

**ЭЛЕКТРОННЫЙ УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ
КОМПЛЕКС**

ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ РАЗДЕЛ

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Составитель:
Лапковская П.И.

МИНСК 2021

ОГЛАВЛЕНИЕ

| | |
|---|-----|
| Тема 1.1. Сущность международных перевозок и их место в развитии экономики страны..... | 3 |
| Тема 1.2. Современные тенденции развития мирохозяйственных связей..... | 9 |
| Тема 1.3. Генезис концепции и практики международных перевозок..... | 16 |
| Тема 1.4. Международная экономическая интеграция..... | 22 |
| Тема 2.1 Транспортная инфраструктура организации международных перевозок..... | 27 |
| Тема 2.2 Информационные системы при международных перевозках..... | 32 |
| Тема 2.3 Международные транспортные организации..... | 50 |
| Тема 3.1 Лицензирование деятельности на транспорте в Республике Беларусь | 54 |
| Тема 3.2 Правовое регулирование экспортных и импортных сделок..... | 68 |
| Тема 3.3 Нормативно-правовая база организации международных перевозок..... | 78 |
| Тема 3.4 Организация международного автомобильного движения..... | 82 |
| Тема 4.1 Международные пассажирские перевозки..... | 92 |
| Тема 4.2 Организация международных автомобильных пассажирских перевозок в регулярном сообщении..... | 105 |
| Тема 4.3 Организация международных автомобильных пассажирских перевозок в нерегулярном сообщении | 112 |
| Тема 5.1 Основные положения двусторонних соглашений..... | 121 |
| Тема 5.2 Документы водителя, используемые для организации международных автомобильных перевозок грузов..... | 129 |
| Тема 5.3 Документы на автомобильное транспортное средство, используемые для организации международных автомобильных перевозок грузов..... | 130 |
| Тема 5.4 Документы на груз, используемые для организации международных автомобильных перевозок грузов..... | 133 |
| Тема 5.5 Перевозки специальных грузов в международном сообщении..... | 138 |
| Тема 6.1 Таможенные территории и таможенный контроль..... | 159 |
| Тема 6.2 Система описания и кодирования товара в международных перевозках..... | 164 |
| Тема 6.3 Определение таможенной стоимости товара..... | 169 |
| Тема 6.4 Система транзитных перевозок МДП..... | 174 |
| Тема 6.5 Процедура АТА | 17 |
| Тема 6.6 Процедура общего транзита (T_1/T_2) и таможенная процедура таможенного транзита | 183 |
| Тема 6.7 Деятельность в качестве таможенного перевозчика и уполномоченного экономического оператора..... | 185 |
| Тема 6.8 Электронное предварительное информирование..... | 192 |
| Тема 7.1 Организация мультимодальных перевозок грузов..... | 194 |
| Тема 7.2 Транспортно-экспедиционное обслуживание при международных автомобильных перевозках..... | 196 |
| Тема 7.3 Стоимость доставки грузов в международном сообщении..... | 200 |
| Тема 7.4 Транспортное страхование на международных перевозках | 202 |
| Тема 7.5 Управление рисками на международных перевозках..... | 208 |
| СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ..... | 216 |

Раздел I. Общие положения организации международных перевозок

Тема 1.1. Сущность международных перевозок и их место в развитии экономики страны

Литература: [13, 17, 23].

Основными целями развития рынка международных перевозок являются обеспечение грузоперевозок разнообразных товаров из одного государства в другое, а также оптимизация как временных, так и финансовых затрат на доставку товаров от производителя к потребителю.

Для достижения основных целей международной логистики, логистическим компаниям предстоит решать множество задач, таких как выбор оптимального маршрута, выбор компании экспедитора, планирование каждого этапа доставки и оптимизация ее сроков, прохождение таможи, организация хранения грузов и так далее. Традиционными элементами в составе системы международной логистики являются транспортные компании, собственно и осуществляющие грузоперевозку, комплексы складирования и хранения и так называемые системы, предназначенные для коммиссионирования.

Отличия применения логистики на национальном и международном уровнях основаны на отличиях организации соответствующих логистических систем. Применение логистики на национальном уровне ограничено границами государства, которые не пересекаются сформированными логистическими цепочками. Логистические системы здесь функционируют в соответствии с национальным законодательством.

Управление международными цепями поставок включает проектирование, планирование, выполнение, контроль и мониторинг деятельности в международной цепи поставок с целью создания чистой стоимости, построения конкурентной инфраструктуры, использования рычагов международной логистики, синхронизации поставок и спроса, измерения результатов функционирования международной цепи поставок в целом.

Факторы развития международных перевозок

По масштабности эти факторы следует классифицировать на **глобальные и субглобальные**.

Рассмотрим глобальные факторы.

1. Международная экспансия промышленности. Этот фактор побуждает фактически все крупные компании к участию в бизнесе за пределами своей страны. В связи с этим организации теперь находятся в постоянном поиске, в пределах суши и воды земного шара, лучших вариантов доставки, хранения, распределения и сбыта своей продукции. И в этом им помогает межд. логистика.

2. Рост международной торговли. Данный факт зафиксирован Программой действий «Повестка дня на XXI век (AGENDA 21)», одобренной Конвенцией ООН по окружающей среде и развитию в Рио-де-Жанейро (Саммит «Планета Земля», 1992 г.). В данном документе указано, что «за последние годы мировая торговля продолжала расти более интенсивно, чем мировое производство. Открытая, справедливая, надежная, недискриминационная многосторонняя система торговли, согласующаяся с целями постоянного развития, ведет к оптимальному распределению глобального производства в соответствии с конкурентоспособностью и является выгодной для всех торговых

партнеров». Указанная выгода сегодня во многом усиливается благодаря логистике, интегрирующей деятельность международных фирм и компаний для достижения наиболее высоких результатов.

3. Международное разделение труда и кооперация. На мировом рыночном пространстве сегодня идет интенсивный процесс образования новых транснациональных компаний, которые вынуждены использовать в бизнесе глобальные логистические каналы и цепи, что связано с возможностями повышения отдачи на вложенный капитал, использованием логистическим посредником в других странах более низких тарифов, а также благоприятными финансовыми условиями.

4. Необходимость обеспечения конкурентных преимуществ на мировом рынке сбыта продукции. В Программе действий «Повестка дня на XXI век (AGENDA 21)» указано, что «...все большее внимание уделяется повышению роли предприятий и собственно конкурентоспособности рынков на основе внедрения политики, предусматривающей конкуренцию». Это может быть достигнуто, прежде всего, за счет быстрой адаптации товаропроизводителей к постоянно изменяющимся условиям рыночной среды и спросу на продукцию. Успех в достижении сильной конкурентной позиции на рынке возможен при условии использования логистики.

5. Изменение философии рынка. Сегодня мировая экономика переживает следующую фазу трансформации рынка, а именно переход от «рынка продавца» к «рынку покупателя». Это влечет за собой: усложнение системы рыночных отношений и повышение требований к качественным характеристикам процесса распределения; рост «диктата потребителя» по отношению к производителям и их партнерам по бизнесу.

6. Растущая экономическая мощь регионов. Этот процесс представляет более широкие возможности перемещения материалов ввиду увеличения потребления продуктов. Более сильная экономика имеет и более эффективную логистику благодаря более совершенной инфраструктуре. Это было отмечено еще в 1776 г. Адамом Смитом: «Дороги, каналы и судоходные реки – это самые сильные факторы, способствующие улучшениям».

7. Возрастающий дефицит ресурсов. Это проблема глобального характера номер один. Результаты ее обсуждения нашли отражение в Программе действий «Повестка дня на XXI век (AGENDA 21)»: «...увеличивается использование человечеством энергии, воды и других ресурсов как в валовом объеме, так и на душу населения, и их недостаток может возникнуть во многих частях света...». В этом же документе подчеркнуто, что международное сотрудничество должно стремиться:

к обеспечению лучшего управления природными ресурсами, при котором учитываются потребности развития;

внедрению более эффективных производственных процессов, ведущих к отсутствию отходов или сведению их объема к минимуму;

совершенствованию производственных систем путем внедрения таких технологий и процессов, при которых ресурсы используются более эффективно и, в то же время, создается меньше отходов, то есть получение большего эффекта при меньших затратах является одним из важнейших путей достижения постоянства в сфере бизнеса и промышленности;

развитию науки: она должна продолжать играть все более важную роль в повышении эффективности использования ресурсов, в поиске новых методов и альтернатив развития. Она должна постоянно заниматься переоценкой и благоприятствовать развитию менее

интенсивных тенденций в области использования ресурсов, включая интенсивное использование энергоресурсов в промышленности, сельском хозяйстве и на транспорте.

Указанным документом странам рекомендовано по необходимости с помощью международных организаций «разрабатывать, применять и внедрять экономические подходы и новые и усовершенствованные структуры, которые стимулируют более рациональное использование ресурсов».

Как видно, логистика фигурирует, по крайней мере, в неявном виде, практически в каждом указанном пункте. Сегодня уже неоспоримым является тот факт, что в области экономии ресурсов логистика имеет достаточно широкие возможности, реализовать которые призваны именно «новые и усовершенствованные структуры» – службы и отделы логистики.

К **субглобальным факторам** развития международных перевозок относится рост объемов производства и связанное с этим увеличение издержек сферы обращения.

Прокомментируем данный фактор, используя материалы экономического и социального Совета ООН, опубликованные Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН, а также результаты исследований известных ученых).

Получение продуктов и услуг связано с огромными материальными затратами. Так, в промышленности они в среднем составляют до 50 % всех расходов, а в некоторых отраслях удельный вес материальных затрат увеличивается до 80 – 90 %. Издержки, связанные с хранением сырья, материалов, полуфабрикатов, готовой продукции на складах, составляют в среднем 10 – 15 % для стран Западной Европы и 20 – 28 % для государств СНГ.

В западных странах около 93 % времени движения товара от источника сырья до конечного потребителя расходуется на его прохождение по различным каналам снабжения, сбыта и, главным образом, на хранение, то есть на логистические операции. Сокращение этой составляющей позволяет ускорить оборачиваемость капитала, соответственно увеличить прибыль, получаемую в единицу времени, снизить себестоимость продукции. А собственно производство товаров, как свидетельствует статистика, занимает лишь 2 % от суммарного времени цикла производственно-коммерческой деятельности. На внешнюю транспортировку уходит до 5 % от суммарных затрат времени. В этих же странах доля производства валового внутреннего продукта отраслями, осуществляющими товародвижение, составляет около 20 %. При этом в структуре расходов этих отраслей на издержки по содержанию запасов сырья, полуфабрикатов и готовой продукции приходится примерно 44 %, на складирование и экспедирование – 16, магистральные и технологические перевозки грузов – соответственно, 23 и 9 %. Оставшиеся 8 % приходятся на расходы по обеспечению сбыта готовой продукции.

Операции по перемещению товаров в рамках мирового рынка являются более дорогими и сложными, чем на национальных рынках. Затраты на мировых рынках составляют 25 – 35 % от стоимости продаж экспортно-импортной продукции, по сравнению с 8 – 10 % от стоимости товаров, предназначенных для потребления на внутреннем рынке.

Проведенные в Великобритании исследования производственного цикла материального потока, включая его доставку конечному потребителю, показали, что в стоимости продукта, попавшего к потребителю, более 70 % составляют расходы,

связанные с хранением, транспортированием, упаковкой и другими операциями, обеспечивающими продвижение материального потока.

Весьма высокая доля расходов на логистику в конечной цене товара показывает, какие резервы улучшения экономических показателей субъектов хозяйствования содержит оптимизация управления материальными потоками путем совершенствования конкретных логистических операций. Данный инструментарий является весьма эффективным в конкурентной борьбе за устойчивые позиции на рынке.

Тенденции развития международного транспортного рынка

На международном рынке логистических услуг можно **выделить ряд характерных тенденций его развития.**

1. Происходят активные *процессы глобализации логистических компаний за счет слияний и поглощений и консолидации их бизнеса.* В результате наблюдается усиление позиций компаний с развитой логистической сетью, представляющих комплекс услуг и широкую географию интернационализации бизнеса. Мировой рынок логистических услуг в последние 20 лет устойчиво расширяется, предлагая комплексные функциональные решения от мультимодальных транспортных услуг до дистрибьюторских центров со сложными технологиями комплектации и предпродажной подготовки товарных потоков, управлением дистрибьюторскими каналами, вплоть до контроля дебиторской задолженности. Расширение сферы предоставляемых услуг влечет рост масштабов компаний и, как следствие, – сокращение издержек.

2. *Возрастание роли информационных технологий в деятельности компаний,* в частности, надежных телекоммуникационных систем и программного обеспечения, автоматизации звеньев логистической цепочки.

3. *Формирование фирменных логистических сетей и международных центров логистики* (далее – МЦЛ) – еще одна характерная тенденция рынка логистических услуг. Такие центры создаются крупнейшими корпорациями для повышения эффективности логистических функций. Например, за последние годы крупными производителями высокотехнологической продукции, такими как DEC (Digital Equipment Corporation – США) и Sony (Япония), создан ряд МЦЛ.

5. В новом тысячелетии произошли *существенные изменения в области регулирования международной торговли.* Многие торговые барьеры, в первую очередь в странах ЕС, в Юго-Восточной Азии, США и Канаде, оказались упразднены либо существенно уменьшены, что благоприятно отразилось на деловой активности.

6. Развитие индустрии морских, железнодорожных и авиационных контейнерных перевозок вносит свой вклад в трансформацию национальных и отдельных региональных рынков в глобальный рынок. Одной из причин его возникновения стало *формирование общих для всех потребителей (независимо от страны или региона) потребностей.* Огромную роль в этом сыграли средства коммуникации. Сходство потребительских предпочтений обусловило *массовый отказ от традиционных товаров в пользу новых,* которые вследствие воздействия культурных и экономических факторов должны были выгодно отличаться по цене и качеству. Высококачественный товар, реализуемый по цене, соответствующей местному уровню цен, более привлекателен для людей во всем мире. Кроме того, использование продукта, аналогичного предлагаемому на рынках развитых и благополучных стран, создает иллюзию приближения к уровню жизни в этих странах.

7. *Международная логистика становится все более чувствительна к фактору регионализации,* что наиболее заметно в странах, имеющих общие границы. Известны

многочисленные примеры успешных макрологистических региональных структур и систем в странах Бенилюкс, ЕС, в Юго-Восточной Азии, США и Канаде. Из этого ряда создание интегрированного Европейского рынка, включающего более 320 миллионов потребителей. Региональный фактор усиливает тенденцию глобализации за счет таких аспектов, как сходство политических систем и экономического уровня государств региона; близость социального уклада жизни, традиций, исторических корней; миграция населения; единые источники энергии и сырьевых ресурсов; общие транспортная система и дорожная инфраструктура; единые телекоммуникации; отсутствие таможенных и торговых барьеров и т.д. Всеобщий европейский акт, принятый в 1987 г., имел целью снятие торговых барьеров между странами членами ЕС и упрощение движения товаров, услуг, капитала, а также людей.

Современная торговля и производство уже не могут обойтись без высоких технологий, основанных, прежде всего, на информационно-компьютерных технологиях. Одним из перспективных направлений является использование возможностей глобальной сети Интернет, посредством которой активные пользователи – товаропроизводители, оптовые и розничные торговые структуры могут напрямую, минуя всякого рода излишних посредников, выходить на покупателей (продавцов) и заключать с ними сделки, руководствуясь в своем выборе экономическими расчётами на основе логистических решений. То же относится и к выбору таких логистических посредников в бизнесе, как перевозчики, экспедиторы, страховые компании и т.д. Внедрение высоких технологий означает и мониторинг операций физического распределения и организации продаж товаров с помощью международных информационных логистических систем. Здесь можно указать на применение систем спутниковой связи и навигации типа GPS Navstar и Imnarsat-C, сканирования штриховых кодов, автоматической идентификации грузов и документов, систем электронного обмена данными в стандартах EDI и EDIFACT и др. Безусловно, требуются и структурные изменения в системе мировой торговли на уровне организованных товарных рынков: создание современных международных товаропроводящих логистических структур, центров внешней торговли, логистических центров, холдингов, центров изучения и анализа конъюнктуры товарных рынков и др. Наконец, существенное значение для продвижения международной логистики имеют процедуры дерегулирования, проводимые многими государствами (например, странами ЕС, США и Канадой) в части снятия торговых, таможенных, транспортных и финансовых барьеров на пути развития международных торговых, экономических, социально-политических и экономических взаимоотношений. За последние 25 лет произошли изменения в транспортном законодательстве ряда стран (прежде всего США и стран ЕС), благотворно отразившиеся на развитии транспортного сервиса в логистике. Так, появился широкий спектр законов, административных и юридических актов, направленных на сокращение государственного сектора на транспорте, снятие транспортных барьеров, координацию работы различных видов транспорта, улучшение транспортного сервиса, снижение цен и тарифов. Подобные меры способствовали развитию свободной конкуренции и в итоге послужили важнейшим стимулом к развитию интегрированной логистики, созданию международных транспортно-логистических систем. Следствием изменений в области рыночного регулирования стала практика заключения контрактов о предоставлении транспортного и экспедиторского сервиса; наделение магистральных перевозчиков правом предпринимать независимые шаги в отношении тарифов и услуг; предоставление услуги интермодальной перевозки по единому тарифу (сквозной ставке фрахта) и единому транспортному документу (коносаменту интермодальной перевозки).

Интермодальные перевозки – на данный момент наиболее быстро развивающаяся отрасль в сфере международной логистики, сочетающая преимущества двух или более видов транспорта. Оператор интермодального логистического сервиса предоставляет грузоотправителю услугу, обеспечивая доставку без значительных перерывов, несмотря на большое количество вспомогательных операций, связанных с процессом перевозки. Для осуществления международной логистической деятельности необходимо использовать эффективные системы коммуникации и контроля. Вопросы оформления документов, управления экспортом-импортом и непосредственно перемещения груза приобретают особую важность для заказчика. Поставщик, способный удовлетворить его запросы, становится наиболее конкурентоспособным. Функционирование сложных логистических систем невозможно без надежного и эффективного транспортно-экспедиционного обслуживания. Для этого создаются международные транспортные коридоры, которые позволяют обеспечить ускоренную доставку грузов между звеньями сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем, подвязанных под конкретные рынки материальных ресурсов и конечной готовой продукции с существующими на них ценами и объемами спроса. Появляются новые транспортно-логистические системы доставки товаров, в которых определена роль каждого вида транспорта в обслуживании перевозок. Формирование новых грузопотоков порождает проблемы совместимости транспортных систем различных государств

Тема 1.2. Современные тенденции развития мирохозяйственных связей

Литература: [14, 24].

Затрагивая мировую экономику, можно сразу отметить, что мировое хозяйство — как сложная, многоуровневая структура начала свое развитие в начале 20 века.

Характеризуя динамику развития мировой экономики в целом и по отдельным странам, используется показатель темпов роста (прироста) Валового мирового продукта и Валового внутреннего продукта. В 20 веке Валовый мировой продукт вырос в 19 раз, что соответствует среднегодовому темпу прироста 3%.

Основой формирования мирового хозяйства стал мировой рынок, складывавшийся в период с XV по XVIII в. Особенно интенсивно мировое хозяйство формировалось с середины XIX в. Считается, что к началу XX в. мировое хозяйство в основном сложилось. XX век фактически стал столетием бурного развития мирового хозяйства и глобальных изменений в его структуре.

Мировое хозяйство начала XXI в. всецело основывается на принципах рыночной экономики, интернализации производства и капитала. Несмотря на наличие государственных границ, интернационализация хозяйственной жизни является самой устойчивой тенденцией развития мирового хозяйства. Ее рассматривают как результат развития международного распределения труда и одновременно международной кооперации производства, как развитие общественного характера производства в международном масштабе. Эти процессы одновременно происходят на двух уровнях.

На макроэкономическом уровне многие страны и регионы в целом стремятся к либерализации экономических отношений, снятию торговых и инвестиционных барьеров, созданию свободных экономических зон и т. п.

На микроэкономическом уровне наблюдается расширение деятельности национальных предприятий за пределы национальных территорий, внутреннего рынка.

Подобные явления в отдельных регионах Земного шара находят выражение в экономической интеграции - взаимном переплетении национальных экономик, проведении согласованной экономической политики, для чего создаются специальные наднациональные органы. Вне рамок интеграционных группировок резко возрастает роль таких регулирующих институтов, как Международный валютный фонд, Всемирная торговая организация, Всемирный банк.

Одна из тенденций развития мировой экономики – количественный рост стран, объединенных в различные международные экономические союзы и другие международные экономические альянсы, что является свидетельством нарастающей глобализации экономики. Глобализация — это процесс, в ходе которого мир преобразуется в единую глобальную систему. Вопрос о глобализации стал весьма актуальным в 1990-е годы. Глобализация мировой экономики - это преобразование мирового пространства в единую зону, где свободно перемещаются информация, товары и услуги, капитал, где непринужденно распространяются идеи и беспрепятственно передвигаются их носители, стимулируя развитие современных институтов и отлаживая механизмы их взаимодействия.

Процесс глобализации мировой хозяйственной жизни осуществляется по линии мировой торговли, международных валютных отношений, затрагивает научно-технический и информационный обмен, усиливает миграцию капиталов и рабочей силы. Широко применяются единые стандарты на технологию, бухгалтерскую и статистическую

отчетность, образование и культуру. Усиленно внедряются единые критерии макроэкономической политики, происходит унификация требований к налоговой политике, политике в области занятости.

Источники глобализации:

1. Во-первых, глобализация вызвана объективными факторами мирового развития, углублением международного разделения труда, научно-техническим прогрессом в области транспорта и средств связи, сокращающим так называемое экономическое расстояние между странами. Позволяя получать необходимую информацию из любой точки планеты в реальном режиме времени и быстро принимать решения, современные системы телекоммуникаций беспрецедентно облегчают организацию международного инвестирования капиталов, кооперирования производства и маркетинга. В условиях информационного интегрирования мира намного ускоряется передача технологий и заимствование иностранного опыта хозяйствования. Складываются предпосылки для глобализации таких процессов, которые до сих пор оставались локальными по самой своей природе, например, получение высшего образования вдали от лучших учебных центров мира.

2. Второй источник глобализации — либерализация торговли и другие формы экономической либерализации, вызвавшие ограничение политики протекционизма и сделавшие мировую торговлю более свободной. В результате были существенно снижены тарифы, устранены многие иные барьеры в торговле товарами и услугами. Другие либерализационные меры привели к усилению движения капитала и остальных факторов производства.

3. Третьим источником интернационализационного процесса и одним из основных источников глобализации стал феномен транснационализации, в рамках которой определенная доля производства, потребления, экспорта, импорта и дохода страны зависит от решений международных центров за пределами данного государства. В качестве ведущих сил здесь выступают транснациональные компании (ТНК), которые сами являются одновременно и результатом, и главными действующими лицами интернационализации.

4. В качестве четвертого источника глобализации можно отметить достижение глобального единomyслия в оценке рыночной экономики и системы свободной торговли. Начало этому было положено объявленной в 1978 г. реформой в Китае, за которой последовали политические и экономические преобразования в государствах Центральной и Восточной Европы и распад СССР.

Правительства этих стран и поддерживающие их силы в международных организациях и странах Запада с развитой рыночной экономикой сконцентрировали свое внимание на трех условиях перехода к рынку: стабилизации макроэкономики, либерализации цен и приватизации государственных предприятий. При этом, к сожалению, недооценивали важность формирования рыночных институтов, необходимость создания условий для развития конкуренции, игнорировалась особая роль правительства в современной смешанной экономике.

5. Пятый источник кроется в особенностях культурного развития. Речь идет о тенденции формирования глобализованных однородных средств массовой информации, искусства, попкультуры, повсеместного использования английского языка в качестве всеобщего средства общения.

Глобализация сказывается на экономике всех стран. Она затрагивает производство товаров и услуг, использование рабочей силы, инвестиции, технологии и их распространение из одних стран в другие. Все это в конечном итоге отражается на эффективности производства, производительности труда и конкурентоспособности. Именно глобализация вызвала обострение международной конкуренции.

Процесс глобализации экономики ускорился в последние десятилетия, когда различные рынки, в частности, капитала, технологии и товаров, а в известной степени и труда, становились все более взаимосвязанными и интегрированными в многослойную сеть ТНК. Хотя определенное количество ТНК оперирует в традиционном торговом секторе, в целом международные фирмы выступают за промышленную реструктуризацию многих развивающихся стран путем создания новых отраслей, в частности, автомобильной, нефтехимической, машиностроительной, электронной и др., и модернизации традиционных, включая текстильную и пищевую.

Современные транснациональные корпорации (их еще принято называть глобальными корпорациями), в отличие от прежних ТНК производственного типа, действуют преимущественно на информационных и финансовых рынках. Происходит планетарное объединение этих рынков, формируется единое мировое финансово-информационное пространство. Соответственно возрастает роль ТНК и тесно с ними связанных наднациональных экономических структур и организаций (таких, как Международный валютный фонд, Международный банк реконструкции и развития, Международная финансовая корпорация и др.).

В настоящее время 80% новейших технологий создаются ТНК, доходы которых в ряде случаев превышают валовой национальный доход отдельных, довольно крупных стран. Достаточно сказать, что в списке 100 крупнейших экономик мира 51 позицию занимают ТНК. Причем сфера деятельности значительной части из них связана с разработкой гипертехнологий (или метатехнологий), к которым можно отнести сетевые компьютеры, новейшие компьютерные программы, организационные технологии, технологии формирования общественного мнения и массового сознания и др. Именно разработчики и владельцы подобных технологий контролируют сегодня финансовые рынки и определяют облик мировой экономики.

Примерно 1/5 дохода промышленно развитых стран и 1/3 развивающихся стран напрямую зависят от экспорта. По оценкам, в мире 40-45% занятых в обрабатывающей промышленности и примерно 10-12% в сфере услуг прямо или косвенно связаны с внешней торговлей, которая остается основным средством перераспределения мирового дохода.

Некоторые аспекты влияния глобализации на национальную экономику заслуживают особого упоминания.

1. Прежде всего отметим чрезвычайно высокие темпы роста прямых иностранных инвестиций, намного превосходящие темпы роста мировой торговли. Эти капиталовложения играют ключевую роль в трансфере технологий, промышленной реструктуризации, образовании глобальных предприятий, что оказывает непосредственное воздействие на национальную экономику.

2. Второй аспект касается влияния на технологические инновации. Новые технологии, как уже отмечалось, являются одной из движущих сил глобализации, но она, в свою очередь усиливая конкуренцию, стимулирует их дальнейшее развитие и распространение среди стран.

3. Наконец, в результате глобализации происходит рост торговли услугами, включая финансовые, юридические, управленческие, информационные и все виды «невидимых» услуг, которые превращаются в основной фактор международных торговых отношений. Если в 1970 г. с экспортом услуг было связано менее 1/3 прямых иностранных инвестиций, то в настоящее время эта доля возросла до 50%, причем интеллектуальный капитал стал наиболее важным товаром на мировом рынке.

4. Результатом углубления интернационализационного процесса являются взаимозависимости и взаимодействия национальных экономик. Это можно воспринимать и интерпретировать как интеграцию государств в структуру, близкую к единой интернациональной экономической системе. Хотя основная часть глобального продукта потребляется в странах-производителях, национальное развитие все более увязывается с глобальными структурами и становится более многосторонним и разноплановым, чем это было в прошлом.

Процесс глобализации протекает в условиях сильно поляризованной мировой системы в плане экономической мощи и возможностей. Такое положение является потенциальным источником рисков, проблем и конфликтов. Несколько ведущих стран контролируют значительную часть производства и потребления, даже не прибегая к политическому или экономическому давлению. Их внутренние приоритеты и ценностные ориентиры накладывают отпечаток на все крупнейшие сферы интернационализации. Подавляющая часть (85-90%) всех ТНК базируется в развитых странах, но такие корпорации в последние годы стали создаваться и в развивающихся государствах. К концу 1990-х гг. насчитывалось около 4,2 тыс. латиноамериканских и восточноазиатских ТНК и несколько сотен ТНК в европейских странах переходной экономики. Среди пятидесяти самых крупных ТНК развивающихся стран восемь принадлежат Южной Корее, столько же — Китаю, семь — Мексике, шесть — Бразилии, по четыре — Гонконгу и Сингапуру, три — Малайзии и по одной Таиланду, Филиппинам и Чили. Транснациональные корпорации этих стран, такие, как южнокорейские «Дэу» и «Самсунг», китайская «Чайна кемиклс», мексиканская «Кемекс», бразильская «Петролео бразильеро» и другие, энергично борются за место на мировом рынке.

Национальным государствам приходится все больше считаться с ТНК как с могущественными партнерами, а порой и соперниками в борьбе за влияние на национальную экономику. Правилom стали соглашения между ТНК и национальными правительствами об условиях такого сотрудничества.

Более широкие перспективы открылись и перед неправительственными организациями, вышедшими, как и в случае с глобальными фирмами, на многонациональный или мировой уровень. Новую глобальную роль стали играть даже такие международные организации, как ООН, МВФ, Всемирный банк, ВТО. Таким образом, многонациональные предприятия и другие организации, как частные, так и государственные, превратились в основных действующих лиц глобальной экономики.

Стоит сказать еще об одной важнейшей особенности глобализации мировой экономики — это бурное развитие финансовых рынков в последние годы XX в. Новая роль финансовых рынков (валютных, фондовых, кредитных) за последние годы резко изменила архитектуру мировой экономики. Еще несколько десятков лет назад основной целью финансовых рынков было обеспечение функционирования реального сектора экономики. В последние годы мировой финансовый рынок стал проявлять самодостаточность. В результате сегодня мы видим рост объема этого рынка в разы, что стало результатом широкого спектра спекулятивных операций, вызванных либерализацией экономических

отношений. Одним словом, процесс получения денег из денег значительно упростился благодаря исключению из него собственно самого производства какого-либо товара или услуг. Производство заменили спекулятивные операции с различными производными финансовыми инструментами, такими, как фьючерсы и опционы, а также игра на разнице курсов мировых валют.

Это самый сложный и наиболее продвинутый в плане интернационализации процесс, являющийся результатом углубления финансовых связей стран, либерализации цен и инвестиционных потоков, создания глобальных транснациональных финансовых групп. По темпам прироста объем займов на международном рынке капитала в предшествующие 10-15 лет превысил на 60% объем внешней торговли и на 130% валовой мировой продукт. Увеличивается количество международных организаций-инвесторов. В глобализации финансов часто усматривают причину роста спекуляций и отвлечения со спекулятивными целями капитала от производства и создания новых рабочих мест.

Процесс финансовой глобализации сконцентрирован прежде всего в основных центрах мировой экономики: США, Западной Европе, Японии, Китае. Финансовая же спекуляция выходит далеко за границы этой триады. Глобальный оборот на рынке валют ежедневно достигает 0,9-1,1 трлн. долларов. Приток спекулятивного капитала может не только превысить нужды той или иной страны, но и дестабилизировать ее положение. Быстрая глобализация финансов по-прежнему остается важнейшей причиной уязвимости мировой экономики. Интеграция финансовых рынков повышает риск системных сбоев.

Все вышеизложенное позволяет нам отметить ряд преимуществ от глобализационного процесса:

- глобализация вызвала обострение международной конкуренции. Конкуренция и расширение рынка ведут к углублению специализации и международного разделения труда, стимулирующих в свою очередь рост производства не только на национальном, но и на мировом уровне;
- еще одно преимущество глобализации — экономия на масштабах производства, что потенциально может привести к сокращению издержек и снижению цен, а следовательно, к устойчивому экономическому росту;
- преимущества глобализации связаны также с выигрышем от торговли на взаимовыгодной основе, удовлетворяющей все стороны, в качестве которых могут выступать отдельные лица, фирмы и другие организации, страны, торговые союзы и даже целые континенты;
- глобализация может привести к повышению производительности труда в результате рационализации производства на глобальном уровне и распространения передовой технологии, а также конкурентного давления в пользу непрерывного внедрения инноваций в мировом масштабе.

В целом преимущества глобализации позволяют улучшить свое положение всем партнерам, получающим возможность, увеличив производство, повысить уровень заработной платы и жизненные стандарты.

Глобализация несет с собой не только преимущества, она чревата негативными последствиями или потенциальными проблемами, в которых некоторые ее критики усматривают большую опасность.

1. Первая угроза в связи с глобализацией вызвана тем, что ее преимущества, которые людям понятны, будут, однако, распределяться неравномерно. В краткосрочной перспективе, как известно, изменения в обрабатывающей промышленности, сфере услуг приводят к тому, что отрасли, получающие выгоды от внешней торговли, и отрасли,

связанные с экспортом, испытывают большой приток капитала и квалифицированной рабочей силы. В то же время ряд отраслей значительно проигрывает от глобализационных процессов, теряя свои конкурентные преимущества из-за возросшей открытости рынка. Такие отрасли вынуждены прилагать дополнительные усилия, чтобы приспособиться к изменившимся не в их пользу хозяйственным условиям. Это означает возможность оттока капиталов и рабочей силы из этих отраслей, что послужит главной причиной для принятия адаптационных мер, сопряженных с очень большими затратами. Адаптационные меры чреваты для людей потерей работы, необходимостью поиска другого рабочего места, переквалификации, что приводит не только к семейным проблемам, но и требует крупных социальных расходов, причем в короткие сроки. В конечном итоге произойдет перераспределение рабочей силы, но поначалу социальные издержки будут очень велики. Это относится не только к отраслям, которые в Европе были существенно трансформированы в последние тридцать лет. Следует признать, что подобные перемены таят в себе серьезную угрозу сложившейся хозяйственной структуре, и правительства должны взять на себя тяжелое бремя социальных расходов, связанных с выплатой компенсаций, переподготовкой, выплатой пособий по безработице, оказанием поддержки малообеспеченным семьям.

2. Второй угрозой многие считают деиндустриализацию экономики, поскольку глобальная открытость ассоциируется со снижением занятости в обрабатывающих отраслях как в Европе, так и в США. На самом деле, однако, этот процесс не является следствием глобализации, хотя и протекает параллельно с ним. Деиндустриализация — нормальное явление, порожаемое технологическим прогрессом и экономическим развитием. Действительно, доля обрабатывающих отраслей в экономике промышленно развитых стран резко снижается, но это снижение балансируется быстрым ростом удельного веса сферы услуг, включая финансовый сектор.

3. Следующая угроза, которую таит в себе глобализация, связывается с заметным увеличением разрыва в уровнях заработной платы квалифицированных и менее квалифицированных работников, а также с ростом безработицы среди последних. Сегодня, однако, это отнюдь не обязательно является следствием интенсификации международной торговли. Более важно то обстоятельство, что повышается спрос на квалифицированные кадры в отраслях и на предприятиях. Это вызвано тем, что конкуренция со стороны трудоемких товаров, выпущенных в странах с низким уровнем заработной платы и невысокой квалификацией работников, влечет за собой снижение цен на аналогичную продукцию европейских фирм и сокращение их прибылей. В подобных условиях европейские компании прекращают выпуск убыточной продукции и переходят к производству товаров, требующих использования высококвалифицированного персонала. В результате рабочие с более низкой квалификацией остаются невостребованными, их доходы падают.

