снизить расходы бюджета на госуслуги и автоматизировать работу, когда решение в некоторых случаях (например, по экспорту простых товаров) будет принимать не инспектор, а компьютерная программа. Бизнес получит снижение финансовых издержек при осуществлении межторговой деятельности за счет сокращения времени таможенного оформления и возможность направить высвободившиеся ресурсы на повышение качества производимой продукции и производительности труда.

Вячеслав МИЛЬЯНЕНКО.

Автором использованы фотоматериалы государственного таможенного комитета Республики Беларусь.

...А налоги врозь

Национальные особенности межнационального налогообложения



В последние годы законотворческая деятельность и в национальных масштабах, и на международном, наднациональном уровнях приобрела выраженный ритмичный характер: наиболее важные, ключевые изменения в «буквах закона», по которым живут и работают субъекты хозяйствования, происходят, как правило, под Новый год и вступают в силу с последним ударом праздничных курантов. А потому не только дети – и взрослые последние месяцы уходящего года живут с ожиданием чуда. Авось, запланированные изменения в законодательстве не внесут хаос в размеренную и ставшую привычной работу организации...

А если и появятся корректировки, то такие, которые устранят существующие пробелы в правовом регулировании, исправят допущенные законодателем неточности, сделают правоприменительную практику прозрачной и понятной.

Впрочем, нужно признать, на этом ринге борьбы между старым и новым случаются передышки для тишины и спокойствия. После продолжительных дискуссий между странами и службами такой «оазис спокойствия» наметился в вопросах применения налогового законодательства в Таможенном союзе.

Здесь, по словам Аллы СУНДУКОВОЙ, начальника главного управления международного налогового сотрудничества Министерства по налогам и сборам Республики Беларусь, с 1 января 2014 года практически ничего не изменится. В то же время позиции Беларуси, России и Казахстана по ряду проблем остаются разными, и это необходимо учитывать, используя преимущества интеграции в своих экономических интересах.

Налоговое законодательство в Таможенном союзе с 1 января 2014 г. действительно останется прежним. Те соглашения, которые белорусское налоговое ведомство подготовило совместно с коллегами из России и Казахстана, находятся в настоящее время на стадии согласования. И даже в том случае, если эти документы будут подписаны еще в текущем году, слушания в парламентах трех стран они пройти не успеют, что автоматически переносит время их вступления в силу на – самое раннее – июль или август 2014 года. Соответственно, уже сейчас можно говорить о том, что налогоплательщики войдут в будущий год с нормами законодательства, действующими в настоящее время.

Вместе с тем, в грядущий год плавно «перетекут» и некоторые вопросы в применении налогового законодательства, которые уже сейчас вызывают определенные затруднения у плательщиков. К числу таких интеграционных «нестыковок» можно отнести, например, вопрос о передаче имущества между структурными подразделениями организации.

Здесь у Казахстана по сравнению с Россией и Беларусью есть своя, особая позиция: пока продолжает действовать положение, в соответствии с которым имущество, которое белорусская компания передает своему структурному подразделению в Казахстане (а таких становится все больше), будет облагаться налогом на добавленную стоимость (НДС). Как только, скажем, строительные материалы либо иное имущество будут ввезены в Казахстан, и предполагается при этом, что это имущество останется на территории этой страны Таможенного союза, казахская налоговая служба удержит НДС со стоимости такого имущества по ставке 12 %. Исключение составят те объекты, ввоз которых изначально носил временный характер: если в Казахстан ввозится, скажем, строительная, автомобильная и прочая техника, которая позже, по завершении работ, покинет пределы этой страны, налоговые претензии предъявляться не будут.

В то же время сам по себе временный ввоз имущества на территорию Казахстана имеет определен-

ные проблемы, которые в настоящее время пытаются преодолеть белорусская и российская стороны. Проблемы эти, например, до 2013 года заключались в том, что даже если ввоз в Казахстан имущества происходил на временной основе, но его вывоз не осуществлялся в течение двух лет, налоговая служба этой страны требовала уплаты косвенного налога. В нынешнем году эта норма отменена. Однако, если ввезенный трактор или, скажем, подъемный

кран будут проданы внутри страны, ввозной НДС уплатит контрагент владельца техники по этой сделке. Пока это единственная подвижка, на которую пошел Казахстан.

Следует оговориться также и по поводу сделок непосредственно с транспортными средствами. Если транспортное средство продается физическому лицу Казахстана, налоговая инспекция этой страны взимает НДС с покупателя. В соответствии с зако-



«Вся переписка между субъектами хозяйствования в Таможенном союзе (в отношении ввоза товаров) будет производиться в электронном виде. Более того, электронный документооборот будет вводиться настойчиво — с тем, чтобы исключить хождение бумажных документов и соответственно сократить для плательщиков время на составление и оформление документов».