4. В качестве четвертой угрозы отмечают перевод фирмами стран с высокой стоимостью рабочей силы части своих производственных мощностей в страны с низкой оплатой труда. Экспорт рабочих мест может оказаться нежелательным для экономики ряда государств. Однако подобная угроза не слишком опасна.

5. Пятую угрозу связывают с мобильностью рабочей силы. Сегодня много говорится о свободном обмене товарами, услугами и капиталом и значительно меньше — о свободе перемещения рабочей силы. В связи с этим поднимается вопрос о влиянии глобализации на занятость. В отсутствие адекватных мер проблема безработицы может стать потенциальным источником глобальной нестабильности. Разбазаривание людских

ресурсов в виде безработицы или частичной занятости — главная потеря мирового сообщества в целом, и особенно некоторых стран, которые тратили большие средства на образование. Высокий уровень безработицы в середине 1990-х гг. сигнализирует о наличии крупных структурных проблем и политических ошибок в рамках мировой экономики. Эти факторы свидетельствуют о необходимости эффективного управления изменениями на всех уровнях, особенно в сферах, которые непосредственно влияют на условия жизни людей. В частности, спорен вопрос о том, может ли международная миграция содействовать решению проблем занятости и бедности. Сегодня рынки труда интернационализированы в значительно меньшей степени, чем рынки товаров или капитала.

6. Важным источником напряженностей и конфликтов может стать также массовая урбанизация, связанная с глобальными демографическими, технологическими и структурными изменениями. Города уже становятся ключевыми элементами общества в масштабе стран и мира в целом, а также основными каналами распространения влияния глобализации по ряду причин. Во-первых, снабжение городов продовольствием и энергией зависит во многих странах не от местных источников, а от импортных ресурсов. Далее, города являются основными центрами глобальной стандартизации потребления, культур. В них же транснациональные компании действуют наиболее активно. Урбанизация, видимо, усилит процесс глобализации, а кооперация между крупными городами в политическом и институциональном плане станет новой областью международных отношений.

7. Глобализация с ее глубокими экономическими, технологическими и социальными преобразованиями несомненно повлияет на мировую экосистему. А это типичная проблема общечеловеческой безопасности. До сих пор вину за общий ущерб окружающей среде возлагают на развитые страны, хотя основной вред они причиняют все же себе.

8. Можно назвать несколько источников будущих конфликтов, которые возникнут в связи с использованием экосистемы. Борьба за водные ресурсы, вероятно, выльется в острые региональные конфликты. Будущее тропических лесов и последствия их вырубki уже стали предметом глубоких раздоров между государствами из-за расхождений в интересах и политических целях. В целом мир уже не может себе позволить бездумно расходовать ресурсы, нанося непоправимый вред среде обитания.

Глобализация углубляет, расширяет и ускоряет всемирные взаимосвязи и взаимозависимости во всех сферах сегодняшней общественной жизни. Как видим, глобализация в мировом масштабе имеет как положительные, так и отрицательные стороны, но это объективный процесс, к которому надо приспосабливаться всем субъектам международной жизни.

Тема 1.3. Генезис концепции и практики международных перевозок

Литература: [14, 18, 24].

В зарубежной литературе выделяются три периода развития систем товародвижения материальной продукции: дологистический период, период классической логистики и период неологистики. Каждый из периодов характеризуется соответствующими концептуальными подходами к созданию и управлению названных систем и адекватными им критериями.

В *дологистический период* (до 1950-х годов XX в.) управление материальным распределением носило фрагментальный характер. Транспорт и материально-техническое обеспечение рассматривались как две несвязанные одна с другой сферы деятельности. Происходившее в дологистический период быстрое развитие нерельсового транспорта заметно повысило его роль в товародвижении. Предпочтение стало отдаваться оптимизации перевозок. В качестве критерия эффективности последних выступали минимальная цена за перевозку грузов транспортом общего пользования и минимальные транспортные затраты на перевозку собственным подвижным составом.

Отличительная черта периода *классической логистики*, начавшегося в начале 1969-х годов XX в., состоит в том, что вместо организации оптимальных перевозок на фирмах стали создаваться логистические системы. В этот период можно выделить три концептуальных подхода к их созданию, отличавшихся сферой применения компромиссов (гармонизацией экономических интересов) и критериями. Вместе с тем в рамках каждого подхода компромиссы носили внутрилогистический функциональный характер и не затрагивали собственно производственную деятельность фирм.

Область действия компромиссов при первом подходе составляли затраты на отдельные логистические операции одной фирмы, а критерием был минимум общих затрат на материальное распределение. Характерный пример такого подхода – увеличение затрат на транспортировку и их сокращение на управление запасами и складирование.

Ориентация на минимизацию общих затрат дала положительный экономический эффект на основе использования внутрифункциональных компромиссов. Однако время показало, что затратный критерий ограничивает финансовые возможности фирмы, поскольку не отражает влияние спроса на соотношение ее доходов и расходов. В результате наметился новый критерий – максимальная прибыль фирмы от логистических операций.

В конце периода классической логистики произошли изменения в ее концепции. Критерием формирования оптимальной системы управления распределением стала максимальная прибыль от логистических операций всех фирм-участниц. Акценты были перенесены на межфирменные компромиссы в сфере логистики.

Началом 1980-х годов XX в. можно датировать новый период в развитии логистики – *период неологистики*. В этот период логистика характеризуется расширением сферы действия компромиссов.

Для более эффективного реагирования требовались совместные усилия всех структурных подразделений фирмы или предприятия. Кроме того, необходимо было использовать знания и опыт менеджеров, рассматривающих деятельность фирмы как единое целое.

Концептуальный подход к развитию систем логики, воплощающий эту идею, получил название «комплексный» или «подход на основе всего предприятия». В рамках

этого подхода логистические системы должны создаваться и управляться, исходя из общей цели – достижения максимальной эффективности работы всей фирмы. Поэтому внимание стало фокусироваться на межфункциональных компромиссах фирмы. Критерием такого подхода стала минимизация издержек всего предприятия.

Критерий минимума общих издержек товародвижения и производства требует нахождения определенных компромиссов между интересами всех структурных подразделений фирмы в целях достижения наилучшего соотношения между издержками и полученными результатами.

Специалисты в области логистики, как менеджеры по управлению материальными потоками, занимают компромиссную позицию и пытаются найти и удержать оптимальный баланс затрат, запасов и качества обслуживания. Большая работа проводится ими по координации различных функций.

С середины 1980-х годов XX в. в западных странах наметился новый подход к развитию логистики, который можно охарактеризовать в целом как логическое и естественное продолжение вышеуказанного подхода. Его специфика – в выходе логистической системы за пределы экономической среды и учете социальных, экологических и политических аспектов; критерий – максимальное соотношение выгод и затрат. Новый подход получил название концепции «общей ответственности».

Развитие логистики характеризуется тем, что одновременно с эволюцией ее концепции идет процесс разработки методических основ калькуляции издержек, хотя он протекает не столь быстро и однозначно. Проблема здесь, прежде всего, заключается в выявлении структуры себестоимости продукции и услуг.

В дальнейшем получили распространение межфункциональные компромиссы, произошел отказ от изолированного рассмотрения мероприятий по рационализации сферы обращения и производства, и в коммерческую практику фирм стал внедряться метод суммарных издержек. Другими словами, фирмы стали проводить анализ общей величины затрат, получивший название «принцип одного зонтика».

Благодаря развитию международных экономических отношений устраняются границы в хозяйственной деятельности компаний, однако на пути развития международной логистики все еще остаются серьезные барьеры – множество торговых, финансовых, таможенных и других ограничений, обусловленных различиями политических систем, экономических и социальных уровней развития стран, разницей в уровне жизни их населения и т.д.

Кроме того, на международных перевозках следует учитывать конкуренцию, ограничения на дистрибутивные сети транснациональных корпорации и т.п. Менеджмент в международной логистической системе должен принимать во внимание факторы, значимые для успешного продвижения на транспортном рынке.

Барьеры в развитии международных перевозок можно разделить на три группы.

1. Рыночные и конкурентные барьеры:

- ограничения для вступления на рынок (законодательные барьеры, технические препятствия к ввозу товаров);
- недостаточная доступность информации;
- особенности ценообразования;
- сложившиеся правила конкуренции и т.п.

2. Финансовые барьеры:

- колебания валютных курсов;
- таможенные правила и процедуры вторых стран;

- особенности экономической политики государств и др.

3. Барьеры в дистрибьюции связаны:

- с институциональной инфраструктурой;
- с различиями в работе национальных банков, страховых компаний, юридических консультантов, транспортных компаний и прочих вспомогательных институтов.

Межгосударственная специфика каналов распределения препятствует развитию международных перевозок. Необходимо преодолевать проблемы стандартизации, обусловленные национальными и региональными особенностями средств транспортировки, инфраструктуры железных дорог, оборудования грузопереработки. В этом направлении работает Международная организация по стандартизации (ISO), достигшая некоторых успехов в унификации и стандартизации транспортного оборудования.

Решение о выборе канала распределения компании принимают с учетом торговых барьеров - правил, непосредственно ограничивающих тип товаров, либо увеличивающих уровень таможенных пошлин в случае превышения объема импорта.

При освоении мирового рынка его участники тщательно взвешивают факторы «за» и «против», рассматривают логистику в глобальном масштабе, оперируя глобальными же категориями. Прежде всего, оцениваются существующие барьеры (препятствия) и альтернативные варианты решения проблем при возникновении нештатных ситуаций. И на внутреннем, и на международных рынках логистика подчиняется одинаковым принципам. Однако во втором случае условия деятельности значительно сложнее и сопряжены с большими логистическими издержками.

В изменяющемся мире возникают все новые предпосылки развития международных перевозок, в частности:

- уточняется понимание механизмов рынка и формируется подход к международной логистике как стратегическому элементу, повышающему конкурентные возможности транснациональных корпораций и других организаций бизнеса;
- расширяются перспективы интеграции международных стратегических партнеров, построения новых организационных (структурных) отношений;
- на фоне радикального изменения технологических возможностей, в частности, в области гибких производств, информационно-компьютерных технологий и телекоммуникационных систем, открываются новые горизонты международной интеграции.

Повышению конкурентоспособности транспортных организаций способствуют их гибкость и динамичность, то есть быстрая адаптация к изменяющимся условиям рыночной среды и спроса на их услуги, в том числе в международном аспекте.

При этом должны сокращаться все временные фазы жизненного цикла продукции (логистического цикла), охватывающие периоды:

- научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок;
- поставки сырья и материалов;
- производства;
- обработки заказа;
- дистрибьюции готовой продукции и т.д.

Для сокращения основного времени компании часто идут на узкую специализацию.

Усложняющиеся рыночные отношения и усиливающаяся конкуренция стали причинами трансформации международной логистической системы, выразившейся в следующих основных моментах:

- возросли скорость и интенсивность материальных и информационных потоков, изменилась их структура, особенно в экспортно-импортных операциях; осложнились финансовые взаимоотношения международных логистических посредников;

- сократилось число звеньев в международных логистических цепях и каналах распределения, количество организационно-экономических связей в международных логистических системах уменьшилось, но их сложность возросла;

- снизилась надежность международных логистических цепей в связи с сокращением или полным исчезновением материальных запасов в производстве и международных распределительных сетях.

К основным проблемам международной логистики можно отнести следующие:

- Работа с гораздо большими объемами заказов, чем при поставках на внутренние рынки. Это позволяет снизить логистические издержки, например, скидки с транспортных тарифов за величину партии;

- Разнообразие международных рынков, обуславливающее вариантивность доставки товаров и необходимость контактировать с большим количеством посредников;

- Масштабность деятельности сопряжена с определенными сложностями для организаций, не имеющих необходимого опыта работы на международных рынках;

- Появление новых логистических посредников при доставке товаров (фрахтовые агенты, таможенные брокерские компании и т.п.);

- Торговые условия, базисы поставки, условия платежей - все это непривычно для организации, впервые вступающей в международную торговлю;

- Международная транспортная документация и документальные процедуры сложнее и многообразнее внутренних аналогов;

- При организации информационного обмена между участниками логистической системы поставок зачастую приходится преодолевать границы многих стран и, соответственно, задействовать разные информационные системы.

Для успешного решения вышеперечисленных проблем организации должны хорошо представлять всю сложность и многообразие операций, с которыми им придется столкнуться.

Международная логистика значительно отличается от внутренней логистики и предполагает пролонгацию функциональных циклов, которые могут измеряться неделями и месяцами. Причинами тому могут послужить:

- медленная связь;

- особенности финансирования и расчетов;

- значительные расстояния перевозки;

- особые требования к упаковке и маркировке;

- выполнение таможенных процедур (декларирование, досмотр).

Международные логистические операции предполагают многоязычное сопровождение продукции, изготовление упаковки на разных языках, что сильно усложняет дело. Привязка потребительских характеристик продукции к определенному языку ограничивает рынок ее использования. Например, в странах Западной Европы для поддержки маркетинговых мероприятий создаются большие запасы продукции - отдельно для носителей каждого языка.

К тому же логистическая документация требует знания международных правил и обычаев, понимания сути процедур, описанных в многочисленных международных транспортных конвенциях. Документация составляется на нескольких языках, на разных

бланках. Число оригиналов документов и копий к ним варьируется по странам и экономическим зонам.

Сложен и сам процесс международных перевозок. Транспортная инфраструктура, количество и набор услуг транспортных посредников во многих странах весьма различаются. Выбор вида транспорта зависит от ряда факторов (дешевизна, скорость, сохранность и др.). Современный подход к организации и созданию эффективной логистической системы поставок, сводящийся к выбору нескольких ключевых фигур в цепочке партнеров и поддержанию прочных союзов с ними, практически неосуществим при морских перевозках.

Важная характерная черта международной логистической системы - ее потребность в высоком уровне координации, средством которой служит системная интеграция. Организации должны обладать возможностью управлять логистическими операциями из любой точки земного шара с помощью систем электронного обмена данными. Обновление аппаратного оборудования и программного обеспечения для этих целей требует крупных капиталовложений. Системная интеграция - длительный процесс, и немногие организации располагают необходимыми электронными средствами.

Для поддержания на высоком уровне международных логистических систем очень важен союз между предприятием и грузоперевозчиками, а также специализированными логистическими организациями. Без этого ни одно предприятие не сможет вести коммерчески эффективные международные операции и поддерживать надежные контакты с производителями, потребителями, оптовиками и розничными сетями по всему миру.

Рассмотрим способы реализации международных логистических стратегий:

- Использование специализированных организаций - мера, позволяющая ограничить ассортимент и микс товаров (включающих товары, их ассортимент и связанные с ними параметрами), производимых в одном месте. В результате компания получает экономию за счет роста масштаба производства;

- Централизация запасов - потребность, обусловленная наступлением эры глобализации. Компании стремятся не только к более рациональному размещению своего производства на меньшем количестве предприятий, но и к консолидации запасов и их концентрации в меньшем количестве мест, чтобы снизить требования к резервам. Многие предприятия целенаправленно закрывают свои склады и преобразовывают их в региональные оптовые базы, обслуживающие обширные территории;

- Отсрочка и локализация - способ переноса финальных доводки и индивидуализации товара, создаваемого из типовых комплектующих и сборочных модулей, до момента поступления на рынок, с тем чтобы учесть при доводке запросы конкретных покупателей.

В глобальном мире существует множество вариантов ведения международной торговли: от традиционной ориентации на экспортно-импортные операции до реализации концепции «предприятия без гражданства». Иными словами, универсальной модели управления международными логистическими операциями нет и быть не может, каждому предприятию приходится искать собственные решения.

Так что целесообразно обобщить в виде моделей опыт наиболее успешно работающих организаций:

- Продажи готовой продукции осуществляются по всему миру, в то время как обеспечение материально-технического снабжения и производства концентрируется в одном центре (в основном в своей стране);

- Производство организуется в одном центре (чаще всего у себя в стране), но поставки сырья, полуфабрикатов и комплектующих осуществляются из многих стран;

- Основное производство сосредоточивается в одном центре (как правило, у себя в стране), а последующее комплектование и предпродажное обслуживание - в других странах (регионах);
- Хозяйствующий субъект регистрируется и работает как национальная компания, которая ведет закупки значительной доли основных материалов на местных рынках;
- Создается сеть полностью независимых организаций, снабжающихся с местных рынков и поставляющих на них готовую продукцию.

Глобализация мировой экономики потребовала обеспечения должного логистического менеджмента. Предприятия разных стран, включая белорусские, выходят на мировой рынок, побуждаемые стремлением к рыночному росту. Расширяющейся международной торговле необходимо соответствующее логистическое обслуживание. Благодаря развитию международных экономических отношений устраняются границы в хозяйственной деятельности предприятий, однако на пути развития международной логистики все еще остаются серьезные барьеры - множество торговых, финансовых, таможенных и других ограничений, обусловленных различиями политических систем, экономических и социальных уровней развития стран, разницей в уровне жизни их населения и т.д. Кроме того, в международной логистике необходимо учитывать конкуренцию, ограничения на дистрибутивные сети транснациональных корпорации и т.п. Менеджмент в международной логистической системе должен принимать во внимание факторы, значимые для успешного продвижения международной логистики.

Вследствие этих тенденций усилился потенциал неустойчивости международной логистической системы, так что достижение стратегических целей бизнеса потребовало как дальнейшей интеграции звеньев в самой международной логистической системе, так и взаимопроникновения последней с динамической внешней средой. Новые факторы и поиск преимуществ в конкурентной борьбе дали мощный импульс развитию в 1990-х гг. интегрированной международной логистики.

В настоящее время существенное воздействие на глобализацию транспортного рынка и в мире оказывают следующие факторы:

- потребность снижения транспортных издержек и улучшения логистического сервиса;
- необходимость расширения объема продаж за счет освоения новых рынков, в частности за рубежом, что требует продуманных логистических стратегий и решений по качеству продукции (сервиса);
- появление международных логистических посредников с развитой глобальной инфраструктурой, включая технические средства и информационные технологии, обеспечивающие достижение стратегических логистических решений транснациональных корпораций;
- развитие компаний с действительно широким международным разделением труда, подкрепленным самыми современными информационно-компьютерными технологиями и системами, являющимися основой экстенсивной функциональной интеграции между партнерами в международных логистических цепях;
- дальнейшее развитие процессов международной торговли, в частности, в рамках Конференция организации объединенных наций по торговле и развитию (United Nations Conference on Trade and Development - UNCTAD), дерегулирование транспорта, уменьшение экологической нагрузки и внедрение инноваций в инфраструктуры международных логистических цепей.

Тема 1.4. Международная экономическая интеграция

Литература: [14, 15].

Возможность, формы и методы организации международных логистических операций в значительной степени зависят от развития различных форм международной экономической интеграции. Современное мировое хозяйство - это не только совокупность взаимодействующих национальных экономик. Другим его срезом являются интеграционные комплексы, включающие национальные хозяйства нескольких государств, и отличающиеся более развитым взаимным разделением труда, сближением и взаимоприспособлением экономических механизмов, более тесным переплетением капиталов, проведением согласованной межгосударственной экономической политики. Образование интеграционных группировок получило особый размах в последние годы, и в настоящее время в мире действует более 85 региональных торговых экономических соглашений и договоренностей, в рамках которых осуществляется свыше 60 % мировой торговли.

Выделяют четыре вида (этапа) международной экономической интеграции, зону свободной торговли, таможенный союз, единый общий рынок, экономический и валютный союз.

Зона свободной торговли (ЗСТ) – первая интеграционная ступень, предусматривающая договоренность между государствами по поводу свободной от таможенных и количественных ограничений международной торговли товарами и услугами.

Зона свободной торговли (ЗСТ) представляет собой группу из двух и более стран, в которых отменены пошлины и другие ограничительные меры во взаимной торговле в отношении товаров, происходящих из этих стран. С государствами, не участвующими в соглашении, каждый из членов зоны свободной торговли строит самостоятельную внешнеторговую политику.

Положительными моментами создания ЗТС являются стабилизация и предсказуемость торговой политики государств – участниц такого альянса.

Отрицательные черты подобных соглашений состоят в том, что открытие границ определенного государства для импорта товаров и услуг из других стран может создать определенные трудности для отечественных производителей. Это связано с возможностью усиления конкуренции на внутреннем рынке и, как следствие – опасностью банкротств отечественных производителей из-за их неконкурентоспособности.

Таможенный союз (ТС) возникает на основе соглашений государств-участниц о полном упразднении таможенных пошлин при взаимообмене товарами и услугами. Кроме того, ТС предполагает создание единого для всех стран-участниц внешнего таможенного тарифа. Как правило, единый тариф распространяется не на все виды товаров и услуг, а на часть из них. ТС является более совершенной интеграционной формой международного экономического сотрудничества, чем ЗСТ, поскольку не только ликвидирует таможенные ограничения, но и требует от стран-участниц проведения единой внешнеторговой политики.

Таможенный союз (ТС) также связывает две и более страны, отменившие во взаимной торговле таможенные пошлины, сборы и другие ограничительные мероприятия. От зоны свободной торговли таможенный союз отличается проведением единой таможенной политики государствами-участниками в отношении третьих стран и применением к

последним одних и тех же пошлин и других мероприятий по регулированию внешней торговли.

Установление единого тарифа на определенные товары или услуги дает эффект потому, что либо позволяет защитить страны Союза от внешней зависимости, либо создает условия для стимулирования производства конкурентоспособной продукции внутри Союза, что благоприятно повлияет на внутри-союзный рынок и тем самым усилит развитие интеграционных процессов внутри ТС.

Единый рынок (ЕР) представляет более совершенную форму экономической интеграции, чем ЗСТ и ТС. Помимо всего, имевшего место на предыдущих уровнях, он предусматривает унификацию технических норм, единых экологических требований, а также единой законодательной базы для внутрисоюзного предпринимательства.

Общий рынок (ОР) - следующая за таможенным союзом форма интеграции, при которой ликвидируются барьеры между странами-участницами не только во взаимной торговле, но и на пути перемещения рабочей силы и капитала.

Создание ЕР является длительным, сложным и противоречивым процессом. Особую трудность, как показал опыт создания Европейского общего рынка, представляет здесь проблема квот – т.е. установления долей в производстве, реализации и покупках товаров как внутри, так и за пределами каждой страны-участницы и единого рынка в целом.

Экономический Союз (ЭС) – высшая форма современной межгосударственной интеграции.

Он представляет собой объединение государств на основе создания единого экономического, правового, военного и информационного пространства. ЭС, как правило, является составной частью межгосударственного союза.

Экономический союз (ЭС) предполагает в дополнение ко всем перечисленным выше интеграционным мероприятиям проведение странами-участницами единой экономической политики, создание системы межгосударственного регулирования социально-экономических процессов.

ЭС предполагает расширенную межгосударственную интеграцию, как в области производства, так и обращения. При этом естественным является то, что интересы (и не только экономические) стран – участниц Союза и Союза в целом не всегда могут совпадать. Более того, ЭС не только не ликвидирует межгосударственную конкуренцию, но и в ряде случаев может усиливать ее. Поэтому даже в рамках ЭС каждое отдельное государство-участник, поддерживая общесоюзный интерес, приоритетным для себя оставляет свой национальный интерес.

Не исключено, что в ряде случаев страны-участницы того или иного экономического альянса могут в определенной мере, и поступиться собственными национальными интересами.

Объединение отдельных государств в любого рода союзы не ликвидирует существующих между ними различий. В союзы могут входить как относительно богатые, так и бедные страны, экономически развитые и развивающиеся, великие державы и сравнительно малые государства.

Большая дифференциация стран, их неодинаковые возможности и различные интересы приводят к тому, что от реализации международных экономических связей они получают неодинаковый результат. Наибольшую выгоду от международной экономической интеграции получают, как правило, экономически развитые, богатые и политически стабильные государства. Это объясняется тем, что, во-первых, именно развитые страны производят сейчас наиболее прибыльную наукоемкую и трудоемкую

продукцию и, во-вторых, экспорт капитала (которым, естественно, обладают богатые страны) является наиболее доходной формой современного бизнеса.

Страны-аутсайдеры различных международных экономических альянсов, вступив в них, также преследуют свой национальный экономический интерес. Не получая сверхвысоких доходов, они приобретают возможности и средства для более ускоренного чем ранее экономического роста, для достижения уровня экономически развитых и богатых стран. Таким путем прошли Япония, Австралия, Южная Корея и сейчас идут Сингапур, Малайзия и др.

Отстаивая собственные национальные интересы, страны-участницы мирохозяйственных связей усиливают конкурентную борьбу, поднимая ее на более высокий виток. Международная конкуренция сейчас ведется одновременно на двух уровнях: между странами-участницами любого экономического объединения и между отдельными экономическими ассоциациями (союзами) государств.

На практике границы между указанными типами интеграционных объединений весьма условны, и их развитие может идти по восходящей - от зоны свободной торговли к экономическому союзу.

Международная интеграция может затрагивать не только государства, но также юридические и физические лица. В международной логистике сотрудничество предприятий осуществляется чаще всего в рамках стратегических альянсов, картелей или консорциумов. Выбор конкретной организационной формы международного сотрудничества предприятий зависит от внешних условий, определяемых уровнем экономической интеграции стран их размещения. Более тесная экономическая интеграция государств предполагает более тесную форму сотрудничества предприятий.

Стратегический альянс - это партнерство между организациями, в котором ресурсы, способности и стержневые компетенции сторон объединяются для достижения наилучшего результата. Альянс означает сотрудничество между группами, эффект от которого гораздо выше, чем мог быть получен от простой сделки.

В современной динамичной экономике стратегические альянсы дают бизнесу конкурентное преимущество благодаря доступу к ресурсам и способностям партнера, в частности, к рынкам, технологиям, капиталам и людям. Создание команды позволяет обеим сторонам синергично увеличить свои ресурсы и способности и за счет этого расти и расширяться стремительнее и эффективнее. Быстрорастущие организации, как правило, находят опору в стратегических альянсах для расширения своих технических и операционных ресурсов. Им не приходится создавать новые компетенции с нуля, в результате они экономят время и скачкообразно наращивают продуктивность, концентрируясь на инновациях и своем стержневом бизнесе. Многие быстрорастущие инновационные предприятия видят в стратегическом альянсе возможность получить доступ к более сильным каналам маркетинга и продаж или воспользоваться репутацией бренда более крупного и хорошо известного игрока. Традиционно предприятия предпочитают создавать альянсы с целью географического расширения, снижения издержек, совершенствования производства и получения других синергических эффектов в цепочке ценности.

Сущность стратегических альянсов вытекает из теории транзакционных издержек, обосновывающей формальное или неформальное сотрудничество предприятий, конкурировавших до этого между собой в пределах одного или разных секторов.

Стратегические альянсы составляют основу концепции эффективного взаимодействия с потребителем (efficient consumer response - ECR), направленной на

оптимизацию цепи поставок за счет совместных усилий производителей, поставщиков и предприятий розничной торговли, заинтересованных:

- в уменьшении материальных и временных затрат в процессе доставки товара;
- в увеличении прибыли;
- в оптимизации складских операций, ценовой политики, ассортимента;
- в улучшении качества обслуживания конечного потребителя и т.п.

Весьма распространенной формой объединения предприятий одной отрасли стал **картель**, организованный в целях регулирования производства, обеспечения господства на рынке, контроля над ценами, извлечения монопольной прибыли.

Он возник в результате концентрации производства и централизации капитала в конце XIX в. Картелированию промышленности способствовали протекционистская политика правительств, направленная на ограничение иностранной конкуренции, и стремление предпринимателей объединиться для захвата внешних рынков.

При образовании картеля его участники не утрачивают производственной и коммерческой самостоятельности, но действуют в рамках заключаемого соглашения, в котором оговаривается ряд вопросов:

- о сбыте по ценам, не ниже предусмотренных соглашением;
- о производстве и сбыте продукции по строго определенным нормам - квотам каждого участника в общем объеме производства или сбыта конкретного вида продукции;
- о разграничении рынков сбыта;
- об условиях найма рабочей силы.

Наиболее часто картельное соглашение предусматривает взаимные обязательства сторон по условиям сбыта продукции. Участники картеля продают продукцию самостоятельно, но в рамках соответствующих договоренностей. Нарушение соглашения в виде превышения квоты или вторжения на чужие рынки сбыта влечет за собой уплату штрафа в картельную кассу. На более поздних стадиях развития картельные соглашения стали предусматривать патентные соглашения, договоры о взаимном обмене научно-технической информацией и ноу-хау.

Большинство картелей относится к соглашениям международного типа. Причем только некоторые международные картели создавались как частные монополии, в основном они заключались между национальными правительствами.

Современная форма картеля предполагает максимизацию прибыли его членов на основе такого распределения квот производства, при котором минимизируются затраты. Как правило, участники картеля имеют различный технико-экономический уровень производства. При оптимистичном сценарии частные картели осуществляют дотирование недостаточно эффективных производств, и это помогает аутсайдерам окрепнуть; при пессимистическом - «лузеры» рано или поздно закрываются.

Вопрос о создании картелей определенного вида может ставиться в зависимости от общественной пользы. В индустриально развитых странах государство поддерживает экспортные картели, которые действуют на международных рынках в русле национальных интересов. Укрепление их позиций за рубежом работает таким образом на увеличение дохода этих стран.

Консорциум - временное объединение предприятий, создаваемое с целью реализации крупных промышленных, научно-технических, строительных или коммуникационных проектов. В консорциум могут входить предприятия различных форм собственности, профилей и размеров. Его участники сохраняют самостоятельность и вправе вступать в любые другие добровольные объединения. Финансовые и материальные

фонды консорциума формируются за счет взносов участников, а также бюджетных средств и кредитов банка. Различают национальные и международные консорциумы, причем участниками последних все чаще становятся государства.

При проведении крупномасштабных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) образуются исследовательские консорциумы - организационная форма сотрудничества промышленных предприятий, временно объединяющихся для осуществления крупных программ или проектов. За счет паевых взносов участников формируются средства для их реализации.

Управляющий орган консорциума складывается из представителей пайщиков. Все чаще создаются так называемые исполнительные комитеты, в состав которых входят кроме пайщиков, различные менеджеры, особенно логисты.

Тема 2.1 Транспортная инфраструктура организации международных перевозок

Литература: [7, 8, 13, 15].

Основой любой логистической системы является транспортная система. Под транспортной системой следует понимать упорядоченную совокупность всех видов транспорта, действующих на определенной поверхности, и обеспечивающих всякого рода перемещение. Две или более национальные транспортные системы в совокупности образуют международную транспортную систему. Сфера международной транспортной системы может охватывать весь мир, континент, экономическую или выделенную по конкретным критериям группу государств.

Различают транспортную систему определенного пространства и систему, обслуживающую международные перевозки на данном пространстве и между ним и окружением. Международные транспортные системы оказывают существенное влияние на формирование международного торгового обмена. При этом транспортные издержки зависят от вида транспорта и технологии перевозки, выбор которых обусловлен уровнем развития транспортной инфраструктуры. Оценить роль транспортного фактора в обеспечении международного товарооборота можно, сопоставив пространственное расстояние с так называемым экономическим расстоянием. Экономическое расстояние включает препятствия в развитии товарооборота между странами, являющиеся следствием уровня их экономического развития, экономической политики, экономической структуры и культуры государств. Казалось бы, что мешает создать густую транспортную сеть? Не всегда благоприятные и весьма непостоянные пространственные, экономические и политические условия. От них зависят предпочтения в инвестиционных приоритетах: инвестиции на модернизацию, дополнительное строительство и строительство новых объектов. Для отдельных видов транспорта создаются специальные схемы дорог и соединений, которые актуализируются параллельно происходящим в Европе политическим и социально-экономическим трансформациям.

Для совместного развития транспортных систем существенны тесные связи между видами транспорта и внутри них. Процесс взаимной увязки элементов отдельных видов транспорта в международном масштабе осложнен, так как неодинаковы не только инвестиционные возможности отдельных государств, но и параметры инфраструктурных элементов транспорта, создававшихся в разных местах и в разное время. Государства пытаются их унифицировать, и уже есть положительный опыт - унификация размеров контейнеров через Международную организацию по стандартизации (International Organization for Standardization - ISO). Целостность элементов предполагает единство технологии перевозки во всей транспортной цепи (морские и речные перевозки) или комбинацию различных видов транспорта (би-, мульти- и интермодальные перевозки). Бимодальные перевозки основаны на использовании полуприцепов, оснащённых и автомобильными и железнодорожными колёсными парами. Для движения по автомобильным дорогам рельсовые колёсные пары поднимаются, а автомобильные - опускаются; по железной дороге - наоборот.

Географическое положение Республики Беларусь предопределило ее роль в качестве транзитной дорожной державы, а автомобильные дороги - это важнейший элемент транспортной системы государства и в то же время мощная централизующая сила, без которой немыслимо его экономическое, социальное и культурное развитие. Дорожное хозяйство представляет собой одну из важнейших отраслей экономики республики, поскольку производственные, торговые и другие сферы непосредственно зависят от состояния и надежной работы автодорожной сети. Для страны, строящей свой суверенитет и одновременно имеющей теснейшие связи с соседями, автомобильные дороги составляют одно из основных национальных достояний.

На второй Общевропейской конференции по транспорту на о. Крит (Греция) в марте 1994 года были определены 9 общевропейских транспортных коридоров, инфраструктуру которых решено модернизировать и довести до соответствия текущим и будущим потребностям в перевозках в условиях развивающейся Европы. Критский транспортный коридор №2 имеет маршрут Берлин–Варшава–Минск–Москва.

Республика Беларусь находится на перекрестке основных транспортных маршрутов, связывающих государства Западной Европы с Востоком, регионы Черноморского побережья со странами Балтийского моря. Территорию Беларуси пересекают 2 трансъвропейских транспортных коридора, определенных по международной классификации под номером II (Запад – Восток) и под номером IX (Север – Юг) с ответвлением IX В.

Намерение заинтересованных стран – Беларуси, России, Германии и Польши – продлить транспортный коридор №2 до Екатеринбурга будет способствовать еще более полному использованию потенциала железнодорожного транспорта на самом коротком и экономичном железнодорожном пути, соединяющем Европу и Азию. Стыковка второго транспортного коридора с Транссибирской магистралью открывает колоссальные возможности беспересадочного выхода на Китай, Монголию, Корею, Японию.

Другой важной составляющей транспортной системы Республики Беларусь является участок Критского коридора №9 (№9 «граница Российской Федерации–Витебск–Гомель–граница Украины» и №9В «Гомель–Минск–Вильнюс–Клайпеда»), соединяющий Финляндию, Литву, Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию, Грецию. Благодаря наличию этого коридора организована устойчивая транспортная связь между северными и южными морями Европейского континента.

Белорусские участки коридора №9 включают маршруты:

- №9 – автомобильная дорога М-8/Е95 граница Российской Федерации–Витебск–Могилев–Гомель–граница Украины – 456 км;
- ответвление №9В – автомобильная дорога Гомель–Минск–Вильнюс–Клайпеда–Калининград – 468 км.