нодательством, как разъяснила Алла Сундукова, физическое лицо в этой стране, если оно не является индивидуальным предпринимателем, является плательщиком налогов при пересечении границы вместе с товаром. Со своей стороны Беларусь нулевую ставку не предоставит продавцу транспортно-го средства, поскольку не признает (впрочем, как и Россия) такую позицию Казахстана. Нулевая ставка НДС предоставляется в данном случае только по возмездной сделке между двумя субъектами хозяйствования, например, белорусским и казахстанским. Это, по словам представителя белорусского МНС, целиком и полностью соответствует подходам, существующим не только в Таможенном союзе наших трех стран, но и в Евросоюзе.

Алла Сундукова прокомментировала также особенности налогообложения и совершения сделок с российскими субъектами хозяйствования, расположенными в Калининграде (свободная экономическая зона). Пока, к сожалению, в ряде случаев в связи с действующими таможенными режимами зарегистрировать свои подразделения в Польше либо Литве (которые для целей ввоза имущества в контексте рассматриваемых ситуаций будут считаться третьими странами) и работать с Калининградом выгоднее, чем заключать сделки напрямую из Беларуси.

Несколько слов следует сказать о существующей практике налогообложения товаров, которые реализуют белорусские экспортеры со складов, находящихся на территории Российской Федерации и

Казахстана. В Казахстане подтверждение для получения нулевой ставки НДС белорусский экспортер получит только в том случае, если он сам (продавец) вывез этот товар на территорию этой страны (налог на добавленную стоимость уплатит местный покупатель).

Начальник главного управления международно-го налогового сотрудничества МНС предостерегла плательщиков от возможных манипуляций в этой части налогового законодательства: ни российская, ни казахстанская налоговые службы не станут терпеть ситуацию, при которой белорусский экспортер создает в одной из этих стран юридическое лицо, после чего продает и отгружает товар фактически сам себе.

В последнее время возникают и вопросы о перемещении транзитом через Беларусь товаров из Евросоюза в Российскую Федерацию. Скажем, белорусский налогоплательщик покупает товар, отгружает его с территории Евросоюза, помещает в России под соответствующий таможенный режим, производит таможенное оформление и реализует российским гражданам. В отношении таких товаров следует четко понимать, что для них является местом реализации. Нулевая ставка НДС будет применяться только в том случае, если товар не реализуется на территории Республики Беларусь. Например, товар приобретен в Литве и с территории этой страны отгружается в Россию, а растамаживается в Беларуси. Нулевая ставка НДС будет предоставлена только в случае правильного

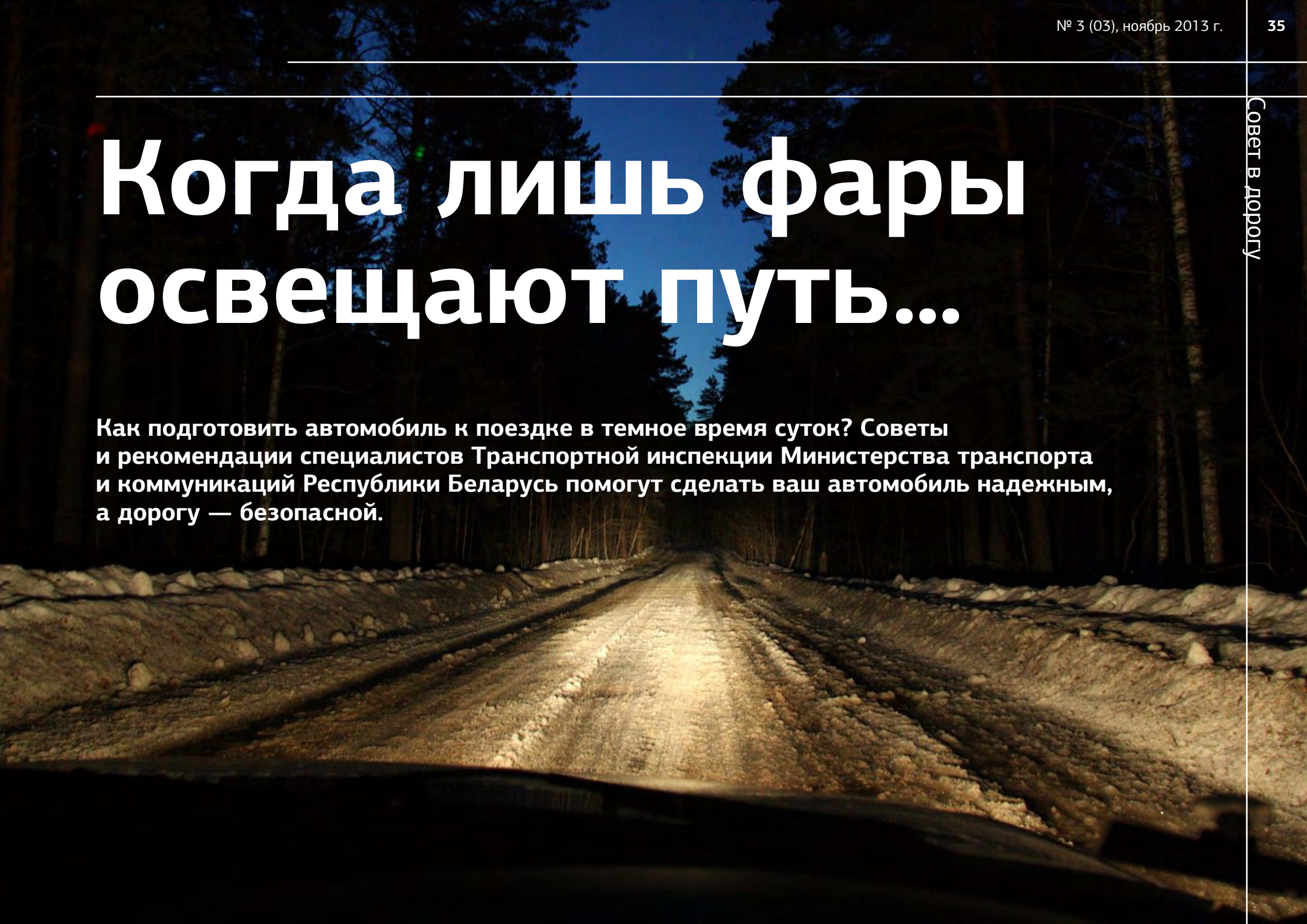
документального оформления (оприходования в бухгалтерском учете и заполнения товаросопроводительных документов в соответствии с белорусским законодательством) такого товара. Ведь российский покупатель вместе с заявлением должен будет представить товаросопроводительные документы, подтверждающие перемещение товара с территории одного государства Таможенного союза на территорию другого.

Алла Сундукова также сообщила о том, что вся переписка между субъектами хозяйствования в Таможенном союзе (в отношении ввоза товаров) будет производиться в электронном виде. Более того, электронный документооборот будет вводиться настойчиво — с тем, чтобы исключить хождение бумажных документов и соответственно сократить для плательщиков время на составление и оформление документов. Электронные документы будут представляться в налоговую службу страны-импортера, которая также в электронном виде сделает соответствующую отметку на документах и возвратит своему резиденту, тем самым подтверждая факт принятия документов. Одновременно налоговая служба страны-импортера информирует налоговую службу страны-экспортера о факте приема такого заявления и уплате НДС. Налоговая служба страны-экспортера обязана будет уведомить своего плательщика, который с момента получения такого уведомления получает право отразить НДС по ставке 0 %. Представитель МНС порекомендовала плательщикам, заключая договоры с контрагентами, предусмотреть в них положения о том, что общаться между собой они будут в электронном виде.

Вячеслав МИЛЬЯНЕНКО.

Когда лишь фары освещают путь...

Как подготовить автомобиль к поездке в темное время суток? Советы и рекомендации специалистов Транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь помогут сделать ваш автомобиль надежным, а дорогу — безопасной.



Условия вождения автомобиля в темное время резко отличаются от условий вождения в дневное время. С наступлением темноты ухудшается видимость дороги, окружающих объектов, нарушается представление о пространстве, притупляется наблюдательность, зрение утомляется значительно быстрее, чем днем. Кроме того, несмотря на значительное снижение интенсивности движения, ночью опасность движения возрастает. Статистика показывает, что на темное время суток приходится свыше половины всех дорожно-транспортных происшествий. В связи с этим к каждому ночному рейсу следует заблаговременно готовить автомобиль и изучить предстоящий маршрут.

Скорость движения в темное время почти во всех случаях должна быть меньше скорости движения в дневное время. Следует помнить, что видимость зависит не только от величины освещенности, но также от яркости фона, контрастности предметов.

При движении по дорогам лучи фар создают световую полосу, вне которой видимость практически отсутствует. Следовательно, находящиеся на обочине автомобиля и идущие пешеходы, особенно если на участке дороги имеются повороты, могут не попасть в полосу освещения и, таким образом, быть абсолютно невидимыми. Вовремя обнаружить и оценить опасность бывает очень трудно. Положение усугубляется еще и тем, что окраска автомобиля и одежда пешеходов могут иметь темные цвета и плохо контрастировать с окружающим фоном. На видимость оказывает влияние также и цвет дорожного покрытия. Светлая поверхность обеспечивает лучшую, а темная — худшую видимость.