Международные транспортные коридоры, проходящие через Республику Беларусь

Международный транспортный коридор №2

Маршрут по территории РБ
Осиновка - Минск - Брест
и обратно
Протяженность - 612 км

Международный транспортный коридор №9

Маршрут по территории РБ
Терюха - Гомель - Витебск -
Езерице и обратно
Протяженность - 490 км

Международный транспортный коридор №9В

Маршрут по территории РБ
Терюха - Гомель - Минск -
Гудогай и обратно
Протяженность - 497 км



Рисунок 1 - Международные транспортные коридоры, проходящие через Беларусь

Автомобильная дорога М-1/Е30 Брест – Минск – граница Российской Федерации является участком трансъевропейского транспортного коридора II Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород, соединяющего Германию, Польшу, Беларусь и Россию. Этот транспортный коридор определен Европейским Союзом как высший приоритет среди трансъевропейских транспортных коридоров в связи с важным значением проходящих по нему торговых потоков между Востоком и Западом. Протяженность его по территории республики составляет 610 км. Интенсивность движения на отдельных участках этой автомобильной дороги достигает 8500-10000 автомобилей в сутки.

Сегодня автомобильная дорога М-1/Е30 по техническим параметрам отвечает международным стандартам, на ней применяются самые современные технологии и средства организации дорожного движения. Большой ее части придан статус дороги для автомобилей, а значит, здесь увеличена разрешенная максимальная скорость движения до 120 км/ч, что позволило увеличить пропускную способность дороги, улучшить экологическую обстановку.

Автомобильная дорога М-8/Е95 граница Российской Федерации – Витебск – Гомель – граница Украины пересекает территорию республики с севера на юг, имеет протяженность 456 км и является участком трансъевропейского транспортного коридора IX, который соединяет Финляндию, Литву, Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию и Грецию. Ответвление этого коридора IXБ Гомель – Минск – Вильнюс – Клайпеда – Калининград имеет протяженность по территории Беларуси 468 км и обеспечивает выход грузовладельцев из областей Восточной Украины и Центральной России к специализированным морским портам Клайпеды, Вентспилса и Калининграда.

Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования в Беларуси по состоянию на 1 января 2019 года - 86 967 км, в том числе:
республиканские дороги - 15 929 км,
местные дороги - 71 038 км.

В Беларуси 13 магистральных дорог.

Практически все республиканские автомобильные дороги имеют усовершенствованное покрытие.

Плотность дорожной сети общего пользования - 418 км на 1 тыс. кв.км площади территории - одна из самых высоких среди стран СНГ.

Плотность местных автомобильных дорог - 343 км** (от 250 км в Гомельской области до 421 км в Гродненской).

Местные автомобильные дороги обеспечивают транспортные связи 23 384 населенных пунктов: 199 городов и городских поселков, 1 416 агрогородков, 21 769 деревень и сельских населенных пунктов, а также подъезды к промышленным, сельскохозяйственным и другим объектам.

BelToll – это электронная система сбора платы за проезд, которая действует на территории Республики Беларусь с 1 июля 2013 года. Система основана на использовании хорошо зарекомендовавшей себя во всем мире технологии специализированной радиосвязи на коротких расстояниях. Данная технология позволяет пользователям дороги оплачивать проезд без остановки транспортных средств в пунктах сбора оплаты.

Над полотном дорог, входящих в систему BelToll, размещаются металлические порталы сбора оплаты, оснащенные приемопередатчиками, которые обеспечивают обмен информацией с бортовым устройством, установленным на лобовом стекле транспортного средства.

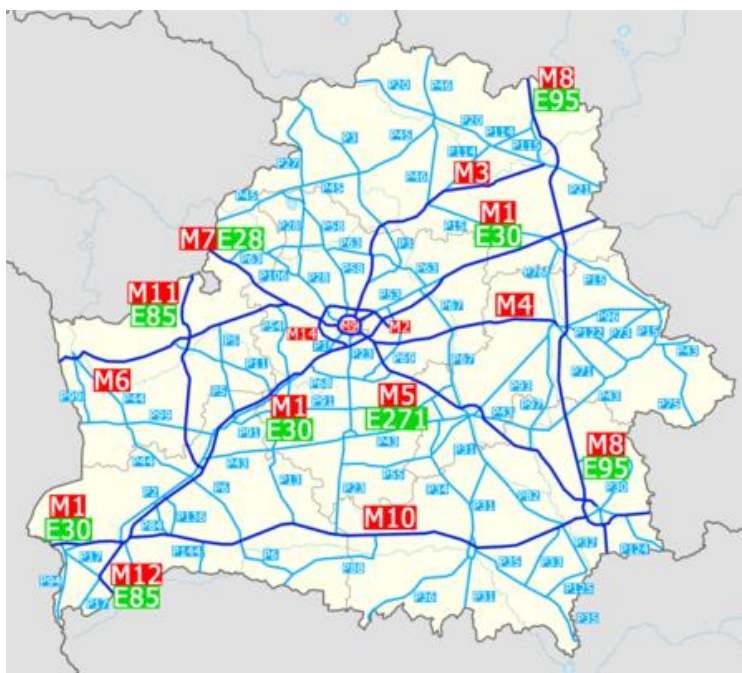


Рисунок 2 – Автомобильные дороги Беларуси

Прямая связь между бортовым устройством в автомобиле и порталом сбора оплаты обеспечивает полностью автоматический расчет суммы платы за проезд по определенному участку платной дороги, когда транспортное средство проходит под порталом сбора оплаты.

При прохождении транспортных средств через порталы сбора оплаты система автоматически списывает средства со счета бортового устройства, который создается при регистрации пользователя в системе.

Нет необходимости снижать скорость или выбирать определенную полосу движения при проезде через порталы сбора оплаты. Благодаря использованию этой системы всем пользователям дороги обеспечивается непрерывное многополосное дорожное движение.

Транспортные средства с технически допустимой общей массой не более 3,5 тонн, зарегистрированные в странах Евразийского экономического союза (Беларусь, Россия, Казахстан, Кыргызстан и Армения), освобождены от платы за проезд.

Проезд по платным автомобильным дорогам, входящим в систему BelToll, обязаны оплачивать водители, управляющие следующими видами транспортных средств:

- механические транспортные средства с технически допустимой общей массой более 3,5 тонн;

- механические транспортные средства с технически допустимой общей массой не более 3,5 тонн, не зарегистрированные на территории государств-членов Евразийского экономического союза.

В странах ЕС и других странах ЕАЭС существуют свои системы платных дорог и дорожных сборов, учитывающие класс экологичности, грузоподъемность транспортного средства, количество осей, пробег по территории страны и др.

Тема 2.2 Информационные системы при международных перевозках

Литература: [14, 26].

Одной из основных задач современной логистики является максимальная координация материальных и информационных потоков при их объединении. Для решения этой задачи все шире применяются электронная обработка данных, автоматизация производства и внедрение других достижений, способствующих совершенствованию структуры информационных потоков в логистике. Потоки информации имеют в логистике ключевое значение, являясь связующими нитями, на которые нанизываются все элементы логистической системы.

На предприятиях ощущается необходимость внедрения и широкого применения информационных систем, которые позволили бы органически объединить в одно целое все логистические подсистемы. К концу XX столетия достаточно ясно определились некоторые черты, которые стали доминирующими признаками экономики XXI века. Современные достижения в развитии глобальных информационных и коммуникационных технологий привели к формированию новой глобальной электронной среды для экономической деятельности, что в свою очередь открыло новые возможности в бизнесе и других сферах социально-экономической деятельности человека. Одно из названий этой новой глобальной электронной среды - сетевая экономика (networked economy), часто упоминается в сочетании со словом «глобальная». В докладе, подготовленном Европейской комиссией, глобальная сетевая экономика определяется как среда, в которой любая компания или индивид, находящиеся в любой точке экономической системы, могут контактировать легко и с минимальными затратами с любой другой компанией или индивидом по поводу совместной работы, для торговли, для обмена идеями и ноу-хау, или просто для удовольствия. Многие специалисты связывают возникновение сетевой экономики с развитием информационных технологий, что приводит к эволюции современных экономических систем, развитию нерыночных механизмов регулирования и сетевых организационных структур. В итоге возникает своего рода безотраслевая, сетевая экономика, основанная преимущественно на горизонтальных связях. Предшественницами глобальной сетевой среды были внутрифирменные и корпоративные информационные сети, создававшиеся путем встраивания информационных технологий в процесс функционирования организаций. Бум корпоративных информационных систем пришелся на 1980-е годы. Тогда же западные исследователи экономической эффективности внедрения информационных технологий обнаружили парадокс производительности. Оказалось, что в результате этих внедрений производительность на объекте возрастает очень незначительно. Поскольку интернет является постоянно действующей глобальной сетью, предприниматели, поставщики, клиенты и другие пользователи имеют возможность эффективно общаться как в асинхронном режиме, используя электронную почту (e-mail) для передачи электронных данных от компьютера к компьютеру, либо систему сетевых конференций (on-linescommunication), так и в режиме реального времени, учитывая, разумеется, разницу во временных поясах. Состояние техники на сегодня таково, что важнейшие (с точки зрения безопасности) риски - уничтожение или потеря данных, а также использование их не уполномоченным лицом (что приводит к частичному повышению расходов организации), в значительной степени могут сокращаться.

В настоящее время ведутся работы по дальнейшему развитию интернет-стандартов и защитных замковых технологий, чтобы еще в большей степени снизить риски

безопасности. Если эти риски даже переоцениваются, то специфические требования «know-how» по профессиональному внедрению интернет-услуг в производство очень часто недооцениваются. Для того чтобы на долговременной основе успешно работать в сети Интернет и столь же долго получать производственные выгоды, необходимы дополнительные организационные и информационные возможности. Интернет способствует индивидуализации продуктов и поставок и вместе с тем - уменьшению объема заказов и поставки. При этом выявляются более четкие измененные требования к логистической системе обслуживания в промышленности и торговле. Такие ее составляющие, как выполнение заказа, структура распределения, стратегия и процесс складирования, ввод в действие предприятия, транспорт, а также информационные системы, должны быть основательно пересмотрены. Использование электронного обмена данными (Electronic Data Interchange - EDI) на внутринациональном и, тем более межнациональном уровне, в структурированной форме, требует соблюдения специальных международно признанных стандартов, поддерживаемых Организацией Объединенных Наций (ООН).

На международных перевозках с современными информационными технологиями, связаны следующие возможности:

- получение информации, необходимой для принятия решений по конфигурации международной цепи поставок и определения целей обслуживания клиентов;
- обмен информацией и обеспечение взаимодействия его участников;
- контроль эффективности функционирования международной цепи поставок;
- принятие оперативных корректирующих решений.

Основные информационные технологии, используемые в международных перевозках, и решаемые ими задачи представлены в табл. 1.

Таблица 1 – Задачи в международных цепях поставок

| Информационные технологии | Задачи, решаемые в международных цепях поставок | | | |
|---|--|-------------------------------------|---|---|
| | Получение информации для принятия решений по ее конфигурации и целям обслуживания клиентов | Обмен информацией между участниками | Контроль эффективности функционирования | Принятие оперативных корректирующих решений |
| Глобальная синхронизация данных | | + | + | + |
| Радиочастотная идентификация (<i>Radio-frequency identification - RFID</i>) | | + | + | + |
| Электронная коммерция | + | + | | |
| Геоинформационная система (<i>Geographic information system - GIS</i>) | + | | | |
| Система глобального позиционирования (<i>Global positioning system - GPS</i>) - спутниковая система навигации (<i>Satellite system of navigation</i>) | | | + | + |

Технологии глобальной синхронизации данных

Глобальная синхронизация данных определяется как непрерывная гармонизация значений атрибутов товаров между двумя или более различными системами, в результате которой значения атрибутов становятся одинаковыми во всех системах. CGI (от англ.

Common Gateway Interface - «общий интерфейс шлюза») Концепция глобальной сети синхронизации данных (Global Data Synchronisation Network - GDSN) была разработана с целью ускорения операций и уменьшения затрат в цепях поставок. Благодаря положенным в ее основу интернет-технологиям, осуществляется взаимодействие каталогов (или каталогов данных) и Глобального регистра Ассоциации «глобальные стандарты» (global standards - GS1). Это дает возможность компаниям всех стран обмениваться с торговыми партнерами стандартизованными и синхронизированными данными по цепям поставок. Сеть Концепции глобальной сети синхронизации данных (GDSN) гарантирует точность информации, которой обмениваются торговые партнеры, и ее соответствие универсальным стандартам. Она связывает торговых партнеров (поставщиков и розничных продавцов), каталоги, предоставляющие услуги по хранению и обработке данных торговых партнеров, и Глобальный регистр глобальных стандартов, представляющий собой глобальную директорию, локализующую местонахождение источников данных и обеспечивающую синхронизацию информации между торговыми партнерами.

Основным преимуществом Концепции глобальной сети синхронизации данных (GDSN) является наличие у каждого торгового партнера персональной точки входа в сеть и возможности использовать сертифицированный каталог по своему выбору. Это избавляет от необходимости оплачивать подписку на множество каталогов с одним и тем же или разным географическим расположением. Доступ к Глобальному регистру глобальных стандартов торговые партнеры получают только через сертифицированный каталог.

Исторически сложилось так, что в торговле наиболее часто используется код Европейского номера товара (European Article Number - EAN) или Совета по унифицированному коду (Uniform Code Council - UCC). Первоначально была разработана американская система кодировки товара «Универсальный код товара» (Universal Product Code - UPC) из 12 цифр. Она обрела популярность, и довольно быстро весь диапазон цифр оказался занят под кодирование товаров США и Канады, причем товары и фирмы монопольно регистрировались в США, так что европейцам ничего не оставалось, кроме как создать собственную систему кодировки, расширить диапазон кодов и сделать независимую от США систему регистрации. В результате был найден способ кодирования с добавлением 13-й цифры, которая указывается слева от штрихкода, остальные 12 цифровых шаблонов совпадают с кодом по Универсальному коду товара (UPC). Разработчикам Европейского номера товара «EAN-13» удалось обеспечить совместимость с американской системой, Универсальный код товара (UPC) стал подмножеством кодировки Европейского номера товара «EAN-13» с первой цифрой 0.

Выделяют следующие **способы кодирования информации**:

- 1) линейный обычный штрихкод;
- 2) двухмерные штрихкоды;
- 3) радиометки;
- 4) регулирование и стандартизация;
- 5) идентификационный номер;
- 6) серийный грузовой контейнерный код;
- 7) глобальный торговый номер единицы;
- 8) ассоциация автоматической идентификации GS1 Беларуси.

1) **Линейный обычный штрихкод** читается в одном направлении - по горизонтали, и характеризуется небольшим объемом кодируемой информации (до 20-30 символов, обычно цифр).

Наиболее распространенные линейные символика:

- Европейского номера товара (European Article Number - EAN) (EAN-8 и EAN-13 включают 8 и 13 цифр соответственно);
- Универсальный код товара (Universal Product Code - UPC) (UPC-A (полный) - кодируется 12 цифр, UPC-E (сокращённый) - кодируется 8 цифр). Код UPC содержит только числа и никаких букв или других символов;
- Штрихкод стандарта Code 39 - штрих-кодовое обозначение, которым можно закодировать большие латинские буквы (от А до Z), цифры (от 0 до 9) и некоторые специальные символы (например, знак доллара \$);
- Штриховой код Code 128 (UCC/EAN-128) включает в себя 107 символов. Из которых 103 символа данных, 3 стартовых, и 1 остановочный (стоп) символ. Для кодирования всех 128-ми символов ASCII предусмотрено три комплекта символов штрихового кода Code 128 - А, В и С, которые могут использоваться внутри одного штрихкода: 128А - символы в формате ASCII от 00 до 95 (цифры от 0 до 9 и буквы от А до Z) и специальные символы; 128В - символы в формате ASCII от 32 до 127 (цифры от 0 до 9, буквы от А до Z и от а до z) и специальные символы; 128С - символы в формате ASCII от 00 до 99 (только для числовых кодов). ASCII (American Standard Code for Information Interchange) – американская стандартная кодировочная таблица для печатных символов и некоторых специальных кодов).

2) **Двухмерные штрихкоды** отличаются кодированием большого объема информации, их расшифровка проводится в двух измерениях - по горизонтали и по вертикали. Наиболее распространенные двухмерные штрихкоды:

- Data Matrix - двумерный матричный штрихкод, используемый для шифрования текста или данных других типов (в промышленности и торговле);
- Aztec Code - двумерный матричный штрихкод, в каждом символе которого выделены область мишени (набор концентрических квадратов, который служит для определения геометрического центра символа в процессе его декодирования) и область данных;
- Compact (компактный) - разновидность Aztec Code, символ с мишенью из двух квадратов;
- Full-Range (полный) - вторая разновидность Aztec Code, символ с мишенью из трех квадратов.

3) **Радиометки** (RFID - Radio Frequency Identification (радиочастотная идентификация)- способ автоматической идентификации объектов, который не имеет прямого отношения к штриховому кодированию, но является логическим продолжением системы идентификации. Посредством радиосигналов считываются или записываются данные, хранящиеся в так называемых транспондерах. Иногда на радиометки наносится и штриховой код.

4) **Регулирование и стандартизация** - цель Ассоциации Европейский номер товара (EAN), занимающейся присвоением штрихкодов, международной некоммерческой и неправительственной организации, созданной в 1977 г.

5) **Идентификационный номер** (GLN - Global Location Number) - цифровой код, идентифицирующий некоторое юридическое, функциональное или физическое положение как самой организации, так и внутри нее.

Собственный номер могут иметь:

- юридические лица - компании в целом, филиалы или самостоятельные подразделения (поставщик, клиент, банк, экспедитор);
- функциональные объекты - конкретные подразделения юридического лица (логистика, производство, бухгалтерия, маркетинг и т.п.);
- физические объекты - отдельные помещения в здании (склад или вход на склад, пункт поставки или передачи).

Каждому объекту присваивается уникальный идентификационный номер - ссылочный ключ, позволяющий извлекать из базы данных следующую информацию:

- почтовый адрес;
- тип объекта (производственный цех, складское помещение, торговый офис, офис компании);
- регион;
- номер телефона, факса;
- сотрудник для связи;
- банковские реквизиты;
- требования и ограничения доставки.

Идентификация объектов обеспечивает эффективность товародвижения и облегчает обмен информацией между торговыми партнерами посредством сообщений электронного обмена данными, маркировки физического местоположения объекта, отслеживания информации о логистических единицах.

Электронный обмен данными (Electronic data interchange - EDI) - обмен сообщениями стандартного формата между компьютерами, осуществляемый максимально оперативно и с уведомлениями о гарантированной доставке. Электронный обмен данным предполагает полностью автоматизированное взаимодействие между информационными системами партнеров, исключая участие человека. Каждая сторона может выступать и как отправитель, и как получатель сообщений. Типичная цепочка взаимодействия контрагентов при использовании электронного обмена данным:

- покупатель высылает поставщику заказ;
- поставщик автоматически загружает заказ в свою учетную систему;
- поставщик после корректировки по реальным остаткам на складе отсылает подтверждение заказа и формирует внутреннюю накладную на отгрузку;
- поставщик после отгрузки одним нажатием формирует и отсылает покупателю уведомление об отгрузке;
- покупатель после приемки по уведомлению об отгрузке автоматически формирует и высылает поставщику уведомление о приемке;
- поставщик на основании уведомления о приемке автоматически формирует расходную накладную;
- поставщик выгружает покупателю электронный вариант расходной накладной;
- покупатель загружает в свою учетную систему расходную накладную поставщика.

К преимуществам электронного обмена данными можно отнести экономичность, оперативность и точность. Экономичность - значительное снижение объема бумаг, подлежащего обработке, расходов на персонал и административное управление. Освободившиеся сотрудники могут переключаться на решение других задач. Оперативность - большие объемы коммерческих данных в течение нескольких минут передаются из одного компьютера в другой, и вызывают ответную реакцию, что позволяет

немедленно удовлетворить запросы клиентов. Точность - использование электронного обмена данными исключает появление ошибок, неизбежных при наборе данных вручную.

Существует четыре основные группы стандартов электронного обмена данными (EDI):

1. Правила ООН электронного обмена документами для государственного управления, торговли и транспорта (United Nations rules for Electronic Data Interchange For Administration, Commerce and Transport - UNEDIFACT) - единственный международный стандарт, рекомендованный ООН и распространенный за пределами Северной Америки;

2. Американский национальный институт по стандартизации (American National Standards Institute - ANSI) (комитет по аккредитации стандартов - Accredited Standards Committee (ASC)) - основной стандарт в США, определяющий форматы данных и правила кодирования бизнестранзакций, в том числе размещение заказов и транспортировку;

3. TRADACOMS (одна из разновидностей стандарта EDI) - стандарт, разработанный Ассоциацией маркировки товаров (Article Numbering Association - ANA), и использующийся преимущественно в сфере розничной торговли Великобритании;

4. Организация по обмену данными для телепередачи в Европе (Organisation for Data Exchange by Tele Transmission in Europe - ODETTE) - стандарт, предназначенный для европейских автопроизводителей. Эти стандарты описывают форматы документов, кодировки, элементы данных и формы.

Стандарты электронного обмена данными (EDI) определяют, какая информация является обязательной для конкретного документа, а какая - дополнительной, и задают его структуру. Ежегодно стандарты пересматриваются, обновляются и расширяются.

Идентификационные номера - ключевая концепция электронного обмена данными. Они обеспечивают уникальную и эффективную идентификацию всех объектов сделок, заключаемых с помощью электронного обмена данными, составляя основное условие электронной торговли. Желательно, чтобы все торговые организации использовали единый стандарт кодирования. В этом случае компьютерные сети при электронном обмене данными смогут направлять сообщения непосредственно в требуемый электронный почтовый ящик, на рабочую станцию или субъекту для прикладного применения. Отпадет необходимость в том, чтобы имена, адреса и информация о конкретных объектах или участниках передавались при заключении каждой отдельной сделки. Нужная информация сообщается только один раз, вводится в компьютер и впоследствии извлекается путем ссылки на уникальный идентификационный номер. Даже при использовании системы обработки бумажной документации выгодно применение идентификационных номеров, которые занимают немного места на бумаге, избавляют от грамматических ошибок и экономят рабочее время.

б) Серийный грузовой контейнерный код (serial shipping container code - SSCC)- номер (структура данных) для уникальной идентификации логистических (транспорт или хранение) модулей. Логистический модуль - единица любого состава, установленного для транспорта или хранения, которая должна управляться через цепочку поставки. Логистический идентификатор приложения пользуется метками глобальных стандартов GS1 (00).

Система глобальных стандартов GS1 - это международный многоотраслевой открытый стандарт, охватывающий:

- уникальные идентификационные номера товаров, услуг, собственности (имущества), мест расположения, единиц поставки (транспортных единиц) и т.д.;

- штриховые коды глобальных стандартов для автоматизированного считывания кодированной информации;
- стандартную транспортную этикетку глобальных стандартов, систему идентификаторов применения для единиц поставки (контейнеров, упаковок, поддонов), которые позволяют представить информацию, необходимую для транспортно-складского процесса, в стандартной форме, доступной как для автоматизированного, так и для обычного считывания;
- информационные и коммуникационные средства повышения эффективности работы системы, которые обеспечивают удовлетворение информационных и коммуникационных потребностей. Среди них - стандартные электронные сообщения, электронные каталоги и т.д. Ассоциация «глобальные стандарты» GS1 объединяет национальные организации из 102 стран мира, обладающие правом присваивать уникальные регистрационные номера своим предприятиям. Регистрационный номер (глобальный код) предприятия отображается на упаковке продукции в виде первых 9 цифр штрихового кода (например, 478123456).

7) **Глобальный торговый номер единицы (Global Trade Identity Number -GTIN)** - международный код маркировки и учёта логистических единиц, разработанный и поддерживаемый Ассоциацией «глобальные стандарты» GS1. Это номер (структура данных) для уникальной идентификации международных торговых единиц. Торговая единица - любая единица (изделие, услуга), о которой составляется информация. Последняя может быть оценена и заказана для торговли между участниками. Идентификация и маркировка торговых единиц в условиях автоматизации розничной продажи облегчает прием и инвентаризацию товаров, проведение автоматического мерчандайзинга, коммерческого анализа и широкого спектра других деловых операций. Правила присвоения глобального торгового номера единицы предполагают опору на одну из структур нумерации при распределении номера. Единожды выбранные для данной торговой единицы структура и номер не могут заменяться другими обозначениями.

В международной логистике выделяют четыре структуры Глобального торгового номера единицы:

1. Глобальный переменный идентификатор (Global Returnable Asset Identifier - GRAI) номер идентификации глобальных стандартов GS1 для пакетов многократного использования или транспортного оборудования, которое считают активом. Глобальный переменный идентификатор способствует отслеживанию и регистрации данных, связанных с индивидуальным активом или справочной информацией актива. Глобальный переменный идентификатор может быть закодирован с помощью переменного идентификатора (8004);

2. Глобальное число местоположения (Global Location Number - GLN) указывает физическое местонахождение и юридический адрес торговой единицы, помогает отыскивать информацию, необходимую для эффективной коммуникации с системой поставок.

3. Глобальный индивидуальный идентификатор актива (Global Individual Asset Identifier - GIAI) используется в широком диапазоне деловых приложений. К примеру, Глобальный индивидуальный идентификатор актива позволяет прослеживать весь цикл жизни частей самолета. Этот своеобразный хранитель актива может иметь полосы, закодированные с помощью прикладного идентификатора (8004);

4. Глобальное сервисное число отношений (Global Service Relation Number - GSRN) используется для опознания получателя обслуживания в контексте сервисных отношений,

чтобы разрешить доступ к базе данных для заказа обслуживания с возможностью получения подтверждения. Глобальное сервисное число отношений обычно назначается системной службой и может быть закодирован посредством прикладного идентификатора (8018).

Пример формулы идентификации объекта: GLN + SSCC + EDI,

где GLN - Глобальное число местоположения (Global Location Number);

SSCC - Серийный грузовой контейнерный код (Serial Shipping Container Code); EDI - Электронный обмен данными (Electronic data interchange).

Схема использования структур нумерации Глобального торгового номера единицы (GTIN) представлена на рисунке 1.



Рисунок 1. Схема использования GLN, SSCC и EDI в информационной системе:

1 - производители (поставщики) А и В маркируют подготовленный для поставки груз оригинальными SSCC, и через EDI информируют распределительный центр о подготовке груза к отправке, сообщая номера SSCC, содержание каждой партии груза, даты отправки, локализационные номера получателей;

2 - распределительный центр собирает информацию о грузе, адресуемом клиентам (получателям), и готовит транспортную инструкцию для перевозчика;

3 - распределительный центр поручает перевозчику доставку груза от поставщиков А и В, идентифицируемых соответствующими локализационными номерами, и передает ему транспортную инструкцию с информацией о SSCC груза, локализационных номерах поставщиков и получателей, датах отправки и поставки груза и другой логистической информацией;

4 - перевозчик получает транспортную инструкцию;

5 - перевозчик получает груз от поставщиков, считывает коды SSCC на партиях, сличает содержание партий с транспортной инструкцией, после чего информирует распределительный центр о получении груза;

6 - распределительный центр сообщает получателям дату отправки, и информирует о содержании партий груза;

7 - перевозчик доставляет партии груза получателям, идентифицированным локализационными номерами С и D;

8 - получатели сличают номера SSCC доставленных партий груза с их содержанием, и отправляют в распределительный центр подтверждение комплектности поставки.

Сведения о поставщиках и клиентах (номер GLN, название, адрес и т.д.) находятся в базе данных распределительного центра и перевозчика. Транспортная инструкция содержит номер GLN получателя груза. Остальные данные о поставщике и клиенте не должны распространяться.

8) **Ассоциация автоматической идентификации глобального стандарта GS1 Беларуси** (сокр. Ассоциация ГС1 Бел.) была организована в соответствии с постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 25 апреля 1998 года № 660 с целью обеспечения условий для использования на территории Республики Беларусь

международной системы товарной нумерации и штрихового кодирования. В настоящее время это единственный полномочный член Ассоциации «глобальные стандарты» GS1 в Республике Беларусь, который представляет интересы белорусских производителей и дистрибьюторов, а также иностранных компаний, ведущих в Беларуси хозяйственную деятельность. Пользователями системы глобальных стандартов GS1 на территории Республики Беларусь являются товаропроизводители, предприятия торговли, упаковщики, дистрибьюторы, издательские организации, индивидуальные предприниматели и другие субъекты хозяйствования.

В мае 1998 года Ассоциация «Европейский номер товара» (EAN) (в настоящее время - Ассоциация «глобальные стандарты» GS1) установила для Республики Беларусь префикс 481. Это значит, что всем зарегистрированным пользователям системы Ассоциации «глобальные стандарты» GS1 Бел. присваиваются регистрационные номера, начинающиеся именно с этих цифр, а товарные номера и соответствующие штриховые коды их продукции также начинаются с цифр 481. Сведения обо всех товарах (продукции), которым присвоены товарные номера в системе «Глобальные стандарты» GS1, регистрируются в Депозитарии штриховых кодов Республики Беларусь, что при необходимости позволяет получать информацию об их происхождении, законности использования штрихового кода и т.д.

В соответствии с постановлением Совета Министров от 24 мая 2000 года № 748 «О некоторых мерах по совершенствованию организации и дальнейшему развитию работ в области товарной нумерации и штрихового кодирования в Республике Беларусь» с 1 октября 2000 года, для всех юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, производящих товары (продукцию) в Республике Беларусь, и поставляющих их на экспорт, обязательно маркирование этих товаров (продукции) штриховыми идентификационными кодами.

Для облегчения интерпретации и преобразования сведений о содержании груза в цепях поставок введена стандартная транспортная (логистическая) этикетка глобальных стандартов GS1, которая является одним из элементов системы синхронизации данных. В сжатой и ясной форме в ней сообщается информация о транспортной упаковке, необходимая для логистических операций (содержимое упаковки, иные параметры, нанесенные изготовителем или поставщиком в машиночитаемой форме). Информация представляется в двух основных обязательных формах: текстовой и считываемой специальными устройствами в автоматическом режиме. Цель применения логистической этикетки - обеспечить качественное и лаконичное представление логистического объекта и описание его движения в стандартизированной форме. Этому способствуют три вида данных:

- 1) любая информация по выбору компании;
- 2) буквенно-цифровые данные;
- 3) штриховые коды.

Для идентификации единиц поставки на всех этапах транспортировки используется уникальный стандартный 18-разрядный идентификационный номер Ассоциации «Код Европейского номера товара» (EAN) или Совета по унифицированному коду (UCC), известный как серийный грузовой контейнерный код (Serial Shipping Container Code - SSCC). Он используется всеми сторонами, участвующими в транспортировке, предназначен исключительно для однозначной идентификации единицы поставки и является ключом к базе данных, в которой хранится подробная информация о грузе.

Благодаря логистическим этикеткам пользователи могут идентифицировать единицы груза и отслеживать их движение по всей цепи поставок. Обязательное требование - каждая логистическая единица должна идентифицироваться уникальным серийным номером серийного грузового контейнерного кода (SSCC). Сканирование штрихового серийного грузового контейнерного кода позволяет синхронизировать непосредственное передвижение товаров с передвижением информации об этом товаре. Структура идентификационного номера серийного грузового контейнерного кода (SSCC) представлена на рисунке 2

| Индикатор применения | Серийный грузовой контейнерный код (SSCC) | | |
|----------------------|---|---|-------------------|
| | Цифра расширения | Регистрационный номер EAN/UCC предприятия и индивидуальный номер логистической единицы, присвоенный пользователем (ссылочный номер изделия) | Контрольная цифра |
| 00 | N ₁ | N ₂ N ₃ N ₄ N ₅ N ₆ N ₇ N ₈ N ₉ N ₁₀ N ₁₁ N ₁₂ N ₁₃ N ₁₄ N ₁₅ N ₁₆ N ₁₇ | N ₁₈ |

Индикатор применения (для SSCC - всегда «00») необходим в кодировке GS1-128, чтобы сканирующая система могла его правильно обработать, но частью номера не является. Цифра расширения, символизирующая вид упаковки, может принимать значения от 0 до 9 по усмотрению компании. Обычно выбирается цифра 3 для гармонизации со стандартом США. Пользователю системы - предприятию, формирующему логистическую единицу, - регистрационный номер EAN/UCC, как правило, присваивается национальной организацией товарной нумерации и штрихового кодирования (в Республике Беларусь - Ассоциацией автоматической идентификации ГС1 Бел.). Контрольная цифра вычисляется из значений предшествующих 17 цифр по стандартному алгоритму. Идентификационный номер SSCC - это единственный обязательный элемент стандартной транспортной (логистической) этикетки. Как отмечалось выше, она состоит из трех секций (сегментов), что позволяет учитывать процессы, происходящие в цепи поставок: в сегменте поставщика; сегменте получателя; сегменте перевозчика. Каждый из них активируется в разное время - по мере появления соответствующих данных.

В сегментах штриховые коды отделены от текстовой информации, что облегчает их отдельную обработку машиной и человеком. В сегменте поставщика содержатся сведения, которые известны поставщику в момент осуществления упаковки. Как правило, это идентификаторы продукта и логистического объекта. На логистической этикетке поставщик может разместить информацию о сорте продукта, указать дату упаковки, дату изготовления, срок годности, серийный номер и т.д. Сегмент перевозчика отражает информацию, связанную непосредственно с транспортировкой (почтовый код получателя, данные о маршруте передвижения и др.). Сегмент получателя включает информацию о получателе, а также о содержании заказа (номер заказа, данные о маршруте, способ разгрузки и т.д.), если логистические объекты формируются по заказу клиента. Рекомендованные размеры транспортной этикетки основываются на стандартных форматах ISO A5 и A7:

- A5 (148 x 210 мм) - номинальный формат этикетки логистической единицы;
- A7 (105 x 74 мм) - для небольшого объема данных. Высота этикетки может увеличиваться или уменьшаться, но ширина (148 или 105 мм) остается неизменной.

Технологии радиочастотной идентификации

Радиочастотное распознавание осуществляется с помощью закрепленных за объектом специальных меток, несущих идентификационную и другую информацию.

Технология радиочастотной идентификации (radio frequency identification - RFID) - метод, послуживший основой для построения современных бесконтактных информационных систем. Микросхема технологии радиочастотной идентификации передает информацию в радиодиапазоне на устройство считывания или на сканер. Традиционные печатные штрихкоды обычно считываются лазерным сканером, которому для определения и извлечения информации требуется прямая видимость. При использовании технологии радиочастотной идентификации сканер может считать закодированную информацию, даже когда бирка с ней скрыта (например, встроена в корпус изделия или вшита в одежду). Бирка технологии радиочастотной идентификации на основе микросхемы может содержать намного больше информации, чем обычный штрихкод, и в отличие от него - передавать данные с различных упаковок, находящихся в тележке покупателя либо на поддоне, или даже из коробок, размещенных в закрытом контейнере.

Три основных компонента системы радиочастотной идентификации:

- 1) считыватель или сканер (ридер);
- 2) транспондер (в обиходе – метка, бирка, у специалистов - таг (tag));
- 3) компьютерная система обработки данных.

Считыватель подключается к бирке по радиосвязи, чтобы снять с нее информацию и передать в базу данных. У него имеются приемопередающее устройство и антенна для обмена сигналами с транспондером. Компьютерная система проверяет, декодирует и сохраняет данные для последующей передачи (если такая передача необходима). Считыватель излучает электромагнитные волны определенной частоты, для того чтобы активизировать метку и снять (записать) данные. Расстояние, на котором он может работать, варьируется от нескольких миллиметров до десятков метров в зависимости от мощности излучения и используемой радиочастоты (чем выше диапазон частот системы радиочастотной идентификации, тем расстояние больше). Оказавшись в зоне излучения, радиочастотная метка определяет сигнал активации. Считыватель декодирует данные, зашифрованные во внутренней цепи метки (чипе), и они передаются в базовый компьютер для обработки.

Транспондер оснащен интегральной микросхемой (чипом) для управления связью со сканером и оборудован антенной. Память чипа содержит идентификационный код или другие данные. Транспондер, получив сигнал от сканера, передает ему данные, сохраненные в памяти. При этом нет необходимости в контакте или прямой видимости между ними, поскольку радиосигнал легко проникает через неметаллические материалы.

К преимуществам технологии радиочастотной идентификации можно отнести:

- быстрое и точное считывание данных;
- способность работать даже в агрессивных средах;
- возможность распознать информацию через слой грязи, краски, сквозь воду, пластмассу, древесину;
- практически неограниченный срок эксплуатации при пассивном исполнении;
- аккумуляция в транспондере большого объема информации;
- невозможность подделки;
- способность не только считывать, но и записывать в транспондер необходимую информацию.

Технологии радиочастотной идентификации имеют широкое применение. Благодаря им осуществляются следующие операции:

- электронный контроль доступа и перемещений персонала на территории предприятий и складов;

- управление производством, товарными и таможенными складами, магазинами;
- выдача и перемещение товаров и материальных ценностей;
- автоматический сбор данных и, при необходимости, начисление оплаты на железных дорогах, платных автомобильных дорогах, грузовых станциях и терминалах;
- планирование движения автотранспорта с учетом интенсивности графика, контроль и управление этим процессом, выбор оптимальных маршрутов;
- управление движением общественного транспорта и оптимизация пассажиропотоков;
- защита дорогих изделий на складах и в магазинах;
- защита и сигнализация на транспортных средствах.

Системы радиочастотной идентификации применяются во всех случаях, когда требуются оперативный и точный контроль, отслеживание и учет многочисленных перемещений различных объектов. По единодушному мнению специалистов, технологии радиочастотной идентификации и электронные товарные коды традиционной технологии штрихкодов относятся к категории технологий, которые несут с собой кардинальные изменения. Их внедрение во все бизнеспроцессы взамен традиционной технологии штрихкодов (вне зависимости от места в стоимостной, цепочке) - дело времени.

Следует признать, что в западном обществе наблюдается определенное противодействие распространению технологии радиочастотной идентификации. Так, в США и Европе защитники прав потребителей опасаются, что с помощью бирок технологии радиочастотной идентификации на товарах розничной торговли компании могут отслеживать пристрастия потребителей, а это расценивается как вторжение в личную жизнь людей. Для того чтобы успокоить общественность, центр Auto-ID (Automatic identification - Автоматическая идентификация) и исследовательский консорциум технологии радиочастотной идентификации, размещающийся в Массачусетском технологическом институте, разработали способ отключения бирок технологий радиочастотной идентификации на выходе из предприятий розничной торговли. Некоторые производители уже начали выпускать бирки с такой функцией. Большинство аналитиков уверено, что использование технологии радиочастотной идентификации значительно повышает качество обслуживания и даст преимущества, перевешивающие призрачные страхи в связи с нарушением конфиденциальности.

Электронная коммерция

Электронная коммерция - обобщенное название для ряда технологий, позволяющих повышать эффективность торгового процесса в целом. Продавцы расширяют свое присутствие в сети Интернет, создавая интернет-магазины, которые предоставляют возможность просматривать и выбирать товары, изучать каталоги услуг. При этом обеспечивается безопасность операций оплаты. Разновидности электронной коммерции: • сделки «бизнес - бизнес» (business - to-business transactions) - покупатели записывают счет покупки на проверенный банковский счет; • сделки «бизнес - потребитель» (business - to-consumer) - товары оплачиваются конечными покупателями. Продавцы могут открыть личный сайт по отдельному адресу, оформив отдельный доступ, либо разместить свой подраздел на уже созданном сайте.

Существует множество опций по организации таких сайтов: от простейшего программного обеспечения, доступного начинающему пользователю, до сложнейших проектов, на реализацию которых уходят годы упорного труда и многомиллионные инвестиции. Неотъемлемые компоненты электронной коммерции:

- факс;

- электронный обмен данными (Electronic data interchange - EDI);
- электронная почта;
- голосовая почта;
- электронные каталоги;
- электронная передача фондов;
- технологический обмен данными;
- электронные формы;
- поток работ.

Их активность поддерживается электронными и телекоммуникационными средствами, включая сеть Интернет. США. Возможности сети Интернет делают этот процесс в несколько раз дешевле.

Электронная коммерция - эффективный инструмент, позволяющий передавать информацию и товары от производителей и поставщиков прямо конечному потребителю. В современных моделях бизнеса частью объединенной стратегии электронной коммерции является логистическое управление. По исследованиям журнала Internet Week, среди 500 наиболее успешных компаний 65% не имеют четкой стратегии в области электронной коммерции, а около 25% - действуют без четкого плана внедрения и применения электронной коммерции. В эру господства покупателя конкурентные позиции фирмы обусловлены ее стратегией. Практика показала эффективность изменения направления логистической цепи от «толкающего» (push model) к «тянущему» (pull model). В старой модели логистическая цепь начинается с поставщиков сырья, за ними идут производители, затем - распространители (поставщики готовой продукции) и наконец - покупатели (потребители). Такая модель вполне приемлема для поставщиков сырья, которые могут назначать цены на комплектующие и сырье, определять схему производства. Однако она не устраивает конечного потребителя, поскольку он лишен возможности влиять на производственный процесс.

Для того чтобы «тянущая» модель была высокорезультативной, нужно обеспечить электронную связь между всеми звеньями цепи и гармонизировать их информационные системы.

Достоинства электронной коммерции с позиции покупателя:

- доступ к большому объему информации - текущим предложениям, изучение которых предшествует принятию решения о покупке. Интерактивность сети и система гипертекста позволяют полностью контролировать сбор информации. Потребитель сам решает, где и что конкретно ему следует искать;

- более легкое (ускоренное и упрощенное) исследование рынка и сравнение товаров и услуг. Покупатель внимательно изучает свою покупку в режиме реального времени (on-line), отыскивает в сети товары и услуги, которые трудно найти традиционными способами;

- низкие цены как следствие конкуренции, разгорающейся из-за большого числа фирм, действующих на электронном рынке. Они вынуждены снижать цены, при том, что качество и выбор становятся лучше. Достоинства электронной коммерции с позиции продавца:

- лучшая сеть распространения товаров и услуг, особенно информационных.

Продавцы и покупатели могут устанавливать непосредственный контакт, при этом стоимость некоторых транзакционных издержек и время на заключение сделок сокращаются по сравнению с традиционными способами коммуникации, что делает

процесс коммерции более эффективным. Происходит глобализация сетевой экономики. Несмотря на все это, нужно учитывать реалии рынка;

- бизнес в сети, отводя ведущую роль покупателю, позволяет фирмам собирать информацию о них, проводить мониторинг потенциальных потребителей. Однако требуется дальнейшее развитие технологий, для того чтобы использовать эти выгоды в полной мере;

- маркетинговые коммуникации характеризуются доступностью информации о фирме и внутренним пользователям, и потребителям, и конкурентам. Тесное интерактивное взаимодействие с покупателем - то, чего не добиться в таких масштабах с помощью традиционных средств коммуникации. Сайты в сети работают круглосуточно. Покупатель получает столько информации, сколько ему нужно. В свою очередь и продавец получает информацию о покупателе, позволяющую усовершенствовать процесс обслуживания и оптимизировать специализацию фирмы.

Достоинства операционные:

- уменьшение числа ошибок;
- сокращение затрат времени на передачу информации;
- снижение стоимости информации за счет ее получения в режиме реального времени (online);
- облегчение доступа на некоторые труднодоступные сегменты рынка (особенно географически удаленные рынки);
- ускорение различного рода операций.

В последние годы значительно выросли объемы использования Всемирной паутины (world wide web) как средства торговли и коммерции, усовершенствовалась ее технология. Интернет перестал быть вспомогательным средством коммуникации и доказал свой огромный коммерческий и торговый потенциал в области обмена товарами и услугами, потеснив традиционные методы торговли с их необходимостью перемещений на большие расстояния. Совершенствование технологий продвигает бизнес на отдаленные рынки. Еще недавно концерты в режиме реального времени (on-line), заказ кино- и видеофильмов казались фантастикой, а сегодня стали едва ли не обыденными услугами для значительной аудитории пользователей. Электронная коммерция растет быстрыми темпами, и многие технологи-аналитики предсказывают бум в интернет-торговле. Электронная торговая площадка (ЭТП) или B2B-площадка (business to business marketplace) - место, где заключаются сделки купли-продажи между предприятиями - покупателями и продавцами. Электронные торговые площадки существуют как отдельные интернет-системы (сайты) и предназначены для непосредственной организации онлайн деятельности специалистов служб сбыта и снабжения различных предприятий. Здесь создаются фирменные каталоги, проходят виртуальные встречи продавцов и покупателей, проводятся тендеры, аукционы и другие виды конкурсов в режиме онлайн, осуществляются оплата и контроль поставок. Торговая площадка может выполнять все функции, необходимые для обеспечения сбыта и снабжения. Различают площадки закупочные, сбытовые, многоотраслевые, отраслевые и продуктовые. Каждый вид имеет как преимущества, так и недостатки, однако все они способствуют снижению издержек предприятий. По оценке специалистов, экономия от использования схем электронной торговой площадки может достигать 15% со стороны закупок и 22% - со стороны сбыта. Корпоративные закупочные и сбытовые площадки создаются одним либо несколькими покупателями или продавцами с тем, чтобы перенести в сеть Интернет отношения с существующими партнерами компании, автоматизировать процесс обмена информацией с контрагентами, сэкономить время и деньги на операциях

по сбыту и закупке продукции. Многоотраслевые, отраслевые и продуктовые площадки создаются третьими сторонами - технологическими компаниями, ассоциациями, банками, информационными агентствами, торгово-промышленными палатами и другими субъектами рынка. Высокая концентрация участников рынка усиливает конкуренцию поставщиков на таких площадках, однако размещение рекламы всегда дает шанс выделиться из общей массы. Покупателям также выгоднее посетить отраслевой портал, вместо того чтобы блуждать в поисках необходимой продукции по сайтам отдельных поставщиков. Стандартный сервис площадок - это предоставление клиентам возможности размещать заявки на покупку (продажу) какой-либо продукции. Если ранее такая услуга была бесплатной на большинстве площадок, то все чаще появляются площадки, практикующие взимание абонентской платы со своих клиентов.

Преимущества электронных торговых площадок особенно наглядны в следующих случаях:

- если рынки обширны, а потенциальные поставщики на них многочисленны и территориально рассредоточены;
- спецификация продуктов и информация о них быстро меняются;
- огромное разнообразие свойств и характеристик продукции усложняет процесс выбора покупателем.

Торговые электронные площадки разделяются на четыре типа:

- 1) вертикальные - специализируются на товарах (услугах) конкретной отрасли;
- 2) горизонтальные - предназначены для операций с товарами (услугами) ряда организаций из различных рыночных сегментов, и не замыкаются в рамках отдельной отрасли. Они эффективны в области оплаты и предоставления банковских услуг, осуществления поставок;
- 3) площадки поставщика (покупателя) - контролируются, как правило, группой поставщиков;
- 4) нейтральные торговые площадки. В табл.2 представлены примеры электронных торговых площадок.

Геоинформационные системы и системы глобального позиционирования

Геоинформационная система (geographical information system - GIS) - автоматизированная информационная система, предназначенная для сбора, хранения, обработки, отображения, распространения пространственно-временных данных, а также обеспечения доступа к ним. Другими словами, это расширенная форма базы данных, в которой каждый объект, кроме традиционных атрибутов, характеризуется своим географическим положением. Геоинформационная система обеспечивают отображение местонахождения объектов на электронных картах, моделирование и планирование транспортных потоков, мониторинг состояния транспортных систем в пространстве и времени.

Основные задачи, решаемые с привлечением потенциала геоинформационной системы:

- поиск и рациональное использование природных ресурсов;
- территориальное и отраслевое планирование и управление размещением промышленности, транспорта, сельского хозяйства, энергетики, финансов;
- обеспечение комплексного и отраслевого кадастра (списка всех ресурсов в полном объеме);

- мониторинг экологических ситуаций и опасных природных явлений, оценка техногенных воздействий на среду и их последствий, обеспечение экологической безопасности страны и регионов, экологическая экспертиза;
- мониторинг условий жизни населения, контроль в сферах здравоохранения и рекреации, социального обслуживания, обеспеченности работой и др.;
- сопровождение деятельности органов законодательной и исполнительной власти, политических партий и движений, средств массовой информации;
- обеспечение деятельности правоохранительных органов и силовых структур;
- помощь в научных исследованиях и образовании;
- картографирование (комплексное и отраслевое) - создание и обновление тематических карт и атласов, оперативное картографирование.

По территориальному охвату различают следующие геоинформационные системы:

- глобальные геоинформационные системы (global geographical information system), международные;
- национальные геоинформационные системы (national geographical information system), зачастую имеющие статус государственных;
- региональные геоинформационные системы (regional geographical information system);
- локальные (местные) геоинформационные системы (local geographical information system).

Геоинформационная технология использует два принципиально различных типа данных - пространственные и атрибутивные. Пространственные данные, определяющие форму и местоположение объекта или явления, делятся на векторные (представляют географические объекты с помощью графических точек, линий, полигонов), и растровые (представляют географическое пространство в виде регулярной матрицы, состоящей из одинаковых по размеру ячеек). Подвидом растровых данных являются изображения - цифровые снимки, любые оптически отсканированные документы и картинки, в том числе бумажные карты. Атрибутивные данные содержат дополнительные описательные сведения о географическом объекте, населяющих его людях и т.д. Если пространственные данные служат основой для создания базовой карты, то атрибутивные - определяют специфику этой карты.

В геоинформационных системах соединяется информация о географической точке и о находящихся в ней объектах. Приложения геоинформационной технологии в сфере международной логистики весьма разнообразны. Они позволяют создавать новые данные, связывать их с пространственной информацией, выявлять особенности и взаимосвязи, не всегда очевидные в таблицах, диаграммах и графиках.

К функциям, выполняемым благодаря применению геоинформационных систем, относятся:

- 1) демографический анализ;
- 2) доставка товаров и маршрутизация;
- 3) выбор и анализ местоположений;
- 4) маркетинговый анализ и планирование.

1) Демографический анализ - основа для принятия решений в бизнесе в отношении предоставления услуг клиентам, подбора места для строительства и размещения промышленных и торговых объектов, ведения маркетинговых исследований и рекламных кампаний. В ходе анализа принимаются в расчет привязанные к карте данные об образе жизни, покупательских предпочтениях, доходах на душу населения и другие важные

критерии. Геоинформационная система позволяет создавать карты с соответствующей информацией, накопленной по итогам опросов и анкетирования покупателей в магазинах и привязанной к адресам. При этом обнаруживаются взаимосвязи, не всегда очевидные в простом просмотре электронных таблиц с этой же информацией. Помощь в проведении демографического анализа могут также оказать специализирующиеся на подобных исследованиях компании.

2) Доставка товаров и маршрутизация. Маршрутизация доставки товара - процесс определения в коммуникационной сети наилучшего пути отправки товара адресату.

С помощью геоинформационной системы решаются следующие задачи:

- анализируется расположение основных точек сбыта, складов;
- собирается информация о маршрутах транспортировки товара;
- рассчитывается и сохраняется в памяти компьютера оптимальный маршрут доставки;
- отображаются на карте пункты доставки и маршруты;
- создаются маршрутные листы с подробным описанием пунктов поворота и доставки, указанием протяженности и времени проезда по участкам и в целом.

3) Выбор и анализ местоположений - поиск подходящего места для нового магазина, склада или сервисного центра средствами геоинформационной системы. Сопоставление информации по клиентам с данными переписи населения позволяет выяснить степень проникновения товаров данного вида на рынок, долю фирмы на этом рынке и в данном регионе. При изменении конъюнктуры геоинформационной системы помогает составить планы безопасного ухода с данного рынка с возможностью распродажи собственности хозяйствующего субъекта.

4) Маркетинговый анализ и планирование - анализируется характер рынка исходя из информации о продуктах и услугах, наиболее соответствующих образу жизни и доходам жителей конкретной местности. Полученные данные позволяют представить многомерный срез местного рынка для оптимального планирования торговых площадей, прогноза объемов продаж, проведения маркетинговых мероприятий и многого другого.

С геоинформационными технологиями связывают перспективы массового применения. Уже сегодня геоинформационными модулями оснащаются широко распространенные офисные пакеты (Excel, Lotus 1-2-3, CorelDRAW). Ряд компаний и производителей снабжают новые модели ноутбуков в стандартной конфигурации приемником GPS (Global Positioning System - система глобального позиционирования), а значит, и программами отображения местоположения на карте. Ожидается, что данные технологии станут доступны широким массам потребителей.

Глобальная спутниковая система позиционирования «Навстар» (NAVSTAR - navigation satellite providing time and range), более известная как система глобального позиционирования (GPS), оперативно определяет координаты местоположения подвижных объектов практически в любой точке земного шара и в любое время. Система GPS-мониторинга работает следующим образом. Объект (транспортное средство, либо человек) оснащается аппаратурой, совмещающей GPS-модуль для определения координат и GSM-терминал для связи с сервером обработки информации (GSM - Global System for Mobile Communications - глобальная система для мобильной связи). Кроме того, в комплект входят микроконтроллер, независимая память, аккумулятор и (при помещении в автомобиль) цифровые входы-выходы, которые позволяют интегрировать объект в электросистему транспортного средства, получать и обрабатывать информацию от внешних датчиков и активировать различные устройства по командам с диспетчерского

пульта. Модуль слежения оснащается специальным программным обеспечением для управления параметрами работы устройства: с каким временным интервалом снимать показания GPSприемника, когда передавать их на центральный сервер и т.д. Съём и передача данных о местоположении и параметрах объекта, его маршруте и остановках может осуществляться как явно, так и в фоновом режиме (скрытно от объекта слежения).

Для решения задач управления транспортом разработаны основанные на GPS-навигации системы слежки за движением транспортных средств «автоматическая система местоположения транспортного средства (automatic vehicle location system - AVLS)» и «автоматическая система оповещения положения (automatic position reporting system - APRS)». При этом возможна интеграция с дополнительными бортовыми датчиками (датчики наличия пассажира, открытия дверей, уровня топлива) и устройствами транспортного средства (отдельные экраны для передачи заказов на автомобиль). Диспетчер может увидеть на карте место, в котором находится конкретный автомобиль, получить дополнительную информацию с установленных на нем датчиков (например, узнать, включен или выключен двигатель, закрыты ли двери). Более того, диспетчер, находящийся в сотнях километров от автомобиля, может управлять установленными на нем механизмами (например, заглушить двигатель, закрыть замки дверей или включить сирену).

Достоинства применения системы глобального позиционирования (GPS):

- полнота и достоверность данных о движении и состоянии удаленных объектов, готовность этих данных к визуальному отображению и автоматической обработке;
- повышение скорости и точности работы диспетчера благодаря удобному и наглядному представлению местоположения и данных об объекте в привязке к спутниковой карте;
- улучшение обслуживания клиентов предприятия и взаимоотношений с партнерами в условиях оптимизации работы транспортной составляющей;
- пресечение попыток угона транспортных средств и сокращение времени, необходимого на устранение последствий дорожно-транспортных происшествий (ДТП);
- снижение расхода горючего, смазочных материалов, запчастей при сохранении и увеличении объема перевозимых грузов;
- возможность проведения достоверного оперативного анализа эффективности перевозок в любой момент времени;
- возможность получения информации в объеме, достаточном для проведения любого анализа;
- повышение уровня дисциплины персонала;
- увеличение степени прогнозируемости развития предприятия и достоверности экономического планирования;
- обеспечение безопасности перевозок;
- снижение сумм страховых взносов.

На сегодняшний день GPS-мониторинг широко используются в работе предприятий-участников международных цепей поставок с относительно крупным автопарком и более или менее масштабной транспортной деятельностью. По оценкам экспертов, это позволяет существенно сократить расходы на обслуживание подвижного состава, снизить убытки от простоев, повысить эффективность функционирования международной цепи поставок.

Тема 2.3 Международные транспортные организации

Литература: [13, 15, 18].

Организация международного автомобильного движения и перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом регламентируется нормативными документами, разработанными различными правительственными и неправительственными организациями и органами. Все действующие документы можно свести к следующим основным группам:

- Требования к транспортным средствам
- Правила, организация и безопасность движения ТС по автомобильным дорогам
- Требования к водителям ТС и организация их труда
- Условия выполнения международных автомобильных перевозок
- Права, обязанности, ответственность сторон, участвующих в перевозочном процессе
- Правила пограничного и таможенного контроля
- Налогообложение перевозок и ТС.

Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН

Европейская Экономическая комиссия (ЕЭК) ООН, созданная в 1947 г., призвана разрабатывать и осуществлять мероприятия, направленные на развитие экономики европейских стран и организацию экономического сотрудничества между ними. Рассмотрение и решение общеевропейских проблем по транспорту входит в компетенцию комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК. Комитет является межправительственным общеевропейским консультативным органом.

Документы, разработанные КВТ ЕЭК:

- Конвенция о дорожном движении (1949, 1968)
- Европейское соглашение о международных автомобильных магистралях (СМА, 1975)
- Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968)
- Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ, 1956)
- Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП, 1978)
- Протокол ООН 5 июля 1978 г. к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов
- Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1959, 1975)
- Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТД, 1970)
- Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС, 1970)

Комиссия по транспорту Европейского Экономического Сообщества (ЕЭС)

В договоре об учреждении ЕЭС (1957 г.) сформулирован основной принцип транспортной политики – равноправные условия (режим) для развития и деятельности всех видов транспорта:

- отсутствие дискриминации по отношению к какому либо виду транспорта
- юридическое равноправие перевозчиков и заинтересованных лиц, а также отдельных стран-членов сообщества
- финансовая самокупаемость всех видов транспорта без каких либо субсидий со стороны государства и отдельных лиц
- предоставление транспортным предприятиям права устанавливать тарифы на перевозку грузов, которые не должны превышать лимитов, установленных компетентными органами стран-членов ЕЭС
- осуществление программы капиталовложений, согласованной для всех видов внутреннего транспорта.

Комиссией по транспорту рассматривались следующие вопросы:

- Установление ограничения габаритных размеров и грузоподъемности транспортных средств
- Проблемы единых тарифов на международные автомобильные перевозки грузов
- Определение общего числа лицензий на выполнение международных перевозок грузов автомобильным транспортом и распределение их между странами-членами ЕС
- Установка на автотранспортных средствах тахографов
- Определение условий автомобильных транзитных перевозок грузов между странами-членами ЕС и др.
- И др.

Международный союз автомобильного транспорта (IRU)

IRU является международной неправительственной организацией, занимающейся вопросами организации и развития международных перевозок грузов и пассажиров. Основан в Женеве в 1948 году.

Главная цель деятельности – «защита, развитие и процветание во всех странах национального и международного автомобильного транспорта, защита интересов профессиональных транспортников и облегчение их труда» (статья 2 Устава IRU)

IRU объединяет 150 национальных ассоциаций и союзов автомобильных перевозчиков из 60 стран мира. Деятельность IRU в области нормирования направлена, в первую очередь, на выработку соглашений и единых документов с целью упрощения таможенных формальностей и ускорения доставки грузов в международном сообщении. Одним из таких документов является разработанная при активном участии IRU и одобренная в рамках КВТ ЕЭК «Конвенция МДП».

IRU была разработана форма международной товарно-транспортной накладной (CMR), которая внедрена в более, чем 60 странах.

Международная ассоциация экспедиторских организаций (FIATA)

Была основана в Вене (Австрия) 31 мая 1926 года как профессиональная ассоциация индустрии экспедиторов для обеспечения защиты интересов экспедиторов на международном уровне. FIATA является неправительственной организацией, включающей свыше 35 000 фирм-экспедиторов, известных, как «организаторы перевозок», в которой заняты около восьми миллионов человек.

Федерацией разработан ряд документов, нашедших широкое применение:

- FIATA FCR – расписка экспедитора (1955)
- FIATA FCT – сертификат экспедитора на перевозку (1959)

– FIATA FBL – оборотная накладная (коносамент) мультимодальной перевозки (1970)

– FIATA FWR – складская квитанция (1975)

– ДОПОГ – декларация грузоотправителя по перевозке опасных грузов (1977)

– ИЭ – инструкция по экспедированию FIATA (1984)/

Ассоциация международных экспедиторов и логистики (БАМЭ)

<http://www.baifby.com>

Ассоциация международных экспедиторов и логистики «БАМЭ» - некоммерческая организация, объединяющая на основе добровольного членства экспедиторские и логистические организации различных форм собственности.

Основной целью ассоциации является защита интересов членов ассоциации на белорусском рынке экспедиторских и логистических услуг, координация их усилий в деле расширения деловой активности, недопущение между ними недобросовестной конкуренции, представление и защита интересов экспедиторов в государственных, общественных и иных организациях.

Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (БАМАП)

<http://www.bairc.org/>

Ассоциация международных автомобильных перевозчиков «БАМАП» – республиканское, некоммерческое, добровольное, объединение коммерческих организаций и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки грузов и (или) пассажиров автомобильным транспортом, в том числе в международном сообщении, а также организаций желающих оказывать содействие в развитии указанных перевозок, нанимателей.

Ассоциация «БАМАП» создана в 1992 году по инициативе 24 автотранспортных предприятий республики. В настоящее время Ассоциация «БАМАП» объединяет в своих рядах порядка 1000 автомобильных перевозчиков – это члены БАМАП, пользователи книжек МДП.

С 1992 года Ассоциация «БАМАП» входит в состав Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ, Швейцария) на правах действительного члена и в соответствии с постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 29.12.1998 г. № 1996 выполняет функции гарантийного объединения на территории Республики Беларусь с предоставлением права выдачи книжек МДП.

Основными целями деятельности Ассоциации «БАМАП» являются:

- содействие развитию в Республике Беларусь автомобильных перевозок грузов и (или) пассажиров, в том числе в международном автомобильном сообщении, и выполнение на территории Республики Беларусь положений Конвенции МДП 1975 года;

- содействие в комплексной защите интересов членов и ассоциированных членов Ассоциации «БАМАП» и их информационное обеспечение, в том числе путем производства и выпуска Газеты.

Задачами Ассоциации «БАМАП» для выполнения уставных целей являются:

- деятельность по совершенствованию законодательства Республики Беларусь в области автомобильных перевозок грузов и (или) пассажиров, в том числе в международном автомобильном сообщении;

- содействие членам Ассоциации «БАМАП» и ассоциированным членам Ассоциации «БАМАП» в развитии автомобильных перевозок грузов и (или) пассажиров, в том числе в международном автомобильном сообщении и связанных с ними транспортно-экспедиционных и других услуг;
- организация и обеспечение повышения квалификации руководящих работников, специалистов и водителей, осуществляющих внутриреспубликанские и (или) международные перевозки грузов и (или) пассажиров автомобильным транспортом, в том числе с применением процедуры МДП;
- представление и защита законных интересов членов Ассоциации «БАМАП» и ассоциированных членов Ассоциации «БАМАП» перед национальными и иностранными компетентными органами в рамках возложенных на Ассоциацию «БАМАП» задач;
- оказание содействия в визовой поддержке членам Ассоциации «БАМАП», ассоциированным членам Ассоциации «БАМАП», а также пользователям книжками МДП;
- создание условий для модернизации парка грузовых и пассажирских автомобилей членов Ассоциации «БАМАП», ассоциированных членов Ассоциации «БАМАП» и пользователей книжками МДП;
- проведение политики соблюдения международными перевозчиками конкурентоспособного уровня ставок фрахта;
- обеспечение членов Ассоциации «БАМАП», ассоциированных членов Ассоциации «БАМАП», а также пользователей книжками МДП информационными, консультационными, рекламными и другими услугами;
- организация сотрудничества с членами Ассоциации «БАМАП», ассоциированными членами Ассоциации «БАМАП» и пользователями книжками МДП путем подписания с ними Декларации-обязательства установленного образца, предоставляемого Международным союзом автомобильного транспорта, а также различного рода соглашений, контрактов, договоров.

Тема 3.1 Лицензирование деятельности на транспорте в Республике Беларусь

Литература: [12, 13].

Транспортная деятельность в Республике Беларусь относится к лицензируемым видам деятельности и для ее осуществления хозяйствующим субъектам необходимо получать специальное разрешение (лицензию) в Министерстве транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Указом Президента Республики Беларусь от 1 сентября 2010 г. № 450 «О лицензировании отдельных видов деятельности» Министерство транспорта и коммуникаций осуществляет выдачу специальных разрешений (лицензий) на деятельность в области автомобильного транспорта.

Лицензируемая деятельность в области автомобильного транспорта и соответствии, с главой 12 Положения о лицензировании данного вида деятельности, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 1 сентября 2010 г. № 450, включает следующие услуги:

- городские и пригородные автомобильные перевозки пассажиров;
- междугородные автомобильные перевозки пассажиров;
- перевозки пассажиров автомобилями-такси;
- международные автомобильные перевозки пассажиров;
- международные автомобильные перевозки грузов.

Не требуется получения лицензии для выполнения:

- внутриреспубликанских автомобильных перевозок пассажиров для собственных нужд;
- международных автомобильных перевозок грузов с использованием автомобиля, предназначенного для перевозки грузов, разрешенный максимальный вес которого, включая вес прицепа (полуприцепа), не превышает 3,5 тонны;
- осуществления транспортно-экспедиционной деятельности.

Виды автомобильных перевозок подразделяются на внутриреспубликанские и международные автомобильные перевозки и содержатся в статье 4 Закона Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» (Закон вступил в силу с 1 июля 2008 года). В соответствии с указанным Законом к внутриреспубликанским **автомобильным перевозкам относятся:**

- городские автомобильные перевозки;
- пригородные автомобильные перевозки;
- междугородные внутриобластные автомобильные перевозки;
- междугородные межобластные автомобильные перевозки.

К городским автомобильным перевозкам относятся автомобильные перевозки, выполняемые в пределах города (населенного пункта) и за его пределы до пунктов, установленных решением местных исполнительных и распорядительных органов.

К пригородным автомобильным перевозкам относятся автомобильные перевозки, которые не могут быть отнесены к городским автомобильным перевозкам и выполняются в пределах административных границ района или за его пределы с протяженностью маршрута не более 50 километров, измеряемого от границ города (населенного пункта), являющегося начальным пунктом маршрута.

Междугородные внутриобластные автомобильные перевозки — это автомобильные перевозки, которые не могут быть отнесены к городским или пригородным автомобильным перевозкам и выполняются в пределах административных границ области Республики Беларусь.

Междугородные межобластные автомобильные перевозки — автомобильные перевозки, которые не могут быть отнесены к городским или пригородным автомобильным перевозкам и выполняются по территориям двух и более областей Республики Беларусь.

В Положении о лицензировании употребляются следующие основные термины и определения:

лицензиат — юридическое лицо Республики Беларусь, индивидуальный предприниматель, зарегистрированный в Республике Беларусь, иностранное юридическое лицо, иностранная организация, адвокат, частный нотариус, физическое лицо, осуществляющее деятельность, связанную с коллекционированием и экспонированием оружия и боеприпасов, которые имеют специальные разрешения (лицензии) (далее — лицензии);

лицензионные требования и условия — совокупность установленных настоящим Положением требований и условий, предъявляемых к соискателю лицензии при ее выдаче и к лицензиату при осуществлении им деятельности, на которую требуется лицензия;

лицензирование — комплекс реализуемых государством мер, связанных с выдачей лицензий, их дубликатов, внесением в лицензии изменений и (или) дополнений, приостановлением, возобновлением, продлением срока действия лицензий, прекращением их действия, аннулированием лицензий, контролем за соблюдением лицензиатами при осуществлении лицензируемых видов деятельности соответствующих лицензионных требований и условий;

лицензирующие органы — республиканские органы государственного управления и иные государственные организации, подчиненные Правительству Республики Беларусь, местные исполнительные и распорядительные органы, другие государственные органы, уполномоченные в соответствии с настоящим Положением осуществлять лицензирование;

лицензия — специальное разрешение на осуществление вида деятельности при обязательном соблюдении лицензионных требований и условий, выданное лицензирующим органом соискателю лицензии;

особые лицензионные требования и условия — лицензионные требования и условия, сведения о которых указываются в лицензии;

реестр лицензий — совокупность формируемых лицензирующим органом данных о выданных лицензиях, их дубликатах, внесении в лицензии изменений и (или) дополнений, приостановлении, возобновлении, продлении срока действия лицензий, прекращении их действия, аннулировании лицензий и иных сведений в соответствии с настоящим Положением;

соискатель лицензии — юридическое лицо Республики Беларусь, индивидуальный предприниматель, зарегистрированный в Республике Беларусь, иностранное юридическое лицо и иностранная организация, обратившиеся в лицензирующий орган с заявлением с приложением необходимых документов для получения лицензии, или физическое лицо, ходатайствующее о предоставлении ему права занятия адвокатской, частной нотариальной деятельностью либо деятельностью, связанной с коллекционированием и экспонированием оружия и боеприпасов.

Далее рассмотрим основные вопросы, касающиеся лицензирования деятельности международного перевозчика в соответствии с Положением о лицензировании (далее – Положение).

Является незаконным и запрещается осуществление:

- лицензируемых видов деятельности — без лицензий;
- вида деятельности, работ и (или) услуг, составляющих вид деятельности, на которые выдана лицензия, обособленным подразделением, в том числе филиалом, лицензиата - юридического лица, если в лицензии не содержится сведений об этом обособленном подразделении, в том числе филиале, либо выполняемые им работы и (или) услуги, составляющие лицензируемый вид деятельности, для такого обособленного подразделения, в том числе филиала, в лицензии не указаны;
- вида деятельности, работ и (или) услуг, составляющих вид деятельности, на которые выдана лицензия, на иной, помимо определенной в ней территории, если настоящим Положением предусмотрено, что лицензия на соответствующий вид деятельности действует на указанной в ней части территории Республики Беларусь.