Особо серьезную опасность представляет ослепление водителя светом фар встречного автомобиля: видимость резко ухудшается, а зачастую и совершенно пропадает. В этот промежуток времени водитель, продолжая движение, подвергает себя и пассажиров чрезвычайной опасности. Ранее указывалось, что процесс адаптации, т. е. восстановления зрительных функций после ослепления, может колебаться в значительных пределах и достигать десяти секунд и более. За это время автомобиль даже при малой скорости (30—40 км/ч) может пройти сто метров и более. Практически в этих условиях водитель не имеет возможности не только увидеть опасность или препятствие, но и выдержать траекторию движения автомобиля по полотну дороги. Необходимо твердо помнить, что в настоящее время видимость в период встречного разъезда не превышает 25 м. В связи с этим каждый встречный разъезд представляет большую опасность и необходимо значительное

снижение скорости. Максимальная скорость в такой обстановке не должна превышать 30—35 км/ч. Избежать ослепления светом фар встречного автомобиля прежде всего можно своевременным и необходимым переключением с дальнего света на ближний. Такое переключение целесообразно осуществлять за 250—300 м до встречного автомобиля, но никогда не менее чем за 150 м, как того требуют ПДД. Если же наступит ослепление, то необходимо снизить скорость до минимума, взять вправо и, в крайнем случае, остановиться, чтобы пропустить встречный автомобиль.

При движении на неосвещаемых дорогах большую опасность представляет собой транспортное средство, остановленное или поставленное на стоянку на проезжей части или вблизи от нее. Такую остановку и стоянку исправного автомобиля вообще не следует допускать, а при возникновении неисправности необходимо принять меры по предупреждению водителей других транспортных средств.

Для этого необходимо включить габаритные огни, дополнительно установить позади автомобиля специальный выносной знак или фонарь со стеклом красного цвета, принять энергичные меры к скорейшему удалению автомобиля с проезжей части. Ночью не следует смотреть в одну точку перед автомобилем, нужно переводить взгляд ближе и дальше по всей ширине дороги в пределах освещаемого участка. Такое наблюдение задерживает наступление утомления и обеспечивает большую остроту зрения. Повороты ночью также выглядят иначе, чем днем. Трудно определить их радиус кривизны, а следовательно, и безопасную скорость при проезде поворота. Часто повороты оцениваются как значительно более опасные, что у неопытных водителей вызывает значительное изменение средней скорости движения. На поворотах свет фар не поворачивается в направлении кривизны, а остается направленным прямо и поэтому лучше освещает внешнюю сторону дуги поворота. К этому необходимо привыкать и соответственно повышать внимание. При проезде поворота малой кривизны следует пользоваться фарами ближнего света. В случае если автомобиль оборудован противотуманными или широкоугольными фарами с очень широким пучком, следует включать эти фары совместно с ближним светом фар.

Если разъезд с другим автомобилем происходит на повороте влево, возникает опасность ослепления водителя фарами встречного автомоби-

ля (даже ближним светом фар), часть пучка света которого будет направлена ему прямо в глаза. Поэтому на повороте влево надо подготовиться к возможности ослепления и уже заранее направлять взгляд на правый край дороги, стараясь не смотреть на фары подъезжающего к повороту встречного автомобиля. Вообще при движении никогда не следует смотреть на фары встречного автомобиля. Необходимо направить взгляд насколько возможно вправо и тем самым сохранить наилучшую в этих условиях видимость. Это же поможет быстрее заметить препятствие, которое может оказаться в данном случае только с правой стороны.

Необходимо научиться определять по количеству фар встречное транспортное средство. Если одновременно видны две фары — это автомобиль, если видна только одна фара, можно думать, что это мотоцикл без коляски, но не исключена возможность, что

навстречу движется автомобиль с неисправной фарой. Когда светит одна левая фара, то это не так страшно, так как виден контур автомобиля, когда же исправна только одна правая фара, — опасность вполне реальна: левая сторона автомобиля незаметна, и можно на нее наехать. Особое внимание следует обратить на правильную регулировку фар, потому что от этого зависит не только дальность освещения, но и величина ослепления фарами водителя встречного автомобиля. Поэтому каждый водитель должен хотя бы раз в год проверять правильность установки фар своего автомобиля на станции обслуживания. Надо помнить, что с течением времени и увеличением пробега изменяется прогиб рессор и других пружинящих элементов подвески и автомобиль оседает, что влечет за собой изменение высоты пучков света. Это же относится и к езде с переменной нагрузкой автомобиля.

Подъезжая к обгоняемому автомобилю, водитель обязан на расстоянии 150—200 м от него сменить дальний свет на ближний, чтобы не ослепить своего коллегу через зеркало заднего вида. Дорога видна и так: ее освещают головные фары обгоняемого автомобиля. Когда обгоняющий автомобиль поравняется с обгоняемым, необходимо переключить свет фар на дальний, так как обгоняемому транспортному средству этим помех не создается.

Водитель обгоняемого автомобиля, заметив, что обгоняющий автомобиль оказался вблизи от него, должен принять вправо и освободить дорогу для обгона. В момент обгона следует немного уменьшить скорость, чтобы сократить время выполнения небезопасного маневра. Когда обгоняющий автомобиль выдвинется немного вперед, водитель обгоняемого должен изменить дальний свет на ближний и ехать с таким светом до

тех пор, пока не перестанет отчетливо видеть дорогу в свете фар автомобиля, едущего впереди, т. е. пока обгоняющий не удалится на расстояние 200—250 м.

Движение автомобиля ночью в составе колонны имеет некоторые особенности. Водители должны твердо знать и выполнять все установленные руководителем колонны световые сигналы, соблюдать необходимую дистанцию и уметь вести наблюдение за впереди идущими автомобилями.

Для скрытого передвижения ночью применяются светомаскировочные устройства, подкузовная подсветка, бортовые экраны, а также приборы ночного видения. Светомаскировочные устройства обеспечивают три режима маскировки: неотметненный, частично затемненный, полностью затемненный и состоят из насадок на фары автомобилей и задние фонари, переключателей режима



светомаскировки, вставок светомаскирующих подфарников и плафонов. Светомаскировочные устройства обычно только ограничивают распространение лучей света. Приборы же ночного видения освещают дорогу и предметы инфракрасными лучами. Отраженные лучи воспринимаются и преобразуются специальным электронно-оптическим устройством в видимое глазом изображение.

Подкузовная подвеска служит для лучшей ориентации водителей идущих сзади автомобилей и представляет собой фонарь, который светится на поперечине рамы под кузовом. Этот фонарь освещает картер заднего моста автомобиля и участок дороги, ограниченный колеей машины. Сверху и с боков свет не виден. В случае повреждения подсветки как дублер используется бортовой экран. Скорость при движении с соблюдением светомаскировки должна обеспечивать полную безопасность движения. Туман значительно ухудшает видимость, закрывает ориентиры, изменяет окраску лучей всех цветов, кроме красного. Так, желтый цвет в тумане становится красноватым, а зеленый — желтоватым. Поэтому, приближаясь к светофору в тумане, надо замедлить ход автомобиля, внимательно присмотреться к сигналам светофора и выезжать на перекресток только при полной уверенности в правильности сигнала. Кроме того, скорость движения в тумане необходимо устанавливать с учетом дальности видимости пути. Пелена тумана может быть настолько густой, что даже с включенными фарами буквально на

несколько метров ничего нельзя различить вокруг. Из практики известно, что если видимость не превышает 10 м, то скорость движения должна быть не выше 5 км/ч.

Езда в густом тумане, простирающемся выше автомобиля, затруднительна, очень быстро истощает физические силы и создает нервное напряжение у водителя. Фары совсем не освещают дорогу, и свет врезается в туман яркими, ослепляющими пучками. Поэтому в тумане следует ехать только при ближнем свете фар, которые еще как-то освещают дорогу. Однако лучше использовать специальные противотуманные фары с низким и широким пучком света, который лучше проникает сквозь туман (вернее, под туман) и вполне удовлетворительно освещает дорогу.

В тумане не разрешается совершать маневр обгона, выезжать из ряда движения, ездить по трамвайным путям, а также буксировать автомобили. Если необходимо повернуть влево или объехать стоящее транспортное средство, водитель должен предварительно осмотреть путь через приоткрытую дверку и убедиться в отсутствии движущегося сзади или навстречу транспорта. При движении в густом тумане можно ориентироваться по краю тротуаров, бортовым камням дороги. Надо строго придерживаться правил движения, время от времени подавать звуковые сигналы и отвечать на сигналы других водителей. Как на стоянке, так и во время движения следует включать освещение. Чрезвычайно затруднительно движение в метель, в сильный дождь,


ГАЗ
 ДЕТАЛИ МАШИН

гарантия качества www.gazoriginal.by

не тратьтесь на дешевые копии,
чтобы не пришлось
платить дважды

**только оригинальные
детали и комплектующие ГАЗ
от производителя**

Сеть фирменных магазинов «Детали машин ГАЗ»:

МИНСК | Борисов | Молодечно | Солигорск | Столбцы | Клецк | Барановичи
 Кобрин | Лунинец | Береза | **БРЕСТ** | Пинск | **ВИТЕБСК** | Новополоцк | Орша
 Полоцк | **ГОМЕЛЬ** | Мозырь | Рогачев | Калинковичи
 Жлобин | **ГРОДНО** | Волковыск | Лида
 Бобруйск | **МОГИЛЕВ**



ЗАО «ТД Детали машин», УНН 101161433, ЗАО «Белгазавт», УНН 69022123.