Право на получение лицензии, если иное не предусмотрено настоящим Положением, имеют:

- юридические лица Республики Беларусь;
- индивидуальные предприниматели, зарегистрированные в Республике Беларусь, если законодательными актами не установлено, что право на осуществление лицензируемых видов деятельности, а также отдельных работ и (или) услуг, составляющих соответствующий вид деятельности, имеют только юридические лица;
- иностранные юридические лица и иностранные организации, созданные в соответствии с законодательством иностранных государств, при наличии открытого в установленном порядке представительства на территории Республики Беларусь (далее — иностранные организации), если законодательными актами не установлено, что право на осуществление лицензируемых видов деятельности, а также отдельных работ и (или) услуг, составляющих соответствующий вид деятельности, имеют только юридические лица Республики Беларусь и (или) индивидуальные предприниматели, зарегистрированные в Республике Беларусь;
- физические лица, ходатайствующие о предоставлении им права занятия адвокатской, частной нотариальной деятельностью либо деятельностью, связанной с коллекционированием и

экспонированием оружия и боеприпасов.

За выдачу лицензии, внесение в нее изменений и (или) дополнений (за исключением случаев внесения их в связи с изменением законодательства), продление срока действия лицензии (за исключением случаев продления его при возобновлении действия лицензии в связи с признанием судом вынесенного лицензирующим органом решения о приостановлении, прекращении действия либо аннулировании лицензии неправомерным), выдачу дубликата лицензии взимается государственная пошлина в порядке и размерах, установленных законодательными актами.

Возмещение лицензирующим органам расходов, связанных с лицензированием, осуществляется за счет средств республиканского бюджета и соответствующих местных бюджетов, предусмотренных на финансирование этих органов, а также иных источников, определенных законодательными актами.

В случаях, предусмотренных настоящим Положением, отдельные полномочия лицензирующего органа могут быть возложены на его структурные подразделения, территориальные органы, подчиненные организации.

Решения о выдаче (отказе в выдаче) лицензии, внесении в нее изменений и (или) дополнений, приостановлении, возобновлении, продлении срока действия лицензии, прекращении ее действия, аннулировании лицензии (далее — решения по вопросам лицензирования) принимаются коллегиальным органом лицензирующего органа и оформляются приказами (решениями) лицензирующего органа.

Примятое лицензирующим органом решение по вопросам лицензирования Может быть обжаловано соискателем лицензии (лицензиатом) в судебном порядке И Месячным срок со дня его принятия, а в случае, когда настоящим Положением Предусмотрена обязанность лицензирующего органа о письменном уведомлении соискателя лицензии (лицензиата) о принятом решении, — в месячный срок со дня получения соискателем лицензии (лицензиатом) соответствующего уведомления.

Документы (их копии), представленные соискателем лицензии (лицензиатом) или получения лицензии, продления срока ее действия, внесения в нее изменений И (или) дополнений, а также другие документы, относящиеся к лицензированию Деятельности, хранятся в лицензирующем органе, выдавшем лицензию, либо уполномоченных в установленном порядке этим лицензирующим органом его структурных подразделениях, территориальных органах, подчиненных организациях.

Лицензия выдается на конкретный вид деятельности с указанием работ и (или) услуг, составляющих этот вид деятельности.

Для получения лицензии ее соискатель либо его уполномоченный представитель представляет в соответствующий лицензирующий орган:

1) заявление о выдаче лицензии с указанием:

- для юридического лица Республики Беларусь — наименования и местонахождения этого юридического лица, а также его обособленных подразделений, в том числе филиалов, в которых соискатель лицензии намерен осуществлять лицензируемый вид деятельности (далее — обособленные подразделения, в том числе филиалы), работ и (или) услуг, составляющих соответствующий лицензируемый вид деятельности, если они определены настоящим Положением, для каждого обособленного подразделения, в том числе филиала;

- для физического лица, ходатайствующего о предоставлении ему права занятия адвокатской, частной нотариальной деятельностью либо деятельностью, связанной с коллекционированием и экспонированием оружия и боеприпасов, индивидуального предпринимателя, зарегистрированного в Республике Беларусь, — фамилии, собственного имени, отчества, данных паспорта гражданина Республики Беларусь или вида на жительство в Республике Беларусь (серия, номер, дата выдачи, наименование государственного органа, выдавшего паспорт или вид на жительство, регистрация по месту жительства);

- для иностранной организации — наименования и местонахождения этой организации, а также ее представительства, открытого в установленном порядке на территории Республики Беларусь;

- лицензируемого вида деятельности, а также работ и (или) услуг, составляющих соответствующий лицензируемый вид деятельности, если они определены Положением, которые соискатель лицензии намерен осуществлять;

- территории, на которой соискатель лицензии намерен осуществлять лицензируемый вид деятельности, если настоящим Положением предусмотрено, что лицензия на соответствующий вид деятельности действует на указанной в ней части территории Республики Беларусь;

- наименования и адреса налогового органа по месту постановки соискателя лицензии на учет, учетного номера плательщика соискателя лицензии (при его наличии);

- иных сведений, предусмотренных настоящим Положением для конкретного лицензируемого вида деятельности либо определенных Президентом Республики Беларусь.

В заявлении о выдаче лицензии также указывается, что сведения, изложенные в этом заявлении и прилагаемых к нему документах, достоверны;

- 2) копии учредительных документов юридического лица, документа, свидетельствующего о проведении государственной регистрации юридического лица, индивидуального предпринимателя;
- 3) легализованную выписку из торгового реестра страны, в которой иностранная организация учреждена, или иное эквивалентное доказательство юридического статуса иностранной организации в соответствии с законодательством страны ее учреждения;
- 4) документ об уплате государственной пошлины за выдачу лицензии;
- 5) другие документы, предусмотренные настоящим Положением для конкретного лицензируемого вида деятельности либо определенные Президентом Республики Беларусь.

Заявление о выдаче лицензии и прилагаемые к нему в соответствии с настоящим Положением документы представляются соискателем лицензии либо его уполномоченным представителем с одновременным предъявлением:

- документа, удостоверяющего личность, и документа, подтверждающего полномочия руководителя юридического лица (приказ о назначении на должность руководителя, или выписка из решения общего собрания, правления либо иного органа управления юридического лица, или трудовой договор (контракт), или гражданско-правовой договор), — руководителем юридического лица;

- документа, удостоверяющего личность, и доверенности, выданной иностранной организацией, — руководителем представительства иностранной организации;

- документа, удостоверяющего личность, — физическим лицом, ходатайствующим о предоставлении ему права занятия адвокатской, частной нотариальной деятельностью либо деятельностью, связанной с коллекционированием и экспонированием оружия и боеприпасов, индивидуальным предпринимателем;

- документа, удостоверяющего личность, и доверенности — уполномоченным представителем соискателя лицензии.

Запрещается требовать от соискателя лицензии представления документов или сведений, не предусмотренных настоящим Положением, а также документов, которые могут быть истребованы лицензирующим органом у иных государственных органов и других организаций самостоятельно, если иное не установлено Президентом Республики Беларусь.

При необходимости получения в соответствии с настоящим Положением и с учетом требований пункта 17 Положения документов (сведений) лицензирующий орган запрашивает такие документы (сведения) у иного государственного органа и другой организации в соответствии с их компетенцией не позднее рабочего дня, следующего за днем поступления в лицензирующий орган документов, определенных в пункте 15 настоящего Положения.

Истребуемые лицензирующим органом документы должны быть представлены иными государственными органами и другими организациями в течение 5 рабочих дней со дня получения соответствующего запроса.

При подаче заявления о выдаче лицензии ее соискатель вправе представить указанные в пункте 17 настоящего Положения документы самостоятельно.

Заявление о выдаче лицензии должно быть рассмотрено лицензирующим органом в течение 15 рабочих дней со дня приема документов определенных в пункте

Указанный в части первой настоящего пункта срок может быть продлен на период проведения оценки и (или) экспертизы соответствия возможностей соискателя лицензии лицензионным требованиям и условиям, но не более чем на 10 рабочих дней, если иное не предусмотрено настоящим Положением или другими законодательными актами.

Лицензирующий орган по результатам рассмотрения заявления о выдаче лицензии и прилагаемых к нему документов, а также материалов по результатам оценки и (или) экспертизы соответствия возможностей соискателя лицензии лицензионным требованиям и условиям принимает одно из следующих решений:

- ▶ о выдаче лицензии ее соискателю;
- ▶ об отказе в выдаче лицензии ее соискателю;
- ▶ об отказе в выдаче лицензии ее соискателю по одному или нескольким обособленным

подразделениям, в том числе филиалам, в отношении одной или нескольких составляющих соответствующий лицензируемый вид деятельности работ и (или) услуг и выдаче лицензии ее соискателю по иным обособленным подразделениям, в том числе филиалам, в отношении иных составляющих соответствующий лицензируемый вид деятельности работ и (или) услуг, указанных соискателем лицензии в заявлении о ее выдаче.

Если иное не предусмотрено Положением, лицензирующий орган принимает решение, указанное в абзацах третьем и четвертом пункта 23 Положения, при:

- наличии в представленном заявлении о выдаче лицензии и прилагаемых к нему документах недостоверных сведений;
- несоответствии представленных документов требованиям Положения;
- наличии заключения о несоответствии возможностей соискателя лицензии лицензионным требованиям и условиям по результатам проведенных согласно настоящему Положению оценки и (или) экспертизы соответствия возможностей соискателя лицензии лицензионным требованиям и условиям;
- отказе соискателя лицензии от проведения оценки и (или) экспертизы соответствия возможностей соискателя лицензии лицензионным требованиям и условиям согласно Положению;
- обращении за получением лицензии до истечения одного года со дня:
 - принятия лицензирующим органом решения об отказе в выдаче лицензии по основанию, предусмотренному в части второй пункта 34 Положения;
 - прекращения действия или аннулирования лицензии (за исключением случаев прекращения действия лицензии по основаниям, предусмотренным в абзацах втором и третьем пункта 83, абзацах втором и пятом пункта 84 Положения, аннулирования лицензии в связи с выдачей ее с нарушением установленного Положением порядка);
 - истечения срока действия лицензии, если лицензирующим органом было принято решение об отказе в продлении срока действия лицензии в соответствии с пунктом 61 настоящего Положения.

Отказ в выдаче лицензии по мотивам нецелесобразности осуществления соискателем лицензии лицензируемого вида деятельности не допускается.

О принятом в соответствии с пунктом 23 настоящего Положения решении лицензирующий орган письменно уведомляет соискателя лицензии в течение 3 рабочих дней со дня принятия этого решения.

Лицензия выдается ее соискателю либо его уполномоченному представителю при предъявлении документов, указанных в пункте 16 Положения.

При выдаче лицензии ее соискатель либо его уполномоченный представитель должен быть ознакомлен с законодательством, определяющим лицензионные требования и условия осуществления вида деятельности, о чем делается соответствующая отметка в лицензии.

В обособленных подразделениях, в том числе филиалах, юридического лица, ИИ торговых и иных объектах (в местах), где осуществляется лицензируемый вид деятельности, должны находиться копии лицензии, скрепленные подписью руководителя юридического лица или индивидуального предпринимателя и печатью юридического лица, а также информация о месте ознакомления с подлинником лицензии.

В случае утраты лицензии лицензиату может быть выдан ее дубликат.

Для получения дубликата лицензии лицензиат либо его уполномоченный представитель обязан представить в соответствующий лицензирующий орган:

- заявление о получении дубликата лицензии;
- документ, подтверждающий уплату государственной пошлины за выдачу дубликата лицензии.

Дубликат лицензии выдается в течение 3 рабочих дней со дня представления указанных в части второй настоящего пункта документов.

До выдачи дубликата лицензии действие лицензии не приостанавливается.

Оценка и экспертиза соответствия возможностей соискателя лицензии (лицензиата) лицензионным требованиям и условиям

В предусмотренных Положением случаях лицензирующий орган либо уполномоченные этим лицензирующим органом его структурные подразделения, территориальные органы, подчиненные организации вправе провести оценку соответствия возможностей соискателя лицензии (лицензиата) лицензионным требованиям и условиям, установленным для лицензируемого вида деятельности, а также для работ и (или) услуг, составляющих соответствующий лицензируемый вид деятельности, указанных

соискателем лицензии в заявлении о выдаче лицензии (осуществляемых лицензиатом) (далее для целей настоящей главы — оценка).

Порядок проведения оценки определяется Положением, нормативными правовыми актами Совета Министров Республики Беларусь, а также лицензирующих органов.

По результатам оценки проводившим ее лицензирующим органом либо уполномоченным этим лицензирующим органом на проведение оценки его структурным подразделением, территориальным органом, подчиненной организацией составляется заключение о соответствии или несоответствии возможностей соискателя лицензии (лицензиата) лицензионным требованиям и условиям, которое подписывается уполномоченным в установленном порядке должностным лицом данного органа (структурного подразделения, организации).

В случае, если для оценки соответствия возможностей соискателя лицензии (лицензиата) лицензионным требованиям и условиям требуются специальные знания в области науки, техники и иных сферах деятельности, а также в иных случаях, предусмотренных Положением, лицензирующим органом назначается экспертиза соответствия возможностей соискателя лицензии (лицензиата) лицензионным требованиям и условиям, установленным для лицензируемого вида деятельности, а также для работ и (или) услуг, составляющих соответствующий лицензируемый вид деятельности, указанных соискателем лицензии в заявлении о выдаче лицензии (осуществляемых лицензиатом) (далее для целей настоящей главы — экспертиза).

Экспертиза проводится лицензирующим органом или юридическим лицом независимо от организационно-правовой формы, имеющими в своем составе специалистов соответствующей квалификации, либо физическим лицом соответствующей специальности и квалификации, подтверждаемых дипломом, аттестатом, свидетельством, удостоверяющими получение надлежащего образования, и документами, удостоверяющими стаж работы по определенной специальности, которым в соответствии с законодательством предоставлено право на проведение определенного вида экспертизы.

Не имеют права осуществлять экспертизу юридические и физические лица, находящиеся в гражданско-правовых и (или) трудовых отношениях с соискателем лицензии (лицензиатом). При обнаружении таких фактов экспертиза признается недействительной, что является основанием для принятия лицензирующим органом решения об отказе в выдаче лицензии, а в случае, когда лицензия была выдана, — решения о ее аннулировании.

Порядок проведения экспертизы определяется Положением, нормативными правовыми актами Совета Министров Республики Беларусь, а также лицензирующих органов.

Для проведения экспертизы между лицом, указанным в части первой пункта 34 настоящего Положения, которым будет проводиться соответствующая экспертиза, и соискателем лицензии (лицензиатом) заключается договор о проведении экспертизы.

Договор о проведении экспертизы должен содержать сведения об объекте экспертизы, сроки ее проведения, смету расходов на проведение экспертизы, порядок оплаты экспертизы, ответственность сторон и другие условия по соглашению сторон.

В ходе проведения экспертизы соискатель лицензии (лицензиат) имеет право:

- присутствовать при проведении экспертизы и давать необходимые для эксперта пояснения;
- представлять дополнительные документы;
- знакомиться с результатами экспертизы.

Результаты экспертизы должны свидетельствовать о соответствии или несоответствии возможностей соискателя лицензии (лицензиата) лицензионным требованиям и условиям.

Расходы, связанные с проведением экспертизы, возмещаются соискателем лицензии (лицензиатом) в порядке, установленном договором о проведении экспертизы.

Срок проведения оценки и (или) экспертизы не должен превышать 10 рабочих дней, если иное не предусмотрено Положением или другими законодательными актами.

Форма лицензии

Лицензия содержит:

- наименование органа, выдавшего лицензию; номер лицензии;
- наименование лицензируемого вида деятельности;
- сведения о лицензиате (наименование и местонахождение юридического лица, иностранной организации, фамилия, собственное имя, отчество, регистрация по месту жительства физического лица, в том числе индивидуального предпринимателя, учетный номер плательщика);

- номер и дату принятия решения о выдаче лицензии, продлении срока ее действия, внесении в лицензию изменений и (или) дополнений;
- срок действия лицензии;
- регистрационный номер лицензии в реестре лицензий;
- сведения о составляющих лицензируемый вид деятельности работах и (или) услугах, на осуществление которых выдана лицензия, об особых лицензионных требованиях и условиях, если они определены Положением;
- сведения о представительстве иностранной организации, об обособленных подразделениях, в том числе филиалах (наименование и местонахождение), с указанием составляющих лицензируемый вид деятельности работ и (или) услуг, если они определены Положением, для каждого обособленного подразделения, в том числе филиала;
- сведения о территории действия лицензии, что лицензия на соответствующий вид деятельности действует на указанной в ней части территории Республики Беларусь;
- отметку о дне получения лицензии ее соискателем либо его уполномоченным представителем, а также ознакомлении этих лиц с законодательством, определяющим лицензионные требования и условия осуществления вида деятельности. В случае выдачи лицензии, оформленной на новом бланке, в данную отметку вносится день получения лицензии ее соискателем или его уполномоченным представителем, указанный при проставлении соответствующей отметки в лицензии, оформленной при ее первоначальной выдаче.

Бланки лицензий изготавливаются Министерством финансов. Бланк лицензии заполняется лицензирующим органом компьютерным и (или) ручным способами.

Оформленная на бланке лицензия выдается лицензиату.

В лицензирующем органе хранится копия указанной в части второй настоящего пункта лицензии, заверенная подписью уполномоченного в установленном порядке должностного лица и печатью этого органа.

В бланке лицензии на лицевой стороне:

- слева сверху рамка не заполняется;
- справа сверху в рамку при необходимости вписывается слово «дубликат»;
- ниже под Государственным гербом Республики Беларусь указывается наименование лицензирующего органа, в овальной рамке (под словом «ЛИЦЕНЗИЯ») — номер лицензии, состоящий из пятизначного цифрового кода органа, выдавшего лицензию, и регистрационного номера лицензии в реестре лицензий. Код органа, выдавшего лицензию, определяется для республиканских органов государственного управления и иных государственных организаций, подчиненных Правительству Республики Беларусь, других государственных организаций на основании классификатора «Органы государственной власти и управления», а для местных исполнительных и распорядительных органов на основании классификатора «Система обозначений объектов административно-территориального деления и населенных пунктов»;
- слева внизу указывается семизначный цифровой номер бланка лицензии, наносимый при изготовлении этого бланка;
- справа внизу располагается защитный элемент, без которого этот бланк недействителен.

Бланк лицензии подписывается руководителем лицензирующего органа или уполномоченным им в установленном порядке должностным лицом и заверяется гербовой печатью лицензирующего органа.

Бланки лицензий являются бланками строгой отчетности, их регистрация и хранение осуществляются в порядке, установленном законодательством.

При прекращении действия, аннулировании лицензии, оформлении лицензии на новом бланке лицензиат обязан в соответствии с Положением сдать в лицензирующий орган ранее выданную ему лицензию (ее дубликат).

Обеспечение лицензирующих органов бланками лицензий производится Министерством финансов по заявкам этих органов.

Изготовление бланков лицензий осуществляется за счет средств республиканского бюджета и соответствующих местных бюджетов, предусмотренных на финансирование лицензирующих органов.

Действие лицензии

Лицензия действует на всей территории Республики Беларусь или ее части, определенной в лицензии, если Положением предусмотрено, что лицензия на соответствующий вид деятельности действует на указанной в ней части территории Республики Беларусь.

Вид деятельности, а также работы и (или) услуги, составляющие соответствующий вид деятельности, на которые выдана лицензия, могут выполняться только лицензиатом без передачи права на их осуществление другому юридическому или физическому лицу.

Обособленные подразделения, в том числе филиалы, осуществляют лицензируемый вид деятельности, а также работы и (или) услуги, составляющие соответствующий лицензируемый вид деятельности, на основании лицензии, выданной юридическому лицу.

Осуществление вида деятельности, а также работ и (или) услуг, составляющих вид деятельности, на которые выдана лицензия, обособленным подразделением, в том числе филиалом, ранее их не выполнявшим, а также расширение лицензиатом перечня указанных в лицензии работ и (или) услуг, составляющих лицензируемый вид деятельности, либо территории действия лицензии, если настоящим Предусмотрено, что лицензия на соответствующий вид деятельности действует на указанной в ней части территории Республики Беларусь, возможно после внесения в лицензию соответствующих изменений и (или) дополнений в установленном порядке.

При осуществлении вида деятельности на основании лицензии по договору простого товарищества право на осуществление этого вида деятельности принадлежит его участнику (юридическому лицу или индивидуальному предпринимателю, который является участником данного товарищества), имеющему соответствующую лицензию.

Лицензиат вправе в установленном порядке осуществлять лицензируемый ВИД деятельности, а также работы и (или) услуги, составляющие соответствующий лицензируемый вид деятельности, со дня получения лицензии в течение указанного и пси срока.

Лицензия выдается на срок не менее 5 и не более 10 лет.

Срок действия лицензии исчисляется со дня принятия лицензирующим органом решения о ее выдаче. Указанный срок может быть продлен по заявлению лицензиата неоднократно.

Для продления срока действия лицензии лицензиат либо его уполномоченный представитель обязан не позднее чем за один месяц и не ранее чем за 3 месяца до истечения этого срока подать в соответствующий лицензирующий орган заявление о продлении срока действия лицензии с приложением документа об уплате государственной пошлины за его продление.

Лицензирующий орган на основании представленного лицензиатом заявления в течение 10 рабочих дней принимает решение о продлении срока действия лицензии на новый срок, который исчисляется со дня, следующего за днем окончания предыдущего срока действия лицензии.

В случае выявления в представленном лицензиатом заявлении недостоверных сведений, необходимых (имеющих значение) для принятия решения о продлении срока действия лицензии, лицензирующий орган принимает решение об отказе в продлении срока действия лицензии. При этом повторное обращение лицензиата в лицензирующий орган с заявлением о продлении срока действия лицензии не допускается.

К сведениям, необходимым (имеющим значение) для принятия решения о продлении срока действия лицензии, относятся сведения о соответствии лицензиата и его деятельности установленным лицензионным требованиям и условиям.

При продлении срока действия лицензии лицензиату выдается лицензия, оформленная на новом бланке. При получении лицензии, оформленной на новом бланке, лицензиат обязан сдать в лицензирующий орган оригинал ранее выданной лицензии (ее дубликат).

При возобновлении действия лицензии в связи с признанием судом вынесенного лицензирующим органом решения о приостановлении, прекращении действия либо аннулировании лицензии неправомерным:

- лицензия, действие которой было приостановлено, продлевается на срок, в течение которого она была приостановлена;
- лицензия, действие которой было прекращено, продлевается на срок, истекший со дня прекращения действия лицензии до дня возобновления ее действия;
- срок действия лицензии, которая была аннулирована, продлевается на срок, истекший со дня принятия лицензирующим органом решения об аннулировании лицензии до дня возобновления ее действия.
-
- Внесение в лицензию изменений и (или) дополнений
- Лицензиат обязан в месячный срок обратиться в соответствующий лицензирующий орган для внесения в лицензию изменений и (или) дополнений в случае:

- изменения наименования, местонахождения лицензиата-юридического лица, иностранной организации или фамилии, собственного имени, отчества, регистрации по месту жительства лицензиата-физического лица, в том числе ИП;

- вступления в силу решения лицензирующего органа либо вступления в законную силу решения суда о прекращении действия лицензии по одному или нескольким обособленным подразделениям, в том числе филиалам, в отношении одной или нескольких работ и (или) услуг, составляющих соответствующий лицензируемый вид деятельности, или на определенной территории, если настоящим Положением предусмотрено, что лицензия на соответствующий вид деятельности действует на указанной в ней части территории Республики Беларусь, при условии сохранения действия лицензии в непрекращенной части;

- изменения законодательства, влекущего необходимость внесения изменений и (или) дополнений в лицензию, если иной срок не предусмотрен соответствующим нормативным правовым актом;

- изменения иных сведений, указанных в лицензии.

Месячный срок для обращения с заявлением о внесении в лицензию изменений и (или) дополнений исчисляется со дня:

- направления в регистрирующий орган уведомления об изменении местонахождения лицензиата-юридического лица;

- государственной регистрации изменений и (или) дополнений, вносимых в учредительные документы лицензиата-юридического лица, в свидетельство о государственной регистрации лицензиата-индивидуального предпринимателя;

- выдачи документа об изменении фамилии, собственного имени, отчества, изменения в документе, удостоверяющем личность, отметки о регистрации по месту жительства лицензиата-физического лица;

- вступления в силу нормативного правового акта, влекущего необходимость внесения изменений и (или) дополнений в лицензию;

- вступления в силу решения лицензирующего органа или вступления в законную силу решения суда о прекращении действия лицензии по одному или нескольким обособленным подразделениям, в том числе филиалам, в отношении одной или нескольких работ и (или) услуг, составляющих соответствующий лицензируемый вид деятельности, или на определенной территории, если Положением предусмотрено, что лицензия на соответствующий вид деятельности действует на указанной в ней части территории Республики Беларусь, при условии сохранения действия лицензии в непрекращенной части;

- изменения иных сведений, указанных в лицензии.

В случае изменения местонахождения (регистрации по месту жительства лицензиата, влекущего за собой изменение лицензирующего органа, внесение в лицензию изменений и (или) дополнений осуществляется лицензирующим органом по] новому местонахождению (регистрации по месту жительства) лицензиата.

Лицензирующий орган по новому местонахождению (регистрации по мест)! жительства) лицензиата не позднее рабочего дня, следующего за днем поступления в данный лицензирующий орган документов, определенных в пункте 68 Положения, запрашивает у лицензирующего органа по прежнему местонахождению] (регистрации по месту жительства) лицензиата относящиеся к лицензированию] деятельности документы, указанные в пункте 9 Положения.

Истребуемые в соответствии с частью второй настоящего пункта документы! должны быть представлены лицензирующим органом по прежнему местонахождению] (регистрации по месту жительства) лицензиата в течение 5 рабочих дней со дня по--] лучения соответствующего запроса. При этом в лицензирующем органе по прежнему] местонахождению (регистрации по месту жительства) лицензиата должны храниться' копии переданных документов, заверенные подписью уполномоченного должностного] лица и печатью лицензирующего органа.

Для внесения в лицензию изменений и (или) дополнений лицензиат либо его уполномоченный представитель представляет в соответствующий лицензирующий орган:

- заявление с приложением (за исключением внесения в лицензию изменений, и (или) дополнений в случаях, предусмотренных в абзацах третьем и четвертом части первой пункта 66 настоящего Положения) документов (их копий), подтверждающих необходимость внесения в лицензию изменений и (или) дополнений. При внесении в лицензию изменений и (или) дополнений в случае изменения местонахождения лицензиата—юридического лица заявление должно содержать сведения о дате направления в регистрирующий орган уведомления об изменении местонахождения лицензиата--юридического лица либо в лицензирующий орган должен быть представлен документ,

свидетельствующий о государственной регистрации соответствующих изменений и (или) дополнений, внесенных в учредительные документы этого лицензиата-юридического лица;

- документ об уплате государственной пошлины за внесение в лицензию изменений и (или) дополнений, за исключением случаев внесения таких изменений и (или) дополнений в связи с изменением законодательства;

- другие документы, предусмотренные Положением для конкретного лицензируемого вида деятельности либо определенные Президентом Республики Беларусь (при внесении в лицензию изменений и (или) дополнений в части включения в нее сведений об обособленных подразделениях, в том числе филиалах, расширения перечня работ и (или) услуг, составляющих лицензируемый вид деятельности, либо территории действия лицензии, если Положением предусмотрено, что лицензия на соответствующий вид деятельности действует на указанной в ней части территории Республики Беларусь).

В случае реорганизации лицензиата-юридического лица в форме преобразования, слияния, выделения или разделения вновь созданное юридическое лицо и намерении осуществлять лицензируемый вид деятельности реорганизованного Юридического лица в месячный срок со дня своей государственной регистрации надо обратиться за выдачей новой лицензии.

При реорганизации лицензиата-юридического лица в форме выделения другого юридического лица, если сведения, указанные в лицензии реорганизованного Юридического лица, не изменились, то реорганизованное юридическое лицо вправе осуществлять деятельность на основании ранее выданной лицензии. В случае, если данные сведения изменились, реорганизованное юридическое лицо обязано внести В Лицензию изменения и (или) дополнения в порядке, предусмотренном в пунктах 68 Положения.

В случае присоединения лицензиата-юридического лица к другому юридическому лицу, которое имеет лицензию на аналогичный вид деятельности, последнее из них вправе продолжить осуществление соответствующей лицензируемой деятельности на Основании ранее выданной лицензии, если указанные в ней сведения не изменились. В случае, если данные сведения изменились, реорганизованное юридическое лицо И месячный срок со дня внесения в Единый государственный регистр юридических лиц И индивидуальных предпринимателей записи об исключении из него присоединенного Юридического лица обязано внести в лицензию изменения и (или) дополнения в порядке, предусмотренном в пунктах 66 - 68 Положения.

В случае присоединения лицензиата-юридического лица к другому юридическому лицу, которое аналогичной лицензии не имеет, последнее из них при намерении осуществлять лицензируемый вид деятельности присоединенного юридического лица и месячный срок со дня внесения в Единый государственный регистр юридических ЛИЦ и индивидуальных предпринимателей записи об исключении из него присоединенного юридического лица обязано обратиться за выдачей новой лицензии в порядке, установленном Положением.

Лицензирующий орган принимает документы, представленные для внесения И лицензию изменений и (или) дополнений, рассматривает их и выносит соответствующее решение в порядке, установленном Положением для выдачи лицензии.

Внесение в лицензию изменений и (или) дополнений в части включения в нее сведений об обособленных подразделениях, в том числе филиалах, расширения перечня Составляющих лицензируемый вид деятельности работ и (или) услуг либо территории действия лицензии до истечения одного года со дня прекращения действия лицензии по тем же обособленным подразделениям, в том числе филиалам, в отношении тех же составляющих лицензируемый вид деятельности работ и (или) услуг либо на той же территории не допускается, за исключением случаев, когда действие лицензии прекращено по основаниям, предусмотренным в абзацах втором и третьем пункта 83, абзацах втором и пятом пункта 84 настоящего Положения.

В случае внесения в лицензию изменений и (или) дополнений лицензиату выдается лицензия, оформленная на новом бланке.

Приостановление, прекращение, возобновление действия, аннулирование лицензии

При выявлении лицензирующим или другим государственным органом (его структурным подразделением, территориальным органом, подчиненной организацией), иной организацией, которые в пределах своей компетенции осуществляют контроль (надзор) за осуществлением лицензиатами лицензируемых видов деятельности (далее - контролирующий (надзорный) орган), нарушений лицензиатом (его работником, обособленным подразделением, в том числе филиалом) законодательства

о лицензировании, лицензионных требований и условий такой лицензирующий или другой контролирующий (надзорный) орган выносит лицензиату в установленном порядке требование (предписание) об устранении выявленных нарушений и устанавливает срок их устранения. Этот срок не может превышать 6 месяцев.

В случае выдачи лицензиату требования (предписания) об устранении выявленных нарушений контролирующим (надзорным) органом данный орган должен в течение 3 рабочих дней сообщить в лицензирующий орган о вынесенном требовании (предписании).

Если в установленный срок лицензиатом не устранены нарушения, указанные в требовании (предписании) об устранении выявленных нарушений, либо в лицензирующий или другой контролирующий (надзорный) орган не представлено письменное уведомление об устранении таких нарушений, либо лицензирующим или другим контролирующим (надзорным) органом выявлено нарушение лицензиатом (его работником, обособленным подразделением, в том числе филиалом) особых лицензионных требований и условий, лицензирующий орган по своей инициативе или по представлению другого контролирующего (надзорного) органа принимает решение о приостановлении действия лицензии на срок до 6 месяцев. Действие лицензии считается приостановленным со дня, указанного в таком решении. При этом, данный день не может быть установлен позднее, чем по истечении 10 рабочих дней со дня принятия решения о приостановлении действия лицензии.

Лицензирующий орган по основаниям, предусмотренным в части первой настоящего пункта, может принять решение о приостановлении действия лицензии либо о приостановлении действия лицензии по указанным в ней одному или нескольким обособленным подразделениям, в том числе филиалам, в отношении одной или нескольких работ и (или) услуг, составляющих соответствующий лицензируемый вид деятельности, или на определенной территории, если Положением предусмотрено, что лицензия на соответствующий вид деятельности действует на указанной в ней части территории Республики Беларусь. При этом действие лицензии сохраняется в неприостановленной части.

Действие лицензии прекращается:

- по истечении срока, на который она выдана;
- в случае нарушения лицензиатом срока обращения в лицензирующий орган для внесения в лицензию изменений и (или) дополнений;
- по решению лицензирующего органа либо суда о прекращении действия лицензии.

По решению лицензирующего органа *действие лицензии прекращается в случаях*, указанных в пунктах 77, 78 и 82 Положения, а также:

- при реорганизации лицензиата-юридического лица (за исключением случаев, предусмотренных в части первой пункта 70 Положения);
- в случае ликвидации (прекращения деятельности) лицензиата-юридического лица, индивидуального предпринимателя;
- в случае смерти, признания недееспособным, ограничения в дееспособности, признания безвестно отсутствующим, объявления умершим лицензиата-физического лица;
- на основании письменного уведомления лицензиатом лицензирующего органа о принятии решения о прекращении осуществления лицензируемого вида деятельности;
- при внесении в лицензию изменений и (или) дополнений, продлении срока ее действия на основании представленных лицензиатом недостоверных сведений, необходимых (имеющих значение) для принятия решения о внесении в лицензию изменений и (или) дополнений, продлении срока ее действия;
- если лицензиат не обращался за получением лицензии в течение 6 месяцев со дня принятия решения о внесении в лицензию изменений и (или) дополнений, продлении срока ее действия.

Не допускается прекращение действия лицензии по основанию, предусмотренному в абзаце пятом части первой настоящего пункта, если уведомление о принятии решения о прекращении осуществления лицензируемого вида деятельности направлено лицензиатом позднее дня (в день):

- вынесения в отношении этого лицензиата в установленном в части первой пункта 71) настоящего Положения порядке требования (предписания) об устранении выявленных нарушений;
- принятия лицензирующим органом решения о приостановлении действия соответствующей лицензии;
- наступления иного события, являющегося основанием для прекращения действия или аннулирования лицензии в соответствии с Положением.

По решению суда действие лицензии может быть прекращено:

- вели лицензирующим органом принято незаконное решение о внесении в лицензию изменений и (или) дополнений, продлении срока ее действия;
- если нарушение лицензиатом лицензионных требований и условий повлекло за собой причинение ущерба национальной безопасности, общественному порядку, нравственности, правам и свободам, жизни и здоровью граждан, окружающей среде;
- в случае препятствования лицензиатом деятельности лицензирующего или другого Контролирующего (надзорного) органа в проведении мероприятий по контролю за соблюдением лицензиатом законодательства о лицензировании, лицензионных требований и условий, в том числе невыполнения лицензиатом законных распоряжений или требований должностных лиц таких органов при исполнении ими служебных полномочий, предоставления этим должностным лицам недостоверных документов и иных сведений, относящихся к осуществлению лицензируемого вида деятельности.

Действие лицензии прекращается со дня принятия лицензирующим органом, вступления в законную силу принятого судом решения о прекращении действия

Лицензии, если Положением не предусмотрено иное, в том числе:

в случае реорганизации лицензиата-юридического лица в форме:

- преобразования, слияния или разделения — со дня внесения в Единый государственный регистр юридических лиц и индивидуальных предпринимателей записи о государственной регистрации вновь созданных юридических лиц, а при соблюдении условий, предусмотренных в пункте 69 настоящего Положения, — со дня получения всеми вновь созданными юридическими лицами, продолжившими осуществление лицензируемого вида деятельности реорганизованного юридического лица, новой лицензии на данный вид деятельности;

- присоединения к другому юридическому лицу — со дня внесения в Единый государственный регистр юридических лиц и индивидуальных предпринимателей записи о прекращении деятельности присоединенного лицензиата-юридического лица, а при соблюдении условий, предусмотренных в части второй пункта 70 Положения, — со дня получения юридическим лицом, реорганизованным в форме присоединения к нему лицензиата-юридического лица и продолжившим осуществление лицензируемого вида деятельности такого лицензиата-юридического лица, новой лицензии на данный вид деятельности;

в случаях, предусмотренных:

- в абзаце третьем части первой пункта 84 Положения, — со дня внесения в Единый государственный регистр юридических лиц и индивидуальных предпринимателей записи об исключении из него лицензиата-юридического] лица, индивидуального предпринимателя;

- в абзаце четвертом части первой пункта 84 Положения, — со дня смерти физического лица, вступления в силу решения суда о признании, недееспособным, ограничении в дееспособности, признании безвестно отсутствующим, объявлении умершим физического лица;

- в абзаце пятом части первой пункта 84 Положения, — со дня представления лицензиатом в лицензирующий орган письменного уведомления о принятии решения о прекращении осуществления лицензируемого вида деятельности, если иное не предусмотрено Положением;

- в абзацах шестом и седьмом части первой пункта 84 и абзаце втором пункта 85 Положения, — со дня принятия лицензирующим органом соответствующего решения о внесении в лицензию изменений и (или) дополнений либо продлении срока ее действия.

В случаях, предусмотренных в пунктах 77, 78, 82 и абзаце пятом пункта 84 Положения случаях внесения в лицензию изменений и (или) дополнений на основании представленных лицензиатом недостоверных сведений, необходимых (имеющих значение) для принятия соответствующего решения, принятия лицензирующим органом незаконного решения о внесении в лицензию изменений и (или) дополнений, а также если лицензиат не обращался за получением лицензии в течение 6 месяцев со дня принятия решения о внесении в нее изменений и (или) дополнений, лицензирующий орган или суд может принять решение о прекращении действия лицензии либо о прекращении действия лицензии по указанным в ней одному или нескольким обособленным подразделениям, в том числе филиалам, в отношении одной или нескольких работ и (или) услуг, составляющих соответствующий лицензируемый вид деятельности, или на определенной территории, если Положением предусмотрено, что лицензия на соответствующий вид деятельности действует на указанной в ней части территории Республики Беларусь. При этом действие лицензии сохраняется в непрекращенной части.

В случае принятия лицензирующим органом или судом решения о прекращении действия лицензии по одному или нескольким обособленным подразделениям, в том числе филиалам, торговым объектам, объектам общественного питания, не являющимся обособленными подразделениями, в том числе

филиалами, в отношении одной или нескольких работ и (или) услуг, составляющих соответствующий лицензируемый вид деятельности, или на определенной территории, если Положением предусмотрено, что лицензия на соответствующий вид деятельности действует на указанной в ней части территории Республики Беларусь, при условии сохранения действия лицензии в непрекращенной части лицензиат обязан внести в лицензию соответствующие изменения и (или) дополнения.

Лицензия аннулируется по решению лицензирующего органа, если:

- лицензия выдана на основании представленных ее соискателем недостоверных сведений, необходимых (имеющих значение) для принятия решения о выдаче лицензии;
- лицензиат не обращался за получением лицензии в течение 6 месяцев со дня принятия решения о ее выдаче;
- лицензия выдана на основании заключения экспертизы, признанной в соответствии с частью второй пункта 34 Положения недействительной;
- лицензиатом, в отношении которого применен упрощенный порядок лицензирования, предусмотренный в пункте 155 Положения, в установленные сроки не обеспечено выполнение (не представлено письменное уведомление об обеспечении выполнения) лицензионных требований и условий, указанных в пункте 151 Положения, либо им получено отрицательное экспертное заключение по результатам проведения экспертизы соответствия возможностей лицензиата лицензионным требованиям и условиям, а также в случае отказа лицензиата от проведения такой экспертизы; суда — в случае принятия незаконного (в том числе с нарушением установленного Положением порядка) решения о выдаче лицензии.

Лицензия считается аннулированной со дня принятия лицензирующим органом решения о ее выдаче, если иное не предусмотрено Положением.

Деятельность в области автомобильного транспорта

Лицензирование деятельности в области автомобильного транспорта (далее для целей настоящей главы — лицензируемая деятельность) осуществляется Министерством транспорта и коммуникаций.

Не требуется получения лицензии для выполнения:

- внутриреспубликанских автомобильных перевозок пассажиров для собственных нужд;
- международных автомобильных перевозок грузов с использованием автомобиля, предназначенного для перевозки грузов, разрешенный максимальный вес которого, включая вес прицепа (полуприцепа), не превышает 3,5 тонны.

Лицензионными требованиями и условиями, предъявляемыми к соискателю лицензии, являются: общие лицензионные требования и условия — наличие на праве собственности, хозяйственного ведения, оперативного управления или ином законном основании не менее одного механического транспортного средства соответствующей категории (в зависимости от работ и (или) услуг, составляющих лицензируемую деятельность, которые намерен выполнять (оказывать) соискатель лицензии), отвечающего требованиям нормативных правовых актов, в том числе технических нормативных правовых актов, и международных договоров Республики Беларусь в области автомобильного транспорта;

- для юридического лица, иностранной организации — наличие в штате юридического лица, представительства иностранной организации назначенного в установленном порядке лица, ответственного за организацию и выполнение автомобильных перевозок, уровень профессиональной подготовки которого соответствует требованиям, установленным законодательством;
- для индивидуального предпринимателя — соответствие уровня его профессиональной подготовки требованиям, установленным законодательством, либо наличие у индивидуального предпринимателя привлеченного им и назначенного в установленном порядке лица, ответственного за организацию и выполнение автомобильных перевозок, уровень профессиональной подготовки которого соответствует требованиям, установленным законодательством;

Лицензионными требованиями и условиями, предъявляемыми к лицензиату, являются:

- соблюдение лицензионных требований и условий, указанных в пункте 121 Положения;
- соблюдение требований нормативных правовых актов, в том числе технических нормативных правовых актов, международных договоров Республики Беларусь в области автомобильного транспорта;
- выполнение автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении транспортными средствами, находящимися у лицензиата на праве собственности, хозяйственного ведения, оперативного управления или ином законном основании (кроме аренды транспортных средств с

- предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации);
- привлечение к осуществлению лицензируемой деятельности водителей механических транспортных средств, уровень подготовки которых соответствует требованиям, установленным законодательством;
 - обеспечение проведения предрейсового контроля технического состояния автомобильных транспортных средств, предрейсовых и иных медицинских осмотров водителей механических транспортных средств.

Для получения лицензии ее соискатель дополнительно представляет:

- копии документов, подтверждающих назначение лица, ответственного за организацию и выполнение автомобильных перевозок (кроме индивидуального предпринимателя, уровень профессиональной подготовки которого соответствует требованиям, установленным законодательством);
- копии документов, подтверждающих соответствие уровня профессиональной подготовки лица, ответственного за организацию и выполнение автомобильных перевозок, либо индивидуального предпринимателя требованиям, установленным законодательством;
- список транспортных средств, заявляемых для осуществления лицензируемой деятельности (с указанием категории, марок, регистрационных знаков), соответствующих требованиям нормативных правовых актов, в том числе технических нормативных правовых актов, и международных договоров Республики Беларусь в области автомобильного транспорта.

Грубыми нарушениями законодательства о лицензировании, лицензионных требований и условий являются:

- выполнение перевозок пассажиров водителями механических транспортных средств, не прошедшими предрейсовые и иные медицинские осмотры;
- привлечение к осуществлению лицензируемой деятельности водителей механических транспортных средств, уровень подготовки которых не соответствует требованиям, установленным законодательством;
- отсутствие в течение более одного месяца назначенного в установленном порядке лица, ответственного за организацию и выполнение автомобильных перевозок, уровень профессиональной подготовки которого соответствует требованиям, установленным законодательством;
- выпуск на линию транспортного средства с неисправностями, при наличии которых запрещается эксплуатация транспортного средства, либо без оформленного в установленном порядке путевого листа и (или) других транспортных документов, предусмотренных законодательством;
- использование транспортных средств, не прошедших государственный технический осмотр либо переоборудованных с нарушением требований законодательства;
- выполнение автомобильных перевозок без заключения в случаях, предусмотренных законодательством, договоров обязательного страхования;
- выполнение автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении без заключения договора об организации перевозок пассажиров в регулярном сообщении;
- выполнение автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении без оформленного в установленном порядке заказа-наряда на фрахтование транспортного средства;
- использование транспортного средства, оформленного в соответствии с установленными требованиями к оформлению автомобилей-такси, в том числе с отдельными элементами оформления, для нужд, не связанных с осуществлением лицензируемой деятельности, без оформленного в установленном порядке путевого листа.

Важно отметить, что в соответствии с Положением о лицензировании отдельных видов деятельности специальное разрешение (лицензия) на деятельность в области автомобильного транспорта с 2011 года выдается сроком на 10 лет. Осуществление транспортной деятельности должно осуществляться лицензиатами в соответствии с действующим законодательством с соблюдением установленных лицензионных требований и условий.

Литература: [4, 16, 25].

Инкотёрмс (англ. *Incoterms, International commerce terms*) — международные правила по толкованию наиболее широко используемых торговых терминов в области внешней торговли. Международные торговые термины представляют собой стандартные условия договора международной купли-продажи, которые определены заранее в международном признанном документе.

Следуя из того, что **Инкотермс** регулируют ряд наиболее важных, принципиальных, базовых вопросов, связанных с организацией доставки товара до места назначения, любой базис поставки регулирует три ключевых «транспортных» вопроса, без которых доставка товара до места назначения не может быть осуществлена. Это:

1. Распределение между продавцом и покупателем транспортных расходов по доставке товара, то есть определение, какие расходы и до каких пор несет продавец, и какие, начиная с какого момента, — покупатель.
2. Момент перехода с продавца на покупателя рисков повреждения, утраты или случайной гибели груза.
3. Дату поставки товара, то есть определение момента фактической передачи продавцом товара в распоряжение покупателя или его представителя — например, транспортной организации — и, следовательно, выполнения или невыполнения первым своих обязательств по срокам поставки.

За рамками *Инкотермс* остались правила перехода права собственности с продавца на покупателя, а также последствия невыполнения сторонами обязательств по договору купли-продажи товаров, включая основания освобождения сторон от ответственности, что регламентируется нормами применимого права или Венской конвенцией.

Для разрешения проблем, которые касаются перевозок, Международная торговая палата опубликовала впервые в 1936 году свод международных правил для точного определения торговых терминов. Эти правила известны как «Инкотермс 1936». Поправки и дополнения были позднее сделаны в 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010, 2020 годах

Инкотермс 2020 (англ. *Incoterms 2020*) — это 11 международных правил, применяемых в международной торговле, которые определяют права и обязанности сторон по договору купли-продажи, в части доставки товара от продавца к покупателю (условия поставки товаров) (рисунок 1).

Каждый термин **Инкотермс 2020** (*Incoterms 2020*) представляет собой аббревиатуру из трех букв.

Термины **Инкотермс 2020** можно разделить на две отдельные группы:

ПРАВИЛА ДЛЯ ЛЮБОГО ВИДА ИЛИ ВИДОВ ТРАНСПОРТА

- EXW Ex Works Франко завод
- FCA Free Carrier Франко перевозчик
- CPT Carriage Paid to Перевозка оплачена до
- CIP Carriage and Insurance Paid to Перевозка и страхование оплачены до
- DAP Delivered at Place Поставка в месте назначения
- DDP Delivered Duty Paid Поставка с оплатой пошлин
- DPU Delivered Named Place Unloaded Поставка на место выгрузки

ПРАВИЛА ДЛЯ МОРСКОГО И ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

- FAS Free Alongside Ship Свободно вдоль борта судна

- FOB Free on Board Свободно на борту
- CFR Cost and Freight Стоимость и фрахт
- CIF Cost Insurance and Freight Стоимость, страхование и фрахт

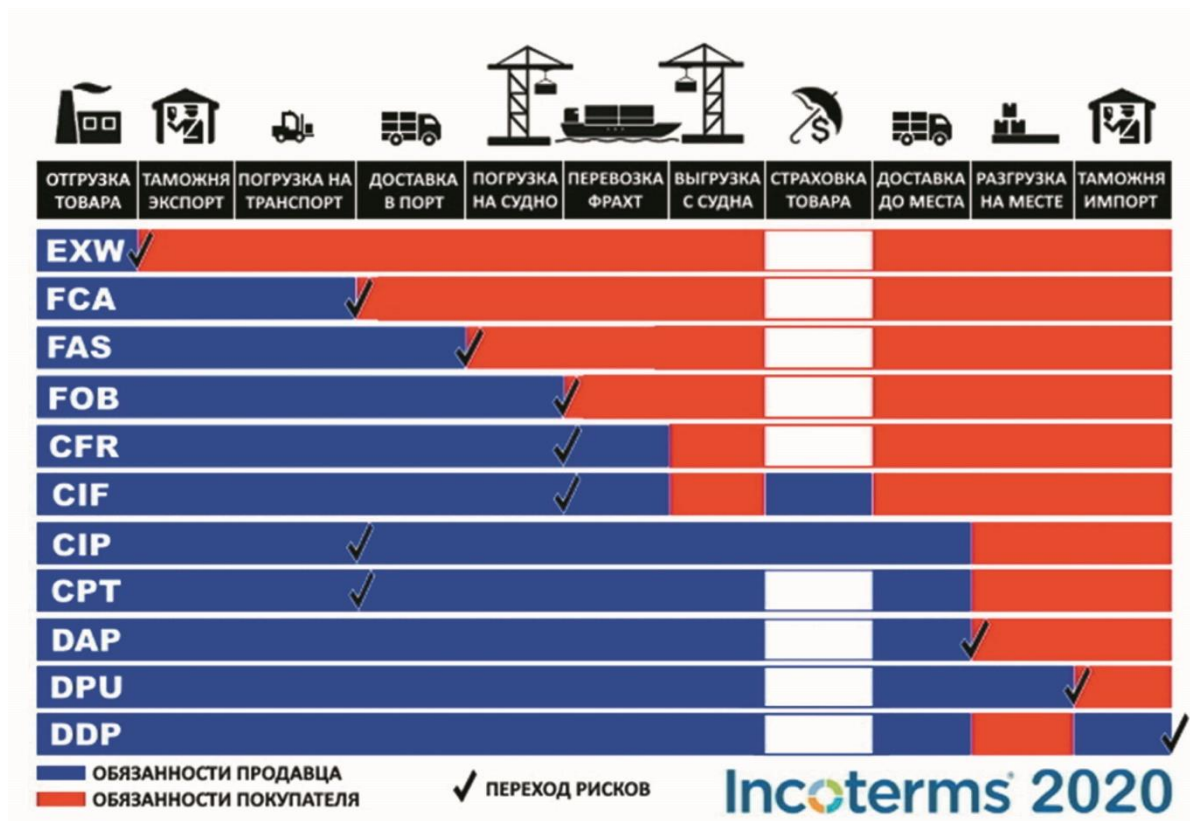


Рисунок 1 – Инкотермс 2020

Термины можно разделить и на 4 группы:

Группа Е (Отгрузка)

Условия поставки EXW Инкотермс 2020 расшифровывается «Ex Works» named place, переводится «Франко завод» указанное название места. Продавец обязан: предоставить готовый к отгрузке товар. Покупатель обязан: выполнить экспортное, импортное таможенное оформление и доставить товар. Риски переходят в момент передачи товара на складе продавца. Основное отличие - базис поставки EXW возлагает на продавца минимальные обязанности.

Группа F (Основная перевозка оплачена покупателем)

Условия поставки FCA Инкотермс 2020 - расшифровывается «Free Carrier» named place переводится «Франко перевозчик» указанное название места. Продавец обязан: выполнить экспортное таможенное оформление и отгрузить товар перевозчику назначенному покупателем. Покупатель обязан: доставить товар и выполнить импортное таможенное оформление. Риски переходят в момент передачи продавцом товара перевозчику.

В соответствии с новыми правилами Incoterms 2020, условие поставки FCA позволяет сторонам договориться в договоре купли-продажи, что покупатель должен дать указание своему перевозчику выдать коносамент с бортовой записью продавцу.

Условия поставки FAS Инкотермс 2020 - расшифровывается «Free Alongside Ship» named port of shipment переводится «Свободно вдоль борта судна» указанный порт отгрузки. Продавец обязан: выполнить экспортное таможенное оформление и разместить

товар в порту отгрузки вдоль борта судна указанного покупателем. Покупатель обязан: погрузить товар на судно и доставить в порт разгрузки, а также выполнить импортное таможенное оформление. Риски переходят в порту в момент размещения товара вдоль борта судна.

Условия поставки FOB Инкотермс 2020 - расшифровывается «Free On Board» named port of shipment переводится «Свободно на борту» указанный порт отгрузки. Продавец обязан: выполнить экспортное таможенное оформление, доставить товар в порт отгрузки и погрузить на борт судна указанного покупателем. Покупатель обязан: доставить товар в порт разгрузки, а также выполнить импортное таможенное оформление. Риски переходят на борту судна с момента полной погрузки.

Группа С (Основная перевозка оплачена продавцом)

Условия поставки CFR Инкотермс 2020 - расшифровывается «Cost and Freight» named port of destination переводится «Стоимость и фрахт» указанный порт назначения. Продавец обязан: выполнить экспортное таможенное оформление, погрузить товар на борт судна и доставить в порт разгрузки. Покупатель обязан: разгрузить и принять товар в порту разгрузки, а также выполнить импортное таможенное оформление. Риски переходят на борту судна с момента полной погрузки.

Условия поставки CIF Инкотермс 2020 - расшифровывается «Cost, Insurance and Freight» named port of destination переводится «Стоимость, страхование и фрахт» указанный порт назначения. Продавец обязан: выполнить экспортное таможенное оформление, застраховать, погрузить товар на борта судна и доставить в порт разгрузки. Покупатель обязан: разгрузить и принять товар в порту разгрузки, а также выполнить импортное таможенное оформление. Риски переходят на борту судна с момента полной погрузки.

В новой редакции Инкотермс 2020 для условий поставок CIF, как и ранее в правилах Инкотермс 2010, требуется минимальное страховое покрытие. Стороны могут согласовать в контракте более высокие уровни покрытия, если они того пожелают.

Условия поставки CIP Инкотермс 2020 - расшифровывается «Carriage and Insurance Paid to» named place of destination переводится «Фрахт/перевозка и страхование оплачены до» указанное название места назначения. Продавец обязан: выполнить экспортное таможенное оформление, застраховать и доставить товар в согласованное место назначения. Покупатель обязан: разгрузить товар и выполнить импортное таможенное оформление. Риски переходят в момент передачи продавцом товара перевозчику.

Для условий поставки CIP Инкотермс 2020, теперь продавец обязан застраховать товар от всех рисков с максимальным страховым покрытием и страховой суммой не менее 110% от стоимости товара. Стороны могут согласиться в контракте на более низкий уровень страхового покрытия, если они того пожелают.

Данная поправка оправдана тем, что условие поставки CIF Инкотермс 2020 обычно используется для морских перевозок грузов навалом (сырье, минералы и т.д.). Стоимость за килограмм которых очень низкая, и требование страхования с максимальным покрытием значительно повысило бы конечную цену товара. Условие поставки CIP Инкотермс 2020 - это мультимодальный термин, часто используемый для доставки промышленных товаров, которые могут требовать более высокого уровня страхового покрытия.

Условия поставки CPT Инкотермс 2020 - расшифровывается «Carriage Paid To» named place of destination переводится «Фрахт/перевозка оплачены до» указанное название места

назначения. Продавец обязан: выполнить экспортное таможенное оформление и доставить товар в согласованное место назначения. Покупатель обязан: разгрузить товар и выполнить импортное таможенное оформление. Риски переходят в момент передачи продавцом товара перевозчику.

Группа D (Доставка)

Условия поставки DAP Инкотермс 2020 - расшифровывается «Delivered At Point» named point of destination переводится «Поставка в пункте» указанное название места назначения. Продавец обязан: выполнить экспортное таможенное оформление и доставить товар до согласованного пункта назначения. Покупатель обязан: разгрузить товар и выполнить импортное таможенное оформление. Риски переходят в пункте назначения.

Базис поставки DAT (Delivered at Terminal / Доставка на терминале) переименован в условия поставки DPU Инкотермс 2020 (Delivered Named Place Unloaded / Доставка на место выгрузки).

Данное изменение было вызвано двумя причинами. Во-первых, возникла путаница в отношении различий между термином DAT Инкотермс 2010 (Доставка на терминале) и термином DAP Инкотермс 2010 (Поставка в месте назначения). Ключевое различие между этими условиями заключается в том, что в соответствии с правилом DAT доставка осуществляется после того, как товары были выгружены с транспортного средства и предоставлены покупателю в указанном терминале. Тогда как в рамках условия DAP доставка осуществляется до выгрузки товаров - когда они предоставлены покупателю на прибывшем транспортном средстве готовые к разгрузке.

Вторая причина этого изменения состояла в том, чтобы обеспечить большую гибкость в определении места доставки товара. Теперь продавцу и покупателю можно согласовать любое место для доставки товара, а не только в конкретном терминале.

Условия поставки DPU Инкотермс 2020 и DAT Инкотермс 2010 в остальном идентичны по содержанию. Правило DPU Инкотермс 2020 является единственным термином, который поручает продавцу разгрузку товара.

Условия поставки DPU Инкотермс 2020 - расшифровывается «Delivered Named Place Unloaded» named place of destination переводится «Поставка на место выгрузки» указанное название места назначения. Продавец обязан: выполнить экспортное таможенное оформление, доставить товар до места назначения и выгрузить его. Покупатель обязан: принять товар и выполнить импортное таможенное оформление. Риски переходят в месте назначения после полной выгрузки.

Условия поставки DDP Инкотермс 2020 - расшифровывается «Delivered Duty Paid» named place of destination переводится «Поставка с оплатой пошлины» указанное название места назначения. Продавец обязан: выполнить экспортное таможенное оформление, доставить товар до согласованного места назначения и выполнить импортное таможенное оформление с уплатой пошлин. Покупатель обязан: разгрузить и принять товар. Риски переходят в месте назначения. Основное отличие - базис поставки DDP возлагает на продавца максимальные обязанности.

ИНКОТЕРМС не являются международным договором. Но в случае ссылки на базис поставки ИНКОТЕРМС в договоре, различные органы государства, прежде всего таможенные, а также государственные суды, рассматривающие внешнеэкономические споры, обязаны учитывать положения ИНКОТЕРМС. В некоторых странах ИНКОТЕРМС имеет силу закона и особенно важно это при заключении договоров на поставку с резидентами этих стран, в части определения применимого права к сделке. К примеру, при

заключении контракта на поставку товара между российской компанией и украинской компанией при определении применимого права - право Украины, то ИНКОТЕРМС подлежит обязательному применению даже в случае, когда это специально не оговорено в контракте. Поэтому, заключив сделку с партнерами из данных стран и не желая руководствоваться ИНКОТЕРМС, следует специально оговорить данное обстоятельство. В нашей стране ИНКОТЕРМС носит рекомендательный характер, а юридическую силу носят только положения контракта, имеющие ссылку на ИКОТЕРМС. Но, если в контракте сделана ссылка на базис поставки по ИНКОТЕРМС, но другие пункты контракта противоречат используемым условиям поставки согласно ИНКОТЕРМС, то применяться должны соответствующие пункты контракта, а не ИНКОТЕРМС: считается, что стороны установили определенные изъятия из ИНКОТЕРМС в толковании отдельных базисов поставки.

При выборе того или иного базиса поставки необходимо строго придерживаться терминологии ИНКОТЕРМС. Лучше конкретный термин указывать на английском языке (как в ИНКОТЕРМС). Применяя тот или иной термин, необходимо указывать конкретный географический пункт (а иногда и точное место как например в случае поставки при базисе ExWorks), в котором продавец считается исполнившим свои обязательства по транспортировке груза, несению риска случайной гибели или порчи товара и т.д. Обязательно ссылаться на редакцию ИНКОТЕРМС.

Заключая внешнеэкономический контракт, необходимо четко определять детали базисного условия поставки. Т.е прежде чем указать в контракте базис поставки например FOB..., необходимо тщательно изучить обычаи порта, указанного в базисе, договор фрахтования, с целью точного распределения расходов между покупателем и продавцом.

Все базисы поставки, требующие от продавца обеспечение страхования, в случае наступления страховых случаев покрываются страховщиками на минимальных условиях (стоимость товара + 10 %).

Международные правила Инкотермс 2020 могут применяться с 1 января 2020 года, но также можно продолжить использование правил Инкотермс 2010, или правила Инкотермс 2000, и даже более ранние версии Инкотермс. Поэтому в международных контрактах купли-продажи при указании условия поставки необходимо точно указать версию Инкотермс.

Важно знать, что правила Инкотермс не заменяют договор купли-продажи, а лишь позволяют сократить его. Условия поставки Инкотермс не определяют переход право собственности на товар, не указывают цену за товар и способ оплаты или последствия нарушения договора. Инкотермс лишь отражают распределение между продавцом и покупателем обязанностей и финансовых затрат, таких как: перевозка товара, его погрузка и разгрузка с транспортного средства, таможенное оформление, оплата налогов, пошлин и сборов, страхование, а также переход рисков утери и повреждения товара.

Договор международной перевозки грузов

Под международной перевозкой понимается транспортировка грузов между двумя и более государствами, выполняемая на условиях, установленных международными соглашениями между этими государствами. Перевозки грузов осуществляются главным образом железнодорожным, автомобильным, воздушным и морским транспортом. Следовательно, правовое регулирование в данной сфере предполагает решение основных вопросов перевозок посредством международных соглашений - транспортных конвенций,

в которых содержатся унифицированные нормы, единообразно определяющие условия международных перевозок грузов:

- требования к перевозочной документации;
- порядок приема груза к перевозке и выдачи его в пункте назначения;
- ответственность перевозчика;
- процедуру предъявления к перевозчику претензий и исков.

При отсутствии единообразных материально-правовых норм действуют нормы транспортных конвенций или национального законодательства, которые по видам транспортных средств рассматриваются дифференцированно. В течение длительного времени наиболее важными соглашениями в области железнодорожного транспорта были Бернские конвенции о железнодорожных перевозках грузов и пассажиров (Конвенция о железнодорожных перевозках грузов, Конвенция о перевозках пассажиров), участниками которых стали 33 государства (большинство стран Европы, а также ряд стран Азии и Северной Африки). В 1980 г. состоялась конференция по пересмотру Бернских конвенций, результатом которой стало принятие новой Конвенции о международных железнодорожных перевозках (Convention concerning International Carriage by Rail), объединившей международные правовые нормы Бернских конвенций и положения Дополнительного соглашения 1966 г. В двух приложениях к Конвенции о международных железнодорожных перевозках содержатся нормы гражданско-правового характера об условиях международных перевозок. (Приложение А - Единые правила международной перевозки пассажиров - определяет условия перевозок пассажиров. Приложение В - Единые правила международной перевозки грузов - посвящено условиям перевозок грузов). Единые правила Конвенции о железнодорожных перевозках грузов, распространяются только на перевозки по железнодорожным линиям, указанным в перечне, утвержденном участниками соглашения. Ставки провозных платежей определяются национальными и международными тарифами. Правилами предусмотрены предельные сроки доставки грузов. Условия договора международной автомобильной перевозки грузов между европейскими странами определяются Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов от 19 мая 1956 г. Данная конвенция применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов посредством транспортных средств за вознаграждение, если указанное в договоре место доставки груза находится на территории двух различных стран, из которых, по крайней мере, одна является участницей данной конвенции. Место жительства и национальность заключающих договор сторон при этом роли не играют.

Договор перевозки устанавливается *накладной*, оформляемой в трех экземплярах и включающей следующие сведения:

- место и дату составления;
- имя и адрес отправителя;
- имя и адрес транспортного агентства;
- место и дату принятия груза к перевозке и место его доставки;
- имя и адрес получателя;
- принятое обозначение характера груза, тип его упаковки а в случае перевозки опасных грузов - их обычно признанное обозначение;
- число грузовых мест, их особую разметку и номера;
- вес груза брутто или выраженное в других единицах измерения количество груза;

- связанные с перевозкой расходы (стоимость перевозки, дополнительные расходы, таможенные пошлины и сборы, а также прочие издержки с момента заключения договора до сдачи груза);

- инструкции, в частности, требуемые для выполнения таможенных формальностей;
- указание, что перевозка производится независимо от всякой оговорки, согласно требованиям, установленным настоящей конвенцией. В случае необходимости в накладной также указываются:

- запрещение перегрузки груза;
- расходы, которые отправитель принимает на свой счет;
- сумма наложенного на груз платежа, подлежащего возмещению при сдаче груза;
- стоимость груза и сумма дополнительной ценности его при доставке;
- инструкции отправителя перевозчику относительно страхования груза;
- дополнительный срок выполнения перевозки;
- перечень документов, переданных перевозчику.

Договаривающиеся стороны вправе дополнять накладную любыми условиями, которые они сочтут необходимыми. Для этого имеется раздел «Заключение и исполнение договора перевозки». В автомобильных перевозках существенное значение имеют гарантии на случай причинения вреда третьим лицам автотранспортными средствами источником повышенной опасности. Внутреннее законодательство страны и ряд международных соглашений предусматривают обязательное страхование гражданской ответственности. Так, в двусторонних соглашениях об организации автомобильного сообщения, заключенных с другими странами, есть пункты об обязательном страховании гражданской ответственности при международных автомобильных перевозках. Условия воздушных перевозок грузов определяются Варшавской конвенцией для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (1929 г.), которая применяется при всякой международной перевозке грузов, осуществляемой посредством воздушного судна, как за плату, так и бесплатно.

Каждый перевозчик товаров имеет право требовать от отправителя составления и вручения ему воздушно-перевозочного документа, а каждый отправитель - принятия этого документа перевозчиком. Однако ни отсутствие, ни неправильность, ни утеря данного документа не влияют на существование или действительность договора о перевозке, который все равно будет подпадать под действие правил Варшавской конвенции. Если перевозчик примет товары без составления воздушно-перевозочного документа, или если последний не содержит всех необходимых сведений, то перевозчик утрачивает право ссылаться на положения конвенции, освобождающие его от ответственности или ограничивающие таковую.

Воздушно-перевозочный документ должен содержать следующие указания:

- место, где документ был составлен, и день его составления;
- места отправления и назначения;
- предусмотренные остановки с оговоркой возможности для перевозчика менять их место в случае необходимости, что не лишает перевозку ее международного характера;
- название и адрес отправителя;
- название и адрес получателя;
- род товара;
- количество товара и род упаковки;
- маркировка или номера мест;
- вес, количество, объем (или размеры) товара;

- внешнее состояние товара и его упаковки;
- стоимость перевозки (если таковая обусловлена), время и место платежа и лицо, которое должно уплатить;
- стоимость товара (если отправка производится наложенным платежом) и в надлежащих случаях - размер расходов;
- сумма объявленной стоимости;
- количество экземпляров воздушно-перевозочного документа;
- документы, переданные перевозчику вместе с воздушно-перевозочным документом;
- срок перевозки и общие указания о пути следования;
- указание, что перевозка подпадает под действие правил об ответственности, установленных настоящей конвенцией.

Воздушно-перевозочный документ является удостоверением заключения договора, принятия товара и условий перевозки (до доказательства противного). Содержащиеся в нем сведения о весе, размерах и упаковке товара, а также о числе мест считаются достоверными (до доказательства противного). Данные о количестве, объеме и состоянии товара служат доказательством против перевозчика, поскольку им производилась проверка в присутствии отправителя, о чем указано в воздушно-перевозочном документе.

В 1955 г. Варшавская конвенция была дополнена Гаагским протоколом. Большинство из более 100 государств-участников конвенции ратифицировали также Гаагский протокол. Показательно, что перевозка, последовательно осуществляемая несколькими воздушными перевозчиками, считается единой, если она рассматривалась сторонами как одна операция, вне зависимости от того, сопровождалась она заключением одного договора или ряда договоров. Перевозка не теряет своего международного характера, когда один или несколько договоров должны быть выполнены полностью на территории одного и того же государства. Перевозчик ставит свою подпись на документе до погрузки товара на борт воздушного судна.

Если в условиях перевозки производились изменения, то в воздушно-перевозочном документе указываются:

- место отправления и место назначения;
- пункт по крайней мере одной остановки, на территории государства, не являющегося местом отправления и назначения, но над территорией которого между договаривающимися сторонами осуществляется транзит;
- уведомление отправителя о том, что к перевозке, при которой место окончательного назначения или остановка находятся не в стране отправления, могут применяться положения Варшавской конвенции, в большинстве случаев ограничивающие ответственность перевозчиков в случае утери или повреждения товаров. Действие Варшавской конвенции распространяется на воздушные перевозки между странами-участницами, а также на перевозки, в которых места отправления и назначения находятся на территории одного государства-участника, а остановка предусмотрена на территории другого (либо государства, не участвующего в конвенции). В конвенции определены основные требования к перевозочным документам, права отправителя на распоряжение грузом в пути следования, порядок выдачи груза в пункте назначения, ответственность перевозчика перед грузовладельцем.

Международные морские перевозки осложняются разнообразием отношений, составляющих предмет регулирования в данной области, и характером источников правового регулирования, поскольку наряду с нормами международных конвенций и внутреннего законодательства в этом качестве широко используются морские обычаи (как

национальные, так и международные). Если морская перевозка грузов осуществляется без предоставления морским перевозчиком всего судна или его части, то отношения между участниками оформляются коносаментом.

Коносаментом (bill of lading) называется документ, подтверждающий договор морской перевозки и прием или погрузку грузоперевозчиком, в соответствии с которым перевозчик обязуется сдать груз. Коносамент выполняет одновременно несколько функций:

- расписка перевозчика в получении груза для перевозки, с одновременным описанием состояния груза;
- товарно-транспортная накладная;
- подтверждение договора перевозки груза;
- товарораспорядительный документ. Когда перевозчик (или фактический перевозчик) принимает груз в свое ведение, перевозчик по требованию грузоотправителя обязан выдать грузоотправителю коносамент.

Коносамент может быть подписан лицом, имеющим полномочия от перевозчика. Коносамент, подписанный капитаном судна, на котором перевозится груз, считается подписанным от имени перевозчика. Подпись на коносаменте может быть сделана от руки, напечатана в виде факсимиле, перфорирована, поставлена с помощью любых иных механических или электронных средств, если это не противоречит закону страны, в которой выдается коносамент.