в пыльную бурю. Резко снижается видимость, сужается поле зрения водителя. Вождение автомобиля в условиях пониженных температур также имеет свои особенности. Прежде всего, пониженная температура воздуха ухудшает работу двигателя, агрегатов и механизмов. Зимой увеличивается вязкость масел и горючего, и тем самым затрудняется смазка агрегатов, снижается работоспособность аккумуляторных батарей, ухудшается эластичность шин. Больше всего следует

опасаться замерзания воды и разрыва трубок радиатора, размораживания блока и головки блока цилиндров. При низких температурах увеличиваются хрупкость и опасность разрушения деталей из пластмасс и резины. Нарушается работа системы питания в результате образования ледяных пробок в трубопроводах и т. п. Холодная погода влияет отрицательно не только на механизмы автомобиля и состояние дороги, но и на работоспособность водителя.

Фотосессия для лихача

Каждое пятое ДТП происходит по вине водителей из-за превышения скоростного режима. «Не допустить трагедии и гибели людей» – эта задача всегда стояла перед сотрудниками ГАИ. И если ранее контроль скорости инспекторы дорожно-патрульной службы проводили лишь с помощью ручных радаров, то с июля 2012 года бескровная «охота» на лихачей ведется и через Единую систему фотофиксации нарушений скоростного режима.

Step by step

Статистика — вещь упрямая: сегодня на 1 тысячу населения нашей страны приходится 275 единиц транспортных средств. При этом количество транспорта ежегодно увеличивается примерно на 5-6%.

В связи с ростом уровня автомобилизации назрела необходимость создания современной системы, которая позволила бы не только оперативно фиксировать нарушения, но и привлекать нарушителей к ответственности. В 2009 году в республике была создана рабочая группа, которая досконально изучила международный опыт по вопросу создания автоматизированного контроля скоростного режима. На основании этого был подготовлен проект создания единого республиканского центра, в котором были учтены особенности развития дорожной сети в нашей стране, принимая при этом во внимание интенсивность развития транзита в Таможенном союзе. Главой государства проект был поддержан, и в 2010 году появился Указ № 454 «О мерах, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения с использованием специальных технических

средств». Этот документ позволяет налагать штраф за превышение скорости на основании данных приборов фиксации. Предусмотрено привлечение виновного лица к ответственности без составления протокола об административном правонарушении на основании постановления, которое вступает в законную силу с даты его вынесения. Причем принимается оно без участия человека, в отношении которого ведется административный процесс.

Было решено, что система фотофиксации нарушений скоростного режима на дорогах Беларуси будет создана по принципу частно-государственного партнерства. Для этого был определен инвестор — австрийская компания Avonside Holdings GmbH, с которой в 2011 году был подписан договор, определяющий, что создаваемая единая система в конечном итоге будет включать от 500 до 1000 устройств (предварительный экономический расчет показал, что этого количества должно быть достаточно). Период создания системы займет 8 лет — с 2012 по 2019 год. В соответствии с договором минимум 40% от суммы уплаченных штрафов будет получать инвестор.



Для проектирования, строительства и эксплуатации Единой системы фотофиксации нарушений правил дорожного движения и мониторинга дорожной обстановки на территории Республики Беларусь было создано СЗАО «Безопасные дороги Беларуси». Предприятие расположено в самом центре столицы, на

Красноармейской, 21 (**на фото**). Но постороннему человеку вход туда запрещен — объект режимный. Да и попадать туда нет необходимости — все действия от момента регистрации нарушения скорости до оплаты штрафа водителем производятся дистанционно, дабы исключить личные контакты.

Как это работает

Первая очередь системы фотофиксации, включающая 15 устройств, начала функционировать прошлым летом. Сегодня в эксплуатацию введено уже 98 устройств по всей стране. Запланированный прирост — около 100 камер ежегодно.

Принцип работы системы достаточно прост. Основные ее элементы — стационарные датчики и мобильные устройства, с которыми экипажи ежедневно выезжают на трассы, в заранее определенные места, которые периодически меняются. Эти действия позволяют обеспечить соблюдение скоростного режима не только на тех участках дорог, где установлены стационарные устройства, но и практически по всей длине дороги. Места размещения камер определены после анализа ДТП. Именно на этих участках регистрировались аварии с тяжелыми последствиями. Расположение камер не держится в секрете, с этой информацией можно ознакомиться на сайте www.speed-control.by.

О том, что установлена камера, водителей предупреждают информационные щиты. Устройство практически одновременно производит два снимка с разными режимами фотовспышки. Один позволяет установить регистрационный номер автомобиля, другой — его марку, модель и цвет. Техника успешно производит фотосъемку также ночью и в непогоду. Зона действия радара — участок дороги длиной 25–50 метров (в зависимости от количества полос), расположенный как вверх,

Информация о нарушении скорости со всех устройств по каналам электронной связи приходит в диспетчерскую центра, где в автоматическом режиме отображается номерной знак автомобиля. Но ввиду того, что речь идет об административном процессе, сотрудники контролируют, насколько корректно произведено распознавание изображения фотокамеры. Кадры, в которые попадают одновременно два автомобиля, отсеиваются.

Диспетчеры по внутренней сети отправляют информацию к сотрудникам МВД, которые уполномочены принимать решения о вынесении постановления об административном правонарушении и взыскании штрафа. С момента вынесения постановления данные о нарушении в режиме online попадают в единую базу административных правонарушений.



так и вниз по ходу движения относительно радара. Камеры настроены на +12 км/ч к максимальному ограничению скорости.

Бывает, что автоматическая система распознавания знаков дает сбой. Это может произойти, например, если номер загрязнен. А бывает и так, что «хронические» лихачи намеренно «дорабатывают» знак так, чтобы устройство считывало номер с ошибками. Но это уже совсем другая история. Такого рода нарушения выявляются непосредственно инспектором ДПС, влекут за собой серьезную ответственность и облагаются значительными штрафами.



Распечатку «писем счастья» (как их прозвали в народе) производит сотрудник СЗАО «Безопасные дороги Беларуси». Далее с помощью «Белпочты» они попадают к адресатам.

За превышение скорости предусмотрены штрафы по минимуму:

- на 10–20 км/ч — 0,5 базовой величины;
- свыше 20–30 км/ч — 1 базовая величина;
- свыше 30 км/ч — 3 базовые величины;
- нарушение скорости свыше 20 км, совершенное повторно в течение года, — 5 базовых величин.

Нередки случаи, когда нарушитель скорости не является владельцем автомобиля. Чтобы снять с себя ответственность и переложить выплату штрафа на плечи виновника, владелец машины может обратиться в ОГАИ по месту жительства с информацией о том, кто управлял автомобилем в момент фотофиксации.

Кстати, не так давно на сайте МВД появилась онлайн-услуга, с помощью которой можно узнать заранее, имеется ли у вас зафиксированное и неоплаченное превышение скорости.

С появлением камер на дорогах многие автомобилисты делятся друг с другом опытом, как защититься от фотофиксации. Многие наверняка помнят, как некоторые «умельцы», пытаясь избежать штрафов, приклеивали на лобовое стекло компакт-диски, надеясь, что от них отражается луч радара. Несмотря на то, что техника и технология значительно продвинулись вперед в своем развитии, кое-кто и сегодня наивно полагает, что покрытие номерного знака каким-то волшебным светоотражающим лаком, специальные рамки и прочие «приспособления» позволят

им избежать фиксации нарушения фотокамерой. ГАИ просит всех водителей не терять зря время и деньги на такой апгрейд, ведь от фотофиксации он не спасет. Кроме того, в ближайшее время на наших дорогах появятся лазерные сканеры, способные выявлять нарушителей, идущих друг за другом в плотном транспортном потоке.

Как видно, все вторичные функции — первичную обработку, распечатку и рассылку производят гражданские лица, сотрудники коммерческой организации. Чтобы исключить коррупционные проявления, подразделения центра находятся в разных помещениях, при этом доступ из одного отдела в другой сотрудникам закрыт.

Наша система в отличие от аналогичных, реализованных на территориях соседних государств, позволяет привлекать к ответственности и нерезидентов, что принципиально важно для Беларуси, так как через нашу страну много транспорта движется транзитом.

Что нового

В настоящее время реализован проект по оборудованию аварийно-опасных участков автомобильной дороги Р23 системой видеофиксации нарушений правил дорожного движения в части выезда на встречную полосу движения в местах, запрещающих обгон. Показателем эффективности по данному проекту может служить тот факт, что с момента его реализации на аварийно-опасных участках автомобильной дороги Р23 не

случилось ни одного лобового столкновения транспортных средств.

Нужно понимать, что любые подобные системы должны иметь перспективу развития. Когда проект только готовился к воплощению в жизнь, велась речь о том, что это должен быть фундамент, который позволит в последующем реализовывать любые другие смежные функции в интересах государства. Сейчас на базе центра ведется практическая работа по исследованию различных технических средств, которые впоследствии будут использованы для профилактики ДТП и создания безопасных дорог, но об этом мы расскажем в одном из ближайших номеров.

Юлия ВЛАДИМИРОВА.

Автор благодарит за помощь в подготовке материала старшего инспектора по особым поручениям УГАИ Министерства внутренних дел Республики Беларусь Станислава СОЛОВЬЯ.

Практика и перспективы ВЭД.



Будь в курсе вместе с ООО «КРАФТТРАНС»!



Актуальные вопросы внешнеэкономической деятельности 2013 года рассмотрены на одноименном семинаре, организованном компанией «КРАФТТРАНС». О подробностях и итогах мероприятия нашему корреспонденту рассказала начальник таможенного отдела ООО «КРАФТТРАНС» Раиса БАШАРКЕВИЧ.