В коносамент должны быть включены, в частности, следующие данные:

- общий характер груза, основные марки, необходимые для идентификации груза, прямое указание (в соответствующих случаях);
- характер груза с точки зрения опасности, число мест (или предметов) и вес груза либо его количество, обозначенное иным образом (причем все эти данные указываются так, как они представлены грузоотправителем);
- внешнее состояние груза;
- наименование перевозчика и местонахождение его основного коммерческого предприятия;
- наименование грузоотправителя;
- наименование грузополучателя (если он указан грузоотправителем);
- порт погрузки согласно договору морской перевозки и дата приема груза перевозчиком в порту погрузки;
- порт разгрузки согласно договору морской перевозки;
- число оригиналов коносамента (если их больше одного);
- место выдачи коносамента;
- подпись перевозчика или лица, действующего от его имени;
- фрахт в размере, подлежащем уплате грузополучателем, или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться им;
- дата или период сдачи груза в порту разгрузки (если они прямо согласованы сторонами);
- повышенный предел или предел ответственности (если таковые согласованы).

После того как груз погружен на борт, перевозчик, если того потребует грузоотправитель, должен выдать грузоотправителю бортовой коносамент, указав, что груз находится на борту определенного судна (или судов), и проставив дату (или даты) погрузки. Если перевозчик ранее выдал грузоотправителю коносамент или иной товарораспорядительный документ, относящийся к данному грузу, то по просьбе

перевозчика грузоотправитель должен возвратить такой документ в обмен на бортовой коносамент. Перевозчик может удовлетворить требование грузоотправителя в отношении бортового коносамента путем дополнения любого ранее выданного документа, при условии, что дополненный таким образом документ включает все данные, которые должны содержаться в бортовом коносаменте.

В 1924г. в Брюсселе была заключена Конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте, закрепившая правовое значение реквизитов коносамента, условия и принцип ответственности перевозчика и порядок предъявления к нему претензий. Предусматривалось также освобождение перевозчика от ответственности за так называемую «навигационную ошибку» (ошибку капитана, матроса, лоцмана в судовождении или управлении судном). В марте 1978 г. на конференции в Гамбурге была разработана Конвенция ООН о морской перевозке грузов. Предполагалось, что она заменит Брюссельскую конвенцию, получит более широкую сферу применения. (ее действие распространялось на перевозки животных и палубных грузов), отменит освобождение морского перевозчика от ответственности за сохранность груза. Гамбургская конвенция более подробно определяла порядок заявления требований к перевозчику (срок исковой давности - два года). Однако до настоящего времени она не вступила в силу. Наиболее прогрессивной формой доставки грузов морем признаны регулярные (линейные) перевозки. Они осуществляются на основании соглашений об организации постоянных линий, которые заключаются между государствами, но гораздо чаще стороной в таких соглашениях выступают судовладельческие компании. В целях устранения дискриминационных элементов в деятельности линейных конференций, развивающиеся страны выступили с инициативой о заключении в рамках ООН важного международного соглашения - Конвенции о Кодексе поведения линейных конференций (1974 г.).

Морские перевозки могут также осуществляться по чартеру. В этом случае под груз отводится либо все судно, либо его часть, либо определенные помещения. В общем чартером называется договор между владельцами транспортного средства и фрахтователем (нанимателем) на аренду всего транспортного средства или его части на определенный рейс или срок. Обычно на практике применяются проформы чартеров, разработанные международными морскими организациями, а также национальными объединениями судовладельцев. Чартеры классифицируются по видам грузов (угольные, нефтяные, лесные и т.д.), благодаря чему учитывается специфика перевозки отдельных грузов. По содержанию морской чартер - это сложный договор, включающий до 60 различных условий (предоставление груза, порядок его подачи, расчеты по фрахту и т.д.). В отношении ответственности обычно делается ссылка на условия Конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте. Согласно конвенции, договор морской перевозки означает любой договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз морем из одного порта в другой. Однако договор, охватывающий перевозки морем, а также перевозку каким-либо иным способом, рассматривается как договор морской перевозки лишь в той степени, в какой он относится к перевозке морем.

Тема 3.3 Нормативно-правовая база организации международных перевозок

Литература: [1-11].

Основными источниками правового регулирования международных перевозок являются нормы международного права, национальное законодательство отдельных стран, законодательство интеграционных союзов стран.

Международные транспортные соглашения и конвенции разработаны для каждого вида транспорта, хотя в последние годы используются унифицированные нормативные акты, которые используются для смешанных перевозок.

Нормы международных транспортных соглашений (между двумя странами), конвенции обязательны для стран в них участвующих; для отдельных субъектов, хозяйствующих в них в том случае, если национальное законодательство предусматривает приоритет международного права. Международный закон становится нормой национального права, когда страна либо ратифицирует его, либо издает соответствующий административный правовой акт. Ратификация – официальное присоединение к конвенции.

Правила поведения характерно для международных перевозок регулируются нормами публичного, частного и административного права.

Нормы *публичного права* определяют отношения между государствами, частного права – между участниками транспортного процесса, административного права – между государственными органами и участниками транспортного процесса.

Формально транспортное законодательство не выделяют в самостоятельную отрасль права, однако международные договоры в области транспорта признаются в качестве самостоятельной группы международных экономических соглашений.

Условия выполнения международных перевозок определяют следующие группы нормативно-правовых актов:

- 1 Законодательство Республики Беларусь.
- 2 Двусторонние правительственные соглашения и протоколы к ним (порядок пересечения границы, статус перевозчика, порядок налогообложения и др.).
- 3 Многосторонние соглашения:
 - 3.1. В рамках СНГ заключаются для стран-участников (протокол по автомобильным дорогам, Конвенция о договоре о международной перевозке пассажиров, Соглашение о единой форме грузовой таможенной декларации).
 - 3.2. Разработанные комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН.
 - 3.3. Резолюции ЕКМТ (Европейская конференция министров транспорта), СЕМТ (франц.), ЕСМТ (англ.). Они касаются требований конструкции ТС, порядка выполнения международных перевозок, развития комбинированных перевозок, устанавливают требования к осевым маршрутам и т. д.; имеют рекомендательный характер.
- 4 Законодательство ЕАЭС.
- 5 Законодательство ЕС.
- 6 Международные стандарты и правила.

В соответствии с рекомендациями международного союза автомобильного транспорта (МСАТ, IRU) все нормативные документы по автомобильному транспорту объединены в 6 групп:

1. Документы, которые определяют особые условия перевозок некоторых специфических категорий грузов.

2. Документы, которые определяют налоговые процедуры, правила.
3. Документы по организации дорожного движения.
4. Документы, определяющие режим труда и отдыха водителей международных перевозчиков.
5. Документы, определяющие правовые аспекты договора перевозки груза.
6. Документы, определяющие таможенные процедуры.

Документы, которые определяют особые условия перевозок некоторых специфических категорий грузов:

Вопросы перевозки опасных грузов урегулированы Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов, разработано в 1957г., вступило в силу в 1959г. Создано с целью унификации правил перевозки и состоит из двух частей:

1 часть-классификация опасных грузов и полный перечень опасных веществ и предметов с присвоенными уникальными номерами, там же содержатся предписания относительно обращения с этими веществами, требования к их упаковке и затариванию, правила погрузки-выгрузки, маркировке и особенностям оформления перевозки.

2 часть - требования к транспортным средствам, которые используются для перевозки опасных грузов, транспортное средство должно иметь маркировку.

Документы, которые определяют налоговые процедуры:

Конвенции о налоговом обложении частных дорожных ТС, используемых в международном движении, используемых для международной перевозки грузов (вступила в силу 18 августа 1959 года). Конвенция о налоговом обложении дорожных ТС, используемых для международной перевозки грузов (вступила в силу в 1962 году). Конвенции дают определение налогов и сборов и устанавливают, что транспортное средство, зарегистрированное на территории одной страны и временно ввезенное с целью осуществления перевозки на территории другой, освобождается от налогов на движение транспортных средств или владения ими. Эти льготы не распространяются на тоннельные, мостовые и дорожные сборы.

Документы по организации дорожного движения:

- Конвенция о дорожном движении (вступила в силу в 1977 году)
- Соглашение о разметке дорог, дорожных знаках и сигналах, о международных автомагистралях.

Основные документы, регламентирующие работу международных автомобильных перевозчиков:

1. Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road - CMR) (1956г., вступила в действие 2 июля 1961г.);
2. Европейское соглашение о работе экипажей транспортных средств, производящих международные автоперевозки (ЕСТР);
3. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (1957г., вступило в действие 29 января 1969г.);
4. Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (1970г., вступило в действие 21 ноября 1976г.);
5. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1959г.);
6. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров (1956г., вступила в действие 4 августа 1959г.);

7. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров (1972г., вступила в действие 6 декабря 1975г.);
8. Европейская конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках (1960г., вступила в действие 12 июня 1962г.);
9. Конвенция о дорожном движении (1949г., вступила в действие 26 марта 1952г.);
10. Конвенция о временном ввозе (АТА) и др.

Ниже приведены ссылки на основное законодательство РБ по видам транспорта:

Нормативные правовые акты Республики Беларусь в области автомобильного транспорта

Нормативные правовые акты Республики Беларусь в области железнодорожного транспорта

Нормативные правовые акты Республики Беларусь в области воздушного транспорта

Нормативные правовые акты Республики Беларусь в области водного транспорта

Договор международной перевозки – это соглашение между заказчиком и перевозчиком, согласно которому перевозчик обязуется доставить груз в установленное место и время за установленное вознаграждение, а отправитель обязуется предоставить груз и оплатить транспортные услуги.

Договор перевозки заключается в письменной форме и подтверждается выдачей отправителем перевозчику транспортного документа.

3 типа договоров перевозки:

Для первого типа характерно желание сторон строить свои взаимоотношения на долгосрочной основе, поэтому они оформляют условия работы друг с другом в виде договоров на организацию перевозки (генеральное соглашение). Иногда такие соглашения называют рамочными или договорами о намерениях.

Второй тип заключается в виде безусловного акцепта (принятия предложения) одной стороной, оферты (заявки) другой стороны. Применяется чаще всего для разовых перевозок, при этом договором будет признана любая официальная переписка, из которой следует, что стороны безоговорочно договорились обо всех существенных условиях соглашения.

Для третьего типа договоров характерно заключение договора посредством конклюдентных действий одной из сторон, т.е. действий фактически акцептующих полученную оферту.

Структура договора международной перевозки.

I. Предмет договора. В этом разделе заказчик получает, а перевозчик принимает на себя организацию и осуществление перевозки.

II. Обязательства сторон.

II.1. Обязательства перевозчика: осуществление оперативного контроля за ходом перевозок, непосредственно перевозка, обеспечение объема перевозок в течение установленного периода, обеспечение соответствующего технического состояния ТС и сохранности грузов, своевременное выполнение перевозки.

II.2. Обязательства заказчика: определение круга лиц, уполномоченных заключать договор перевозки, обеспечение своевременной загрузки и выгрузки ТС.

III. Стоимость работ и порядок расчетов.

IV. Ответственность сторон.

IV.1. Общие положения.

IV.2. Ответственность перевозчика. За полную или частичную утрату, повреждение груза, ухудшение его качества, потери товарного вида.

IV.3. Ответственность заказчика. За несвоевременную загрузку-выгрузку ТС, несвоевременные расчеты за перевозку.

V. Претензии. Оговаривается срок предъявления претензий, минимальная сумма, на которую претензии не предъявляются.

VI. Арбитраж и нормы применимого права.

VII. Прочие условия.

Тема 3.4 Организация международного автомобильного движения

Литература: [1, 13, 15, 19,20].

В целях повышения безопасности дорожного движения КВТ ЕЭК ООН разработал Европейское соглашение, касающееся работы экипажей ТС, осуществляющих международные автомобильные перевозки. ЕСТР в основном регламентирует:

- режимы труда и отдыха водителей, осуществляющих международные перевозки;
- применение специальных устройств (тахометров) для контроля за выполнением водителем данных режимов.

ЕСТР вступило в силу с 5 января 1976 года. В настоящее время включает следующие стран, присоединившиеся к конвенции ЕСТР: Австрия, Азербайджан, Андорра, Беларусь, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Великобритания, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Казахстан, Латвия, Литва, Лихтенштейн, Люксембург, Молдова, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Россия, Румыния, Сербия и Черногория, Словакия, Словения, Туркменистан, Узбекистан, Украина, Финляндия, Франция, ФРГ, Хорватия, Чехия, Швейцария, Швеция, Эстония.

Республика Беларусь присоединилась к соглашению 5 апреля 1993 г.

ЕСТР *применяется на территории стран-участников этого соглашения* ко всем международным автомобильным перевозкам, совершаемым ТС, зарегистрированными как в этих странах, так и в странах, которые не являются участниками соглашения.

ЕСТР определяет, что каждая страна-участница Соглашения будет применять на своей территории к международным автомобильным перевозкам, совершаемым автотранспортными средствами стран, не являющихся сторонами этого соглашения, положения *не менее строгие*, чем изложенные в данном документе.

Каждая страна-участница соглашения в соответствии со своим законодательством может применять к своим перевозчикам более жёсткие требования (более высокие минимальные и более низкие максимальные) по сравнению с требованиями, указанными в ЕСТР.

Однако ни одна страна не должна требовать соблюдения предписаний её государственного законодательства перевозчиками другой страны, если эти предписания являются более строгими, по сравнению с требованиями, указанными в ЕСТР.

ЕСТР не применяется не применяется к международным автомобильным перевозкам грузов, совершаемым:

- транспортными средствами, которые используются для перевозки грузов и разрешенная максимальная масса которых, включая массу прицепов или полуприцепов, не превышает 3,5 тонн;
- транспортными средствами, которые используются для перевозки пассажиров и которые в силу своей конструкции и оборудования могут перевозить не более девяти человек, включая водителя, и предназначены для этой цели;
- транспортными средствами, которые используются для перевозки пассажиров на регулярных линиях, протяженность которых не превышает 50 км;
- транспортными средствами, разрешенная максимальная скорость которых не превышает 40 км в час;
- транспортными средствами, которые находятся в собственности или арендованы без водителя вооруженными силами, органами гражданской обороны, пожарной службой и

силами поддержания общественного порядка, когда перевозка осуществляется в рамках выполнения задач, возложенных на эти службы, или под их контролем;

- транспортными средствами, которые используются в чрезвычайных обстоятельствах или в ходе спасательных операций, включая некоммерческие перевозки гуманитарных грузов;

- специальными транспортными средствами, которые используются в медицинских целях;

- специальным аварийными транспортными средствами, которые эксплуатируются в пределах 100 км от своего пункта приписки;

- транспортными средствами, которые проходят дорожные испытания в целях совершенствования техники, ремонта или обслуживания, и новыми или переоборудованными транспортными средствами, которые еще не сданы в эксплуатацию;

- транспортными средствами, разрешенная максимальная масса которых не превышает 7,5 тонн и которые используются для некоммерческих перевозок грузов;

- коммерческими транспортными средствами, которые имеют исторический статус согласно законодательству Договаривающейся стороны, где они эксплуатируются, и которые используются для некоммерческих перевозок пассажиров или грузов.

Требования к водителям:

- Возраст водителей, которые могут быть допущены к международным автомобильным перевозкам, составляет 18 и более лет для транспортных средств, максимальный вес которых не превышает 7,5 тонн и 21 год - для остальных транспортных средств (в т.ч. пассажирских).

- Водитель, выполняющий перевозки пассажиров по маршрутам в радиусе более 50 км от места приписки должен отвечать одному из следующих условий:

- иметь стаж работы не менее 1 года на транспортные средства, максимальный вес которых более 3,5 тонн.

- иметь стаж работы не менее 1 года в качестве водителя транспортного средства для перевозки пассажиров по международным маршрутам с радиусом до 50 км.

- иметь удостоверение о профессиональной пригодности.

Для водителей международных актуальны четыре типа времени:



Время управления автомобилем – период времени, когда водитель выполняет свою непосредственную обязанность – управляет автомобилем



Время рабочее активное – Когда автомобиль находится в остановленном состоянии, а водитель не выполняет своих непосредственных обязанностей, но тем не менее занят каким-либо физическим трудом (ремонт и обслуживание автомобиля, заправка, мойка, участие в погрузочно-разгрузочных работах и т. д.)

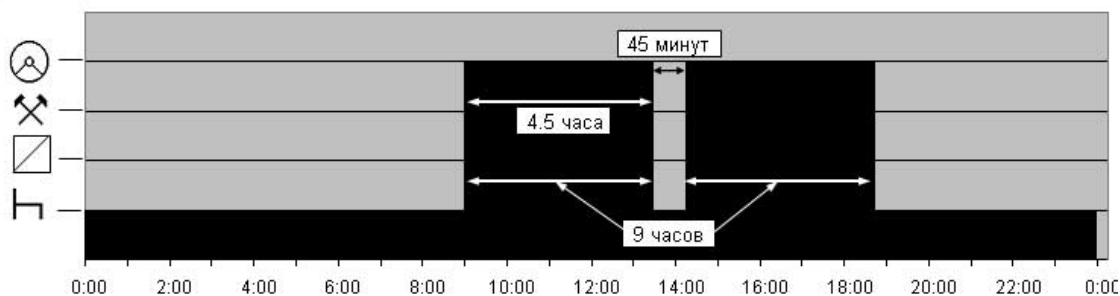


Время рабочее пассивное – когда водитель не занят активным физическим трудом, но в то же время не может покинуть своё рабочее место (присутствие при погрузочно-разгрузочных работах, ожидание оформления товарно-транспортных и таможенных документов, время, проводимое вторым членом экипажа в движущемся автомобиле и т.д.)



Время отдыха водителя – Автомобиль находится на стоянке, водитель отдыхает в гостинице, мотеле, кемпинге, либо в кабине автомобиля, если она оборудована спальным местом.

Основные режимы труда и отдыха водителей-международников

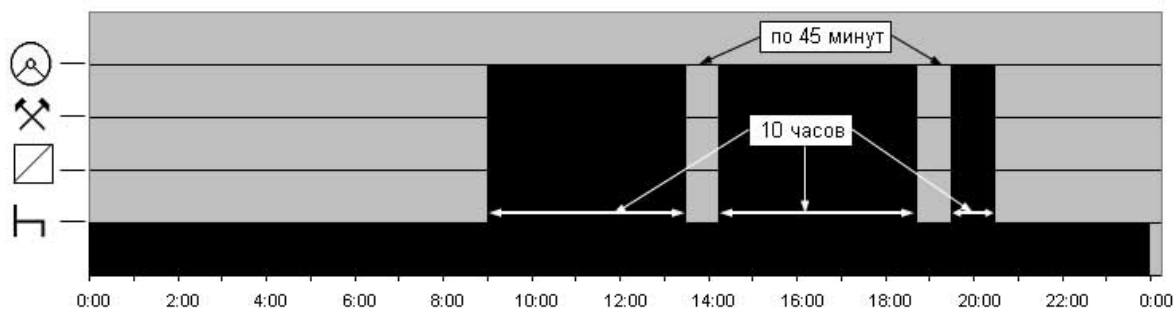


Продолжительность управления между любыми двумя периодами ежедневного отдыха или между ежедневным периодом отдыха и еженедельным периодом отдыха, именуется "ежедневная продолжительность труда" и не должна превышать 9-ти часов (ЕСТР ст.6.1).

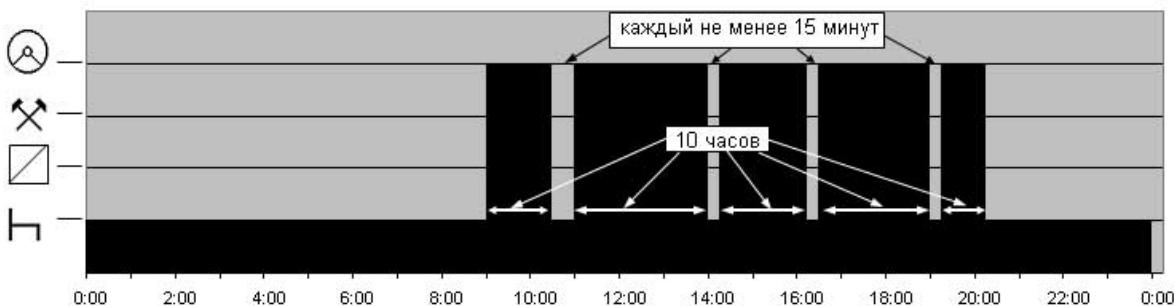
После управления в течение четырех с половиной часов водитель должен сделать перерыв по крайней мере на сорок пять минут, если не наступает период отдыха. (ЕСТР ст.7.1).

Перерыв в сорок пять минут может быть заменён перерывами продолжительностью не менее пятнадцати и тридцати минут каждый, распределёнными на протяжении периода управления.

В течение этих перерывов водитель не должен выполнять никакой другой работы. Время ожидания, и время не используемое для управления и проведённое в движущемся транспортном средстве, на пароме или в поезде, не рассматривается в качестве «другой работы»

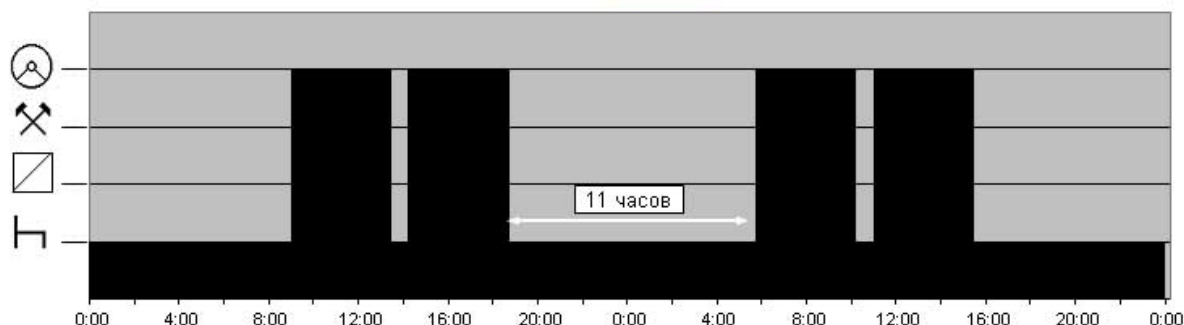


Продолжительность управления может быть увеличена до 10 часов дважды в течение любой одной календарной недели (ЕСТР ст.6.1). Время отсчёта продолжительности календарной недели начинается в 0:00 понедельника и заканчивается в 24:00 воскресенья.

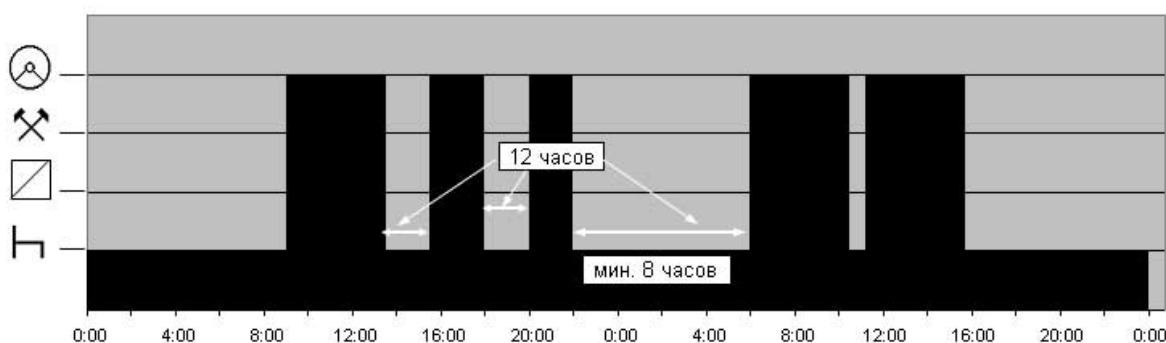


Перерыв в сорок пять минут может быть заменен перерывами продолжительностью не менее пятнадцати минут каждый, распределенными на протяжении периода управления или сразу после этого периода.

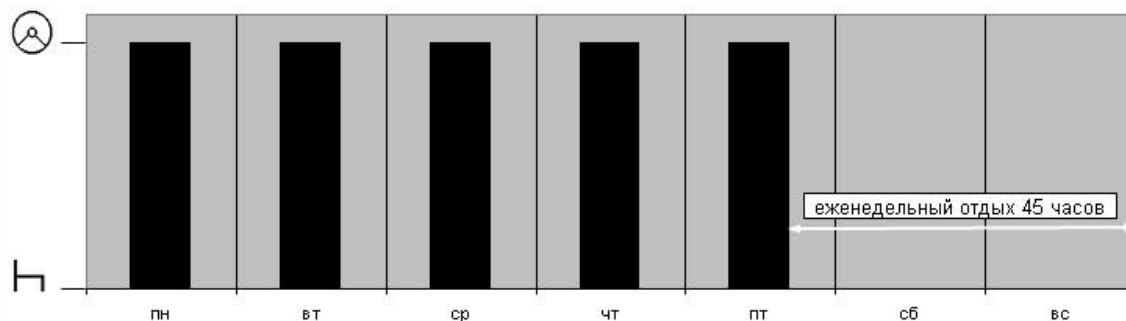
В течение этих перерывов водитель не должен выполнять никакой другой работы. Время ожидания и время, не используемое для управления и проведенное в движущемся транспортном средстве, на пароме или в поезде, не рассматривается в качестве "другой работы".



В течение каждых двадцати четырех часов водитель должен иметь непрерывный ежедневный отдых продолжительностью не менее 11 часов, который может быть сокращен до минимум 9 часов непрерывного отдыха не более трех раз в течение любой одной недели при условии, что до конца следующей недели в качестве компенсации водителю предоставляется отдых эквивалентной продолжительности.

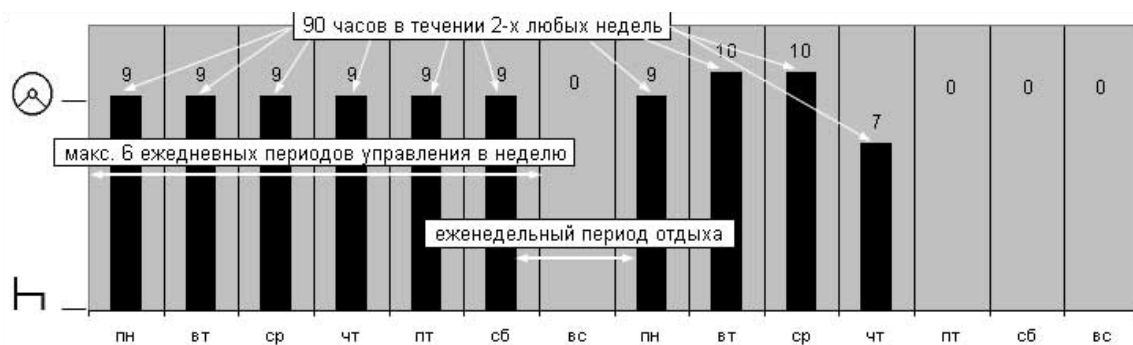


Продолжительность отдыха может быть разбита на два или три отдельных периода в течение 24 часов, один из которых должен составлять не менее восьми последовательных часов. В этом случае минимальная продолжительность отдыха увеличивается до 12.



В течение каждой недели один из периодов отдыха должен составлять в качестве еженедельного отдыха в общей сложности 45 последовательных часов. Этот период отдыха может быть сокращен до минимум 36 последовательных часов, если он используется в обычном месте приписки транспортного средства или в месте приписки

водителя, или до минимум 24 последовательных часов, если он используется в любом другом месте.

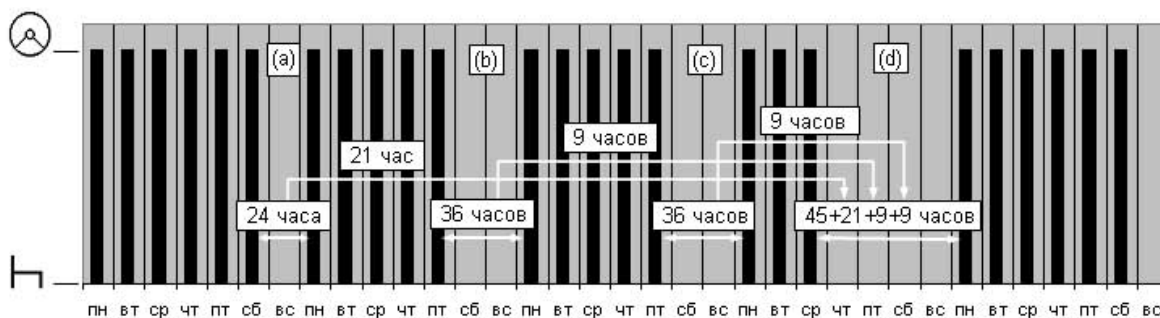


После максимум 6 ежедневных периодов управления водитель должен получить еженедельный период отдыха.

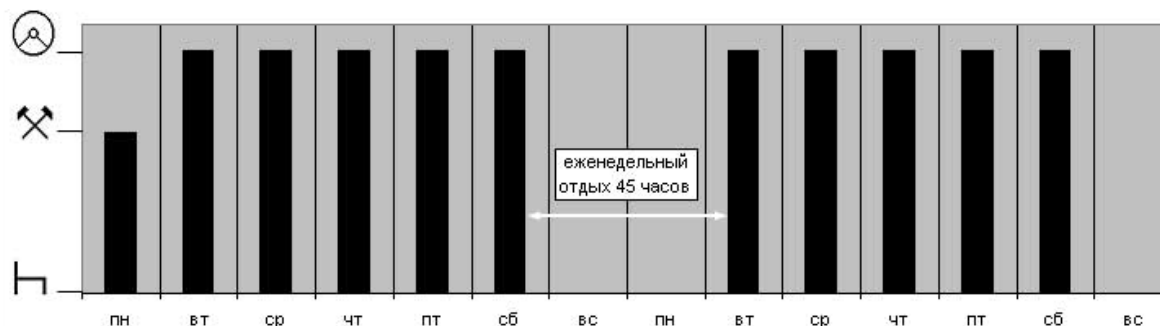
Еженедельный период отдыха может быть отложен до конца 6 дня, если общая продолжительность управления на протяжении шести дней не превышает максимального времени, соответствующего шести ежедневным периодам управления транспортным средством.

В случае международных пассажирских перевозок, за исключением перевозок на регулярных линиях, вместо термина "шести" и "шестого" в первом и во втором абзацах используются соответственно термины "двенадцати" и "двенадцатого".

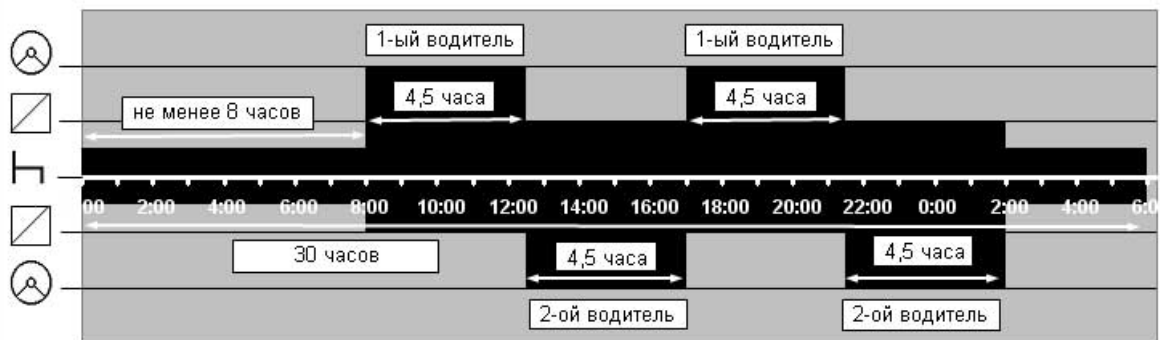
Общая продолжительность управления на протяжении любых двух недель не должна превышать 90 часов.



Любое сокращение продолжительности отдыха должно быть компенсировано эквивалентным временем отдыха, если оно используется целиком до конца 3 недели, которая следует за данной неделей.



Еженедельный период отдыха, который начинается в течение одной недели и продолжается в течение следующей недели, может быть присоединен к одной из этих недель.

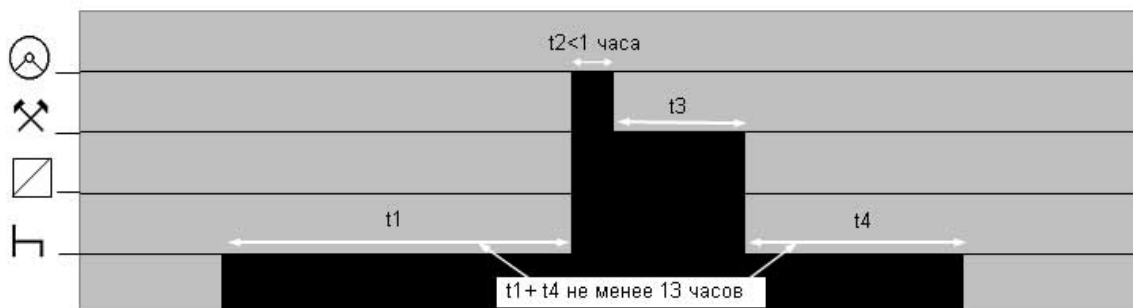


Если в течение каждых 30 транспортным средством управляли по крайней мере два водителя, каждый водитель должен иметь период отдыха, продолжительностью не менее восьми последовательных часов.

Если водитель, осуществляющей перевозку грузов или пассажиров, сопровождает транспортное средство, которое перевозится **на пароме или поезде**, ежедневный период отдыха может прерываться не более одного раза, если соблюдены следующие условия:

- та часть ежедневного периода отдыха, которая проводится на суше, должна использоваться до или после той части ежедневного периода отдыха, которая проводится на борту парома или в поезде;
- период между двумя промежутками ежедневного отдыха должен быть, по возможности, короче и ни в коем случае не может превышать одного часа до погрузки или после выгрузки, причем таможенные формальности должны быть включены в операции по погрузке или выгрузке;
- в течение обоих промежутков отдыха водитель должен располагать спальным местом.

Ежедневный период отдыха, прерываемый, таким образом, должен увеличиваться на два часа.