— Раиса, как часто проходят подобные семинары и на какую аудиторию они рассчитаны?

— Участниками семинара стали партнеры и клиенты компании «КРАФТТРАНС», работа которых связана с внешнеэкономической деятельностью, — руководители, специалисты по логистике и таможенному оформлению. Мы стремимся повышать уровень знаний наших сотрудников, следим за изменениями в законодательстве. Давно работая с нашими клиентами, мы понимаем, что информация об изменениях, происходящих в ВЭД, актуальна и в их повседневной работе. Также хотелось бы отметить, что именно для наших партнеров мы проводим семинары на безвозмездной основе.

В прошлом году был организован первый семинар, сейчас — второй. Есть намерение сделать подобные

мероприятия регулярными, поскольку мы получили массу положительных откликов и пожеланий проводить их постоянно. И это неудивительно, ведь компания пригласила очень компетентных и авторитетных лекторов, умеющих заинтересовать аудиторию.

— Чем продиктован выбор тем?

— Темы были выбраны серьезные и крайне актуальные, ведь в последнее время в законодательство внесены некоторые изменения. Так, о техническом регулировании, оценке соответствия и лицензировании продукции в целях таможенного оформления рассказала Татьяна Николаевна Пашенко, заместитель начальника управления оценки соответствия и лицензирования Госстандарта. Техническое регулирование — вопрос весьма актуальный на сегодняшний день. Два года назад было принято решение объединить все законодательство по техническому регулированию в рамках Таможенного союза.

Процессы эти происходят постепенно, но уже через несколько лет вступят в силу законодательные акты, охватывающие всю продукцию, которая ввозится на территорию Таможенного союза и вывозится из нее. Это, в частности, регламентация по техническим нормам, нормам безопасности производства. Много изменений коснется сферы импорта, так что слушатели получили самую насущную информацию, которая пригодится для успешного ведения бизнеса.



Вторая тема — «Тарифное регулирование внешнеэкономической деятельности в Республике Беларусь. Определение таможенной стоимости товаров». Подробностями со слушателями поделился Кирилл Геннадьевич ПЕТРОВСКИЙ, заместитель начальника управления тарифного регулирования и таможенных платежей Государственного таможенного комитета Республики Беларусь.

Тарифное регулирование актуально всегда, ведь затрагивает очень важный сегмент внешнеэкономической деятельности. И здесь происходят изменения. В частности, это касается унифицированной пошлины (которая постоянно меняется) на всю ввозимую продукцию и контроля таможенной стоимости ввозимых товаров. Все эти факторы влияют на правильность определения величины таможенных платежей, подлежащих уплате при таможенном оформлении товаров.

И еще одна важная тема была раскрыта на семинаре: «Правовое регулирование ВЭД в Республике Беларусь. Ответственность субъектов хозяйствования и должностных лиц за нарушения таможенного законодательства». С 28 августа текущего года изменились нормы КоАП, касающиеся административной ответственности, и многие пункты были пересмотрены. Заместитель начальника отдела управления таможенных расследований ГТК Владимир Михайлович Цариков подробно рассказал, что изменилось, за какие нарушения теперь привлекают к той или иной мере ответственности. Порадовало, что в случаях, где нет умысла и не идет речь о матери-

альном ущербе, меры наказания смягчены. Тема крайне интересная, касается законодательства не только нашей страны.

Подобные семинары позволяют нам и нашим клиентам получать актуальную информацию, практические рекомендации для успешной организации и ведения бизнеса.

— **Заканчивается 2013 год. Что запланировано компанией «КРАФТТРАНС» на ближайшее будущее?**

— В планах — развиваться, расширять штат квалифицированных специалистов, оказывать услуги на самом высоком профессиональном уровне. Мы работаем в Минском регионе, но уже до конца текущего года планируется открытие подразделений в Бресте, Гродно, а в 2014 году — в других областных центрах. Мы станем ближе к нашим клиентам и партнерам, что, надеемся, поможет сделать их бизнес еще успешнее.

Выражаем особую благодарность и признательность за организацию семинара Центру поддержки предпринимательства ОДО «АДС ГАРАНТ» и лично Виктору Алексеевичу Пономареву за помощь в проведении мероприятия.



Sevastopol International Maritime Business Forum
Севастопольский Международный Морской Бизнес Форум

WWW.U-EXPO.RU

T +380 93 22 9999 1

Ф +380 692 655 221



UPGRADE YOUR BUSINESS

WITH US

BLACK SEA LINES

SIMBF 2013

ПОРТ: СЕВАСТОПОЛЬ

ВРЕМЯ: НОЯБРЬ 2013

КООРДИНАТЫ: 44°37'00" N, 33°32'00" E

Генеральный Медиапартнер

Медиапартнеры