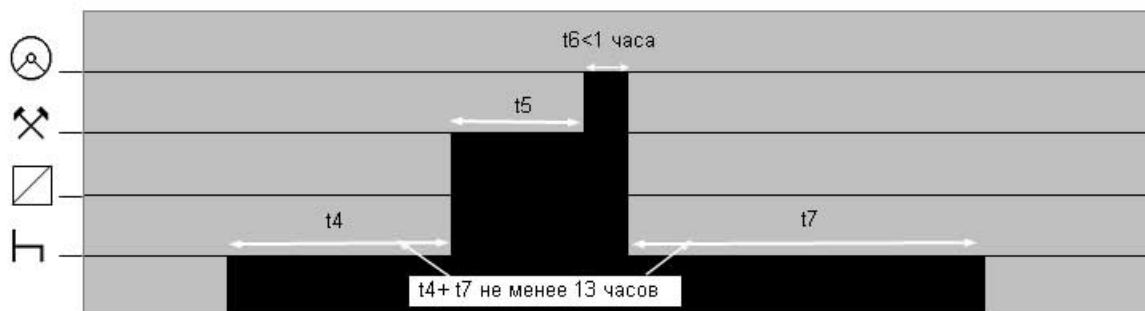


$t1$ - время отдыха до погрузки на паром (поезд)

$t2$ - например, время доставки автотранспорта к точке погрузки не более 1 часа

$t3$ - время погрузки на паром (поезд) включая таможенные формальности

$t4$ - время отдыха на пароме (поезде)



$t4$ - время отдыха на пароме (поезде)

t5 - время выгрузки с паром (поезда) включая таможенные формальности
t6 - например, время выезда с территории порта (ж/д станции) не более 1 часа
t7 - время отдыха после выезда с территории порта (ж/д станции)

Таблица 1 – Режимы труда и отдыха водителей

| Режим | Количество водителей | | |
|--|----------------------|--|--|
| | Один водитель | | 2 и более водителей |
| | Норма | Допускается | |
| Максимальное время непрерывного управления | 4,5 ч | Не допускается | 4,5 ч |
| Минимальное время перерыва после непрерывного вождения | 45 мин. | Разделить на интервалы 15 и 30 мин. | Разделить на интервалы не короче 15 мин. |
| Максимальная ежедневная продолжительность управления | 9 ч | По 10 часов не более 2 раз в неделю. | По 10 часов не более 2 раз в неделю. |
| Максимальное время управления в неделю | 45 ч | 90 часов в течение любых 2-х недель | 90 часов в течение любых 2-х недель |
| Минимальное время ежедневного отдыха | 11 ч | 1) По 9 часов 3 дня в неделю при условии компенсации до конца следующей недели. 2) по 12 часов в 2 или 3 интервала, один из которых не короче 8 часов | В течение 30 часов работы каждый водитель должен иметь отдых не менее 8 часов непрерывно. |
| Минимальное время еженедельного отдыха | 45 ч | 24 часа. В течение 3 недель компенсируется | 36 часов – на месте пребывания, 24 часа – в любом другом месте. В течение 3 недель компенсируется. |

Ежедневный период отдыха может использоваться на автотранспортных средствах, если на нем имеется спальное место и это транспортное средство находится на стоянке.

Еженедельный отдых может быть отложен до конца шестого дня после шести ежедневных периодов управления при условии соблюдения максимального времени управления в неделю.

При международных пассажирских перевозках еженедельный отдых может быть отложен до конца 12 дня после 12 ежедневных периодов управления автотранспортным средством. Любой отдых, используемый в качестве компенсации должен присоединяться к другому периоду отдыха, продолжительностью не менее 8 часов и предоставляться по просьбе водителя на месте стоянки транспортного средства или прописки водителя.

20 декабря 2017 года Судом Европейского Союза принято решение о том, что водители не могут проводить в кабине своего автомобиля регулярный еженедельный период отдыха.

Штрафы за нарушение ЕСТР: запрещено проводить 45-ти часовой еженедельный отдых в транспортном средстве.

Германия: идентичны штрафам, которые применяются, если водитель полностью уклоняется от регулярного еженедельного отдыха и составляют:

- 60 евро в час, если водитель не использует время своего отдыха в полную меру;
- транспортный оператор - 180 евро в час, если время отдыха не используется в полную меру из-за того, что компания не соблюдает закон.

Нидерланды: 1500 евро, ответственность за соблюдение правила несет работодатель.

Бельгия: 1.800 евро. При этом если через 96 часов оплата штрафа не последует, автомобиль будет конфискован. Если дело будет рассматриваться в суде, штраф может достичь 60 тыс. евро.

Франция: 30.000 евро и год тюрьмы для перевозчика.

Контрольные устройства (тахографы) при международном автомобильном движении

Тахограф – это контрольное устройство, предназначенное для установки на транспортных средствах в целях непрерывного измерения либо регистрации в автоматическом режиме этих транспортных средств: пройденного пути и скорости движения, определенных периодов работы и отдыха водителей и при необходимости другой дополнительной информации. Тахографы по своей конструкции подразделяются на электронно-механические (аналоговые) и электронные (цифровые).

В соответствии со ст. 18 Закона от 14.08.2007 № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» при выполнении транспортными средствами международных автомобильных перевозок в обязательном порядке устанавливаются тахографы. Причем применяются они в отношении транспортных средств международной перевозки грузов с разрешенной массой свыше 3,5 тонны.

Общий порядок использования тахографов, установленных на транспортных средствах, при выполнении автомобильными перевозчиками автомобильных перевозок регулируется Инструкцией о порядке использования тахографов на транспортных средствах, утвержденной постановлением Минтранса от 21.02.2008 № 8 (далее – Инструкция № 8).

Тахографы и область применения на автотранспортных средствах, зарегистрированных в РБ, должны соответствовать требованиям Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), относительно контрольных устройств, их типы должны быть утверждены по результатам государственных приемочных испытаний и внесены в Государственный реестр измерений Республики Беларусь.

Тахографы, установленные на транспортных средствах, зарегистрированных в РБ, подлежат обязательной поверке, которая проводится органами Госстандарта Республики Беларусь. Поверка тахографов осуществляется при выпуске из производства или ремонта, а также в процессе эксплуатации. Причем свидетельство о поверке тахографа должно храниться у автомобильного перевозчика в течение срока его действия и предъявляться по требованию уполномоченных контролирующих органов.

Эксплуатация транспортного средства без установленного тахографа, а равно использование тахографа, не соответствующего требованиям нормативных правовых актов РБ, влечет ответственность в соответствии с законодательством.

В соответствии с законодательством Республики Беларусь тахограф отнесен к средствам измерения в сфере законодательной метрологии, поэтому требуется не только проверка его технического состояния и установка параметров в соответствии с ЕСТР, но и государственная поверка тахографа.

На борту транспортного средства должно находиться два документа в отношении проверки тахографа:

1. Свидетельство о государственной поверке тахографа, выданное в соответствии с требованиями Госстандарта.
2. Уведомление о техническом состоянии цифрового тахографа, выданное в соответствии с требованиями ЕСТР.

Смарт (умные) тахографы

Согласно Пакету мобильности в ближайшие годы должна быть произведена замена аналоговых и цифровых тахографов на смарт-тахографы.

К сентябрю 2021 года ожидалось принятие исполнительного акта, по смарт-тахографам 2-го поколения. Смарт-тахограф 2-го поколения будет обязателен для всех новых автомобилей к 21 августа 2023 года.

Модернизация аналоговых и цифровых тахографов для международных перевозок смарт-тахографами 2-го поколения должна быть выполнена не позднее 31 декабря 2024 года, модернизация транспортных средств, работающих в разных странах и оснащенных первой версией смарт-тахографа - не позднее 20 августа 2025 года.

Государства - члены ЕС к 21 августа 2024 года должны оснастить свои контролирующие органы оборудованием дистанционного раннего обнаружения для проверок на обочине дороги.

Новые тахографы автоматически отмечают местоположение транспортного средства в следующих точках или в точке, ближайшей к тем местам, где доступен спутниковый сигнал:

- координаты начала/окончания ежедневного периода работы;
- каждое пересечение границы;
- три часа совокупного времени вождения.

Со 2 февраля 2022 года в свой цифровой или аналоговый тахограф водитель должен ввести символ страны, в которую въезжает после пересечения границы государства-члена, в начале первой остановки водителя в этом государстве-члене. Эта первая остановка должна быть сделана в ближайшем возможном месте остановки на границе или после нее. Если пересечение границы государства-члена происходит на пароме или поезде, водитель должен ввести символ страны в порту или на станции прибытия.

Контроль за выполнением нормативов ЕСТР

Транспортное предприятие несет ответственность за нарушения, совершенные водителями этого предприятия, даже если нарушение было совершено на территории другой страны.

Предприятие должно так организовать автомобильные перевозки и надлежащим образом проинструктировать членов экипажа, чтобы они могли соблюдать положения ЕСТР.

Предприятие должно постоянно контролировать время управления, часы другой работы и время отдыха, используя для этого все находящиеся в его распоряжении документы, такие как личные контрольные книжки. В случае обнаружения нарушений ЕСТР оно должно немедленно устранять их и принимать меры к недопущению их в будущем, например путем изменения графиков работы и маршрутов.

Транспортный контроль проводится Транспортной инспекцией на дорогах и на предприятиях. Проверки должны охватывать в течение каждого календарного года не менее 3% рабочих дней водителей транспортных средств, на которые распространяется ЕСТР. При этом не менее 30% общего количества на дорогах и не менее 50% - на предприятиях.

Транспортный контроль на дорогах включает следующие виды контроля:

- визуальный;
- инструментальный (с применением технических средств)
- документальный

Инструментальный и визуальный контроль включает мероприятия технического (технологического, поверочного) характера по осмотру автомобильных транспортных

средств на предмет соответствия технического и санитарного состояния, оснащения и оформления требованиям законодательства.

Мероприятия технического (технологического, поверочного) характера по осмотру, обследованию, изучению осуществляются не чаще одного раза в день в отношении одного транспортного средства в отдельном месте контроля.

По информации БАМАП (bamar.org) 31 июля 2020 года в Официальном журнале Европейского Союза (L 249) опубликованы документы (правовые акты), входящие в так называемый Пакет Мобильности, и предназначенные для регулирования международных автомобильных перевозок на территории стран Европейского союза (ЕС). Пакет Мобильности включает в себя:

1) положения о времени вождения и отдыха водителей, о позиционировании с помощью тахографов; Регламент (ЕС) 2020/1054 Европейского парламента и Совета от 15 июля 2020 г., предусматривающий внесение поправок в Регламент (ЕС) № 561/2006 в отношении минимальных требований к максимальному дневному и еженедельному времени вождения, минимальным перерывам, ежедневным и еженедельным периодам отдыха и Регламенту (ЕС) № 165/2014 в отношении позиционирования с помощью тахографов.

2) правила командирования водителей при осуществлении международных перевозок; Директива (ЕС) 2020/1057 Европейского парламента и Совета от 15 июля 2020 г., устанавливающая особые правила в отношении Директивы 96/71/ЕС и Директивы 2014/67 /ЕС для размещения водителей в секторе автомобильного транспорта и внесения поправок в Директиву 2006/22 /ЕС в отношении требований правоприменения и Регламента (ЕС) № 1024/2012.

3) условия доступа к профессии перевозчика и рынку международных автомобильных перевозок. Регламент (ЕС) 2020/1055 Европейского парламента и Совета от 15 июля 2020 г., вносящий поправки в Регламенты (ЕС) № 1071/2009, (ЕС) № 1072/2009 и (ЕС) № 1024/2012 с целью их адаптации к изменениям в секторе автомобильного транспорта

Документы, которые должны предоставляться водителем при проведении проверки на дороге:

- копия уведомления о командировании (декларации о размещении), представленная через IMI, в бумажном или электронном виде;
- подтверждение транспортных операций, происходящих в принимающей стране-члене, (например, электронная накладная (e-CMR));
- записи тахографа (с символами стран государств-членов, в которых водитель присутствовал при выполнении международных автомобильных перевозок или каботажных операций).

Раздел IV. Организация автобусных перевозок пассажиров в международном сообщении

Тема 4.1 Международные пассажирские перевозки

Литература: [9, 27].

Пассажиром считается физическое лицо, которое не является членом экипажа и перевозится перевозчиком в пассажирском транспортном средстве на законных основаниях.

Автомобильным перевозчиком (перевозчиком) считается юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, выполняющие международные перевозки пассажиров и их багажа и ручной клади по автомобильным дорогам на основе специального разрешения (лицензии), используя для этого пассажирские автомобильные транспортные средства.

К международным перевозкам относятся перевозки пассажиров с пересечением по крайней мере одной государственной границы.

К двусторонней относится международная перевозка, осуществляемая на транспортном средстве, зарегистрированном в стране, являющейся страной начала или окончания маршрута его движения по перевозке пассажиров.

К перевозке между третьими странами (перевозка третьей страной, перевозка в(из) третьей страны) относится перевозка, если начальный пункт маршрута движения транспортного средства при перевозке пассажиров находится на территории одной страны, конечный пункт – на территории другой страны и это транспортное средство зарегистрировано в третьей стране.

Каботажной считается перевозка, если начальный и конечный пункты маршрута движения транспортного средства при перевозке пассажиров находятся на территории одной и той же страны и это транспортное средство зарегистрировано в другой стране.

Международные автомобильные перевозки выполняются **в регулярном** или **нерегулярном** сообщении. Кроме того, перевозка относительно государства может быть **транзитной**.

"Перевозками в регулярном сообщении (регулярными перевозками)" являются пассажирские перевозки, осуществляемые с определенной регулярностью и по заранее определенному маршруту, причем в ходе перевозки на заранее определенных остановках может производиться высадка и посадка пассажиров. В отношении регулярных перевозок применяются заранее определенные расписания и тарифы. Такие перевозки, включающие, например перевозку рабочих на работу и домой, или школьников в школу и из школы, называются "специальными регулярными перевозками".

Международные автомобильные перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении могут быть организованы по следующим схемам:

"маятниковые перевозки" – многоразовые перевозки, организованные для доставки из одного и того же пункта отправления в один и тот же пункт назначения заранее организованных групп пассажиров, при этом каждая группа состоит из пассажиров, которые перевозятся в одном направлении и возвращаются в пункт отправления в ходе одного из последующих обратных рейсов одним и тем же перевозчиком. Под пунктом отправления или назначения следует понимать также близлежащее место к основным пунктам отправления или назначения. Посадка и высадка пассажиров в ходе "маятниковой перевозки" не производятся. Первый обратный рейс из пункта назначения и последний рейс в пункт назначения каждой серии "маятниковых перевозок" осуществляются без пассажиров. На отнесение перевозок к категории "маятниковых" не влияет то, что с согласия компетентных органов государств обратный рейс будет совершаться с другой группой или другим перевозчиком или будут производиться посадка и высадка пассажиров в течение обратного рейса;

"кольцевой тур при закрытых дверях" – автомобильные перевозки пассажиров, выполняемые на одном и том же пассажирском автомобильном транспортном средстве, которое перевозит одну и ту же группу пассажиров по всему маршруту и доставляет их в тот же пункт отправления;

перевозка **"в пункт назначения с пассажирами, обратно без пассажиров"** – перевозка, при которой пассажиры перевозятся в пункт назначения, а при возвращении в транспортном средстве находится только экипаж;

"прочие перевозки" – перевозки, при которых рейс на иностранную территорию в пункт назначения осуществляется без пассажиров, а возвращение с пассажирами, а также другие автомобильные перевозки пассажиров, которые не могут быть отнесены к иным ранее указанным схемам перевозок.

Перевозка пассажиров называется **"транзитной"** в отношении государства, если она производится через это государство и является частью перевозки, пункт отправления и назначения которой находится в других государствах, и если на территории этого государства без специального разрешения не производится ни высадка, ни посадка пассажиров.

Международные перевозки пассажиров могут выполняться на коммерческой основе и для собственных нужд.

Коммерческие автомобильные перевозки пассажиров выполняются за плату на основании договора автомобильной перевозки пассажира, договора фрахтования пассажирского транспортного средства или других законных оснований.

Автомобильная перевозка пассажиров **для собственных нужд** является вспомогательной по отношению к основной деятельности юридического лица или индивидуального предпринимателя и выполняется автомобильными транспортными средствами, находящимися в его распоряжении, для перемещения своих работников для собственных целей. Автомобильными транспортными средствами, применяемыми для такой перевозки, должны управлять работники данного юридического лица или индивидуального предпринимателя.

Международные перевозки пассажиров как коммерческие, так и для собственных нужд выполняются перевозчиками Беларуси на основе соответствующего специального разрешения (**лицензии**). В лицензии должно быть указано, выполняются ли коммерческие автомобильные перевозки пассажиров или автомобильные перевозки пассажиров для собственных нужд.

Перевозки пассажиров с участием по меньшей мере двух видов транспорта (**смешанные перевозки**) осуществляется на основании договоров, заключенных в соответствии с транспортными уставами, кодексами и другими актами законодательства. Смешанные перевозки с участием автомобильного транспорта позволяют доставлять пассажиров, перевозимых другими видами транспорта, от "двери до двери".

Требования к транспортным средствам и водителям

Пассажирские автомобильные транспортные средства классифицируют как М1 – имеют не более 9 мест, включая место водителя, М2 – имеют более 9 мест и максимальную массу не более 5000 кг и М3 – имеют более 9 мест и максимальную массу более 5000 кг. Автобусы могут быть одиночные, сочлененные, одноэтажные и двухэтажные. Длина одиночного автобуса в СНГ должна быть не более 12 м, а в ЕУ не более 13,5 м – двухосного и 15 м – трехосного. В Республике Беларусь трехосный одиночный автобус может быть длиной не более 15 м. Длина сочлененного автобуса не должна превышать 18 м. Общая масса автобуса не должна превышать для двухосного 18 т, для трехосного одиночного – 24 т, сочлененного трех- или четырехосного – 28 т. Допускаемые осевые нагрузки автобусов установлены такие же как и для грузовых транспортных средств. В Республике Беларусь для автобусов, осуществляющих междугородные и международные перевозки пассажиров, допускаются, в виде исключения, осевые нагрузки на одиночную ось 11,5 т и на сдвоенные оси при расстоянии между ними от 1,3 до 1,8 м включительно – 17 т.

Каждое пассажирское автомобильное транспортное средство должно быть зарегистрировано в установленном порядке, иметь регистрационные и отличительные знаки государства регистрации.

Пассажирское автомобильное транспортное средство должно быть в технически исправном состоянии, что подтверждается сертификатом о прохождении государственного технического осмотра, международным сертификатом технического осмотра (МСТО) и отметкой в путевом листе при выпуске на линию.

Требования к кузову и салону пассажирских автомобильных транспортных средств М2 и М3 устанавливаются правилами UN ECE № 36, 52 и 107.

Соответствие пассажирских автомобильных транспортных средств дополнительным экологическим и техническим требованиям должно быть подтверждено документально, например сертификатами. Любое изменение конструкции пассажирского автомобильного транспортного средства должно быть сертифицировано на соответствие требованиям технических нормативных правовых актов.

В Республике Беларусь с 1 января 2007 г. срок эксплуатации пассажирских автомобильных транспортных средств с разрешенной максимальной массой не более 5000 кг, применяемых при перевозках пассажиров в регулярном сообщении, не должен превышать десять лет с момента их изготовления, а срок эксплуатации автобусов с разрешенной максимальной массой более 5000 кг, применяемых при перевозках пассажиров в регулярном сообщении, не должен превышать пятнадцать лет с момента их изготовления. На автобусах, допущенных для выполнения перевозок до 1 июня 2006 г., перевозки могут осуществляться до 31 декабря 2010 г. Срок эксплуатации автобусов, которым был произведен капитальный или восстановительный ремонт, не должен превышать пять лет со дня выполнения ремонта.

Пассажирское автомобильное транспортное средство должно иметь следующее оснащение (экипировку): аптечку, огнетушитель, противооткатный упор, знак аварийной остановки, предусмотренное устройство для

аварийного удаления стекол, визитную карточку перевозчика с наименованием, адресом и телефоном перевозчика (в салоне на видном месте). В автобусе один огнетушитель должен находиться в кабине водителя, второй – в пассажирском салоне. Автобусы с максимальной массой более 5000 кг должны иметь не менее двух противооткатных упоров.

Пассажирские автомобильные транспортные средства для выполнения перевозок пассажиров должны быть оформлены в соответствии с техническими нормативными правовыми актами.

Автобус для выполнения международных автомобильных перевозок пассажиров должен иметь:

пассажирские сиденья, удобные для поездок на дальние расстояния;

багажный отсек объемом не менее 0,1 куб. м в расчете на каждое пассажирское место для сидения (при числе мест для сидения свыше 23);

контрольное устройство для регистрации данных о движении автомобильного транспортного средства и работе его водителей (тахограф);

аудиосистему для громкоговорящего оповещения пассажиров (при числе мест для сидения свыше 22);

другое дополнительное оборудование, обеспечивающее комфортабельность перевозки пассажиров.

Автобус для выполнения международных перевозок в регулярном сообщении дополнительно должен иметь:

указатель маршрута на двух языках – государственном языке Республики Беларусь и языке государства конечного пункта маршрута следования;

число пассажирских мест для сидения не менее 24.

В салоне пассажирского автомобильного транспортного средства должна быть информация условиях проезда пассажиров, провоза багажа и ручной клади.

Вместимость пассажирского автомобильного транспортного средства (число пассажиров, масса багажа и ручной клади) принимается в соответствии с нормами, установленными заводом-изготовителем по числу пассажиров, максимальной массе и нагрузкам на оси автомобильного транспортного средства.

Автобус для регулярных международных перевозок пассажиров дополнительно может быть оборудован кондиционером, телефонной связью, гардеробом, биотуалетом, кофеваркой, холодильником, аудио- и видеосистемами или другим дополнительным оборудованием. Автобусы могут быть сертифицированы по степени их комфортабельности ("три звездочки", "четыре звездочки" или "пять звездочек").

Требования к транспортным средствам, установленные Резолюцией № 95/2 "О международных перевозках пассажиров автобусами CEMT/CM(95)3/FINAL)", приведены в приложении 1 (без учета прицепов и полуприцепов – примечание 6 в приложении 1). Резолюция относится к международным автомобильным перевозкам пассажиров в нерегулярном сообщении между территориями двух стран-членов CEMT или начинающимся и заканчивающимся на территории одной и той же страны-члена и, если во время таких сообщений возникает необходимость, то с транзитом через территорию другой страны-члена CEMT или через территорию страны не члена ЕКМТ, и с использованием транспортных средств, зарегистрированных на территории страны-члена, а также к порожним рейсам транспортных средств, связанных с этими перевозками. Соответствие транспортного средства установленным нормам должно быть подтверждено соответствующим документом, установленным указанной Резолюцией (приложение 2). Автобусам, не отвечающим этим нормам, страна проезда может не разрешать выполнение международной перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении в соответствии с положениями этой Резолюции (примечание 7 в приложении 2). Если автобус соответствует всем действующим техническим нормам, то пассажирские перевозки в нерегулярном сообщении согласно Резолюции освобождаются от необходимости получения разрешения (Болгария, Италия, Молдова, Польша, Чехия и Словакия допускают на свои территории иностранные автобусы по двусторонним соглашениям) (примечание 8 в приложении 2). Испытания на пригодность к эксплуатации необходимо проходить ежегодно (примечание 9 к приложению 2). Документ по техническому состоянию выдается компетентным органом, уполномоченным страной, в которой зарегистрирован автобус, и изготовителем или представителем, назначенным изготовителем, согласно положениям, которые записаны в Директиве 92/53/ЕЕС и содержатся в Резолюции CEMT № 92/1 (CEMT/CM(92)8/Final).

Резолюцией CEMT рекомендуется при проверках на дороге сосредоточить внимание на выявлении дефектов (отклонений) главным образом в следующих областях:

- освещение;
- тормозная система;
- колеса и шины;
- рулевое управление;
- мосты и подвеска;

- рама и опорные устройства;
- дым;
- шум;
- течи топлива и масла;
- расположение багажа и ручной клади;
- масса и осевые нагрузки;
- габаритные размеры.

К управлению автобусами, занятыми на международной перевозке пассажиров, в Беларуси допускаются водители, имеющие общий стаж работы не менее пяти лет в качестве водителя автомобильных транспортных средств категории "D". Водитель должен проходить периодическое медицинское переосвидетельствование не реже одного раза в три года (при возрасте старше 50 лет – не реже 1 раза в год). Водитель обязан проходить в установленном порядке перед рейсом, а при необходимости и во время и (или) после окончания рейса медицинское обследование с отметкой в путевом листе.

Водители должны обладать знаниями положений нормативных правовых актов, регулирующих выполняемые ими автомобильные перевозки пассажиров. Водители автобусов должны быть аттестованы по соответствующим программам профессиональной подготовки, утверждаемым Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Допуск водителей к самостоятельной работе на пассажирских автомобильных транспортных средствах при международных перевозках может производиться после прохождения стажировки. Объем и программу стажировки устанавливает перевозчик.

Водитель, выполняющий автомобильные перевозки пассажиров, должен иметь при себе следующие личные документы и документы на транспортное средство:

водительское удостоверение на право управления соответствующим пассажирским автомобильным транспортным средством;

свидетельство о регистрации транспортного средства (технический паспорт автомобиля);

документ (сертификат) о прохождении государственного технического осмотра и международный сертификат технического осмотра (МСТО);

страховое свидетельство (страховой полис), подтверждающее заключение договора обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства;

путевой лист установленной формы 2(р) или 2(н);

лицензионную карточку на автомобильное транспортное средство;

договор аренды, если перевозчик не является владельцем автомобильного транспортного средства;

разрешение органа связи на использование средств радио- и спутниковой связи при их наличии на транспортном средстве в предусмотренных случаях;

свидетельство о подготовке к выполнению автомобильных перевозок пассажиров;

удостоверение о прохождении водителем обучения безопасной работе с газобаллонными транспортными средствами и акты о прохождении освидетельствования баллонов и о переоборудовании транспортного средства для работы на газовом топливе (при выполнении перевозок на пассажирском автомобильном транспортном средстве, работающем на сжатом или сжиженном газе);

паспорт гражданина с необходимыми визами иностранных государств;

регистрационные листки (тахограммы);

медицинский страховой полис;

сертификаты об экологической и другой безопасности пассажирского автомобильного транспортного средства (при выполнении перевозок в государствах, в которых предъявляются соответствующие требования);

разрешения на выполнение перевозок в регулярном сообщении или на проезд по территории иностранных государств в нерегулярном сообщении (если требуется).

Кроме того, в зависимости от вида перевозки (в регулярном или нерегулярном сообщении) у водителей должны быть соответствующие документы, требуемые на перевозку пассажиров.

Для безопасности международных перевозок пассажиров перевозчику необходимо обеспечить:

установленные требования к водителям (медицинские переосвидетельствования и обследования, стажировки, стаж работы, повышение квалификации) и повышение уровня их профессионального мастерства;

изучение каждым водителем нормативных правовых актов, положения которых он должен выполнять;

режим работы водителей пассажирских транспортных средств в соответствии с Соглашением АЕТР;

обеспечение установленных требований к автомобильным пассажирским транспортным средствам по активной и пассивной безопасности;

ознакомление водителя с особенностями движения на маршруте и, в частности с учетом складывающихся природно-климатических условий;

изучение и соблюдение водителями правил дорожного движения государств проезда;

проведение инструктажей по технике безопасности и безопасности движения с экипажами транспортных средств;

оперативное информирование экипажа об возникающих рисках в ходе перевозки;

контроль за соблюдением пассажирами, установленных для них обязанностей;

контроль за выполнением перевозок пассажиров как в регулярном так и в нерегулярном сообщении.

Для контроля за перевозкой пассажиров применяются различные виды средств связи (проводная, сотовая, космическая), Internet-технологии и системы позиционирования транспортных средств на маршрутах движения (Диспетчер, Шкипер и др).

При международных перевозках пассажиров для уменьшения последствий рисков производится обязательное и добровольное страхование.

Страхование является обязательным:

экипажа и пассажиров от несчастных случаев и внезапных заболеваний (медицинское страхование);

страхование гражданской ответственности владельца транспортного средства (с применением "Зеленой карты" или страхования в конкретной стране);

страхование гражданской ответственности перевозчика перед пассажирами.

В добровольном порядке может быть застраховано транспортное средство (АвтоКаско).

Права и обязанности пассажиров

Пассажир имеет право:

приобрести проездной документ на проезд по маршруту, открытому для автомобильных перевозок пассажиров, занять в пассажирском транспортном средстве место, указанное в проездном документе или перевозчиком, или свободное место и совершить поездку (кроме случаев, когда перевозчик может отказать в перевозке);

бесплатно перевозить одно место маломерного багажа или ручной клади и такие личные вещи, как носимая одежда, зонтик, телефон мобильной связи, фотоаппарат, портативная видеокамера, трость, а также одну сумочку, папку или мешочек для предметов личного обихода и документов с габаритными размерами до 40х20х10 см или суммой трех измерений не более 70 см и массой не более 5 кг;

перевозить за плату сверх нормы бесплатного провоза (если иное не определено договором с перевозчиком) в автобусах без багажного отсека не более одного места маломерной ручной клади, а в автобусах с багажным отсеком - не более двух мест маломерного багажа или одного места среднемерного багажа;

перевозить за плату в багажном отсеке (если иное не определено договором с перевозчиком) при наличии технической возможности и с согласия перевозчика сверхнормативное количество маломерных и среднемерных мест багажа, а также крупномерные места багажа;

провозить с собой под личную ответственность в счет разрешенных к перевозке мест багажа (ручной клади) бесплатно или платно (в зависимости от общего числа и мерности мест) мелких домашних животных (собак, кошек и тому подобное) и птиц в клетках, ящиках, мешках или сумках с водонепроницаемым адсорбирующим дном при условии, что пассажир берет на себя соблюдение мер безопасности и санитарных норм при наличии соответствующим образом оформленных документов;

провозить собаку крупной породы (высота в холке более 50 см) за плату (пассажир должен быть не моложе шестнадцати лет и если собака потенциально опасной породы, то совершеннолетним) при выполнении условий обеспечения безопасности пассажиров и только с согласия перевозчика);

совершить поездку по приобретенному ранее проездному документу без доплаты, если для автомобильной перевозки пассажиров используется пассажирское автомобильное транспортное средство, тариф на проезд в котором выше цены приобретенного проездного документа;

возвратить проездной документ либо совершить поездку, получив разницу между оплаченной суммой и фактически причитающейся платой за проезд, если перевозчик использует пассажирское автомобильное транспортное средство, в котором тариф на проезд ниже цены приобретенного проездного документа;

сдать проездной документ до начала поездки и получить компенсацию;

объявлять ценность багажа при его автомобильной перевозке или хранении с предъявлением содержимого и не выше его реальной стоимости;

обратиться к администрации пассажирского терминала с письменным заявлением о вскрытии ячейки автоматической камеры хранения;

получать своевременную и точную информацию о расписании движения пассажирских автомобильных

транспортных средств, стоимости проезда и других условиях автомобильных перевозок пассажиров;

по собственному выбору пользоваться дополнительными услугами, предоставляемыми перевозчиками и операторами автомобильных перевозок пассажиров;

вносить предложения компетентному органу по совершенствованию маршрутной сети, работе пассажирских терминалов, повышению качества обслуживания пассажиров, безопасности автомобильных перевозок, эффективному использованию пассажирских автомобильных транспортных средств;

требовать от перевозчика выполнения договора автомобильной перевозки пассажира, положений Правил и других нормативных правовых актов;

получить компенсацию за причиненные вред и прямые убытки по вине перевозчика или его представителей.

Пассажир обязан:

соблюдать требования нормативных правовых актов, а также выполнять условия договора, заключенного с перевозчиком;

оплачивать проезд и в установленных случаях провоз багажа, а также провоз ручной клади (иметь багажную квитанцию);

сохранять на себя и детей до конца поездки проездные документы (билеты) и багажную квитанцию, иметь при себе оригиналы документов на право льготного или бесплатного проезда и предъявлять указанные в данном пункте документы по требованию контролирующих лиц (водителя, кондуктора или контролера);

обеспечить сопровождение ребенка совершеннолетним пассажиром, если ребенок не достиг возраста шестнадцати лет;

оплатить провоз собаки крупной породы;

производить размещение ручной клади в салоне пассажирского автомобильного транспортного средства и места крупномерного багажа в багажном отсеке в соответствии с указаниями представителя перевозчика;

по прибытии на конечную остановку освободить салон пассажирского автомобильного транспортного средства и получить багаж;

занимать место, указанное в проездном документе;

заблаговременно известить водителя о необходимости остановки пассажирского автомобильного транспортного средства при наличии на маршруте остановки "по требованию";

не допускать своими действиями вреда пассажирам и причинения ущерба багажу и ручной клади других пассажиров, а также салону и багажному отсеку пассажирского автомобильного транспортного средства;

сообщать водителю об обнаруженных в салоне пассажирского автомобильного транспортного средства вещах и документах, оставленных без присмотра;

при разрешенной автомобильной перевозке собаки, кошки или иного хищного животного обеспечить наличие жетона и регистрационного свидетельства животного с отметкой ветеринарного врача о вакцинации против бешенства, а в установленных случаях - ветеринарного свидетельства или ветеринарной справки;

соблюдать санитарные нормы при разрешенной автомобильной перевозке домашних животных (собак, кошек и тому подобное) и птиц;

иметь надлежащим образом оформленные документы на право пересечения границ соответствующих государств при осуществлении международной поездки;

соблюдать установленные правила пересечения границы государства, по территории которого выполняется международная автомобильная перевозка пассажиров, присутствовать во время таможенного осмотра багажа и другого имущества, принадлежащего ему, а также при отборе соответствующими контролирующими органами образцов, проб веществ и материалов, которые ему принадлежат, для экспресс-анализа;

сохранять багажную бирку в течение всей поездки и предъявлять ее представителю перевозчика (водителю) для получения багажа;

при потере багажной квитанции, багажных бирок (жетонов) или документа на хранение вещей в камере хранения подать лицу, ответственному за вещи, письменное заявление с указанием вида упаковки и описи вещей;

оплатить платные услуги, предоставляемые в пассажирском автомобильном транспортном средстве или на пассажирском терминале;

возместить стоимость подачи пассажирского автомобильного транспортного средства в случае несвоевременного отказа от заказанной перевозки;

возместить в установленном законодательством порядке перевозчику и (или) другим пассажирам ущерб, причиненный собственными неосторожными или умышленными действиями.

Пассажиру запрещается:

осуществлять поездку в регулярном сообщении без документов, подтверждающих факт оплаты проезда, провоза багажа (ручной клади) и наличия льгот;

подделывать проездные документы и вносить в них исправления;

во время движения отвлекать водителя от управления пассажирским автомобильным транспортным средством;

размещать в пассажирских автомобильных транспортных средствах ручную кладь на сиденьях, в проходах и на площадках у входов (выходов);

открывать двери до полной остановки пассажирского автомобильного транспортного средства, мешать их открытию или закрытию, а также вмешиваться в управление транспортным средством, кроме ситуации, направленной на предотвращение несчастного случая;

опираться на двери пассажирского автомобильного транспортного средства;

пользоваться аварийным оборудованием пассажирского автомобильного транспортного средства в ситуации, не угрожающей жизни и здоровью людей;

выбрасывать предметы в окно пассажирского автомобильного транспортного средства;

повреждать пассажирское автомобильное транспортное средство и его оборудование (оснащение);

засорять салон пассажирского автомобильного транспортного средства;

провозить запрещенные к перевозке предметы в багаже (ручной клади);

провозить в салоне (кроме автомобиля-такси) места среднемерной (при наличии багажного отсека) и крупномерной ручной клади;

провозить собаку крупной породы при международных автомобильных перевозках без согласия перевозчика;

провозить собаку (кроме собаки крупной породы) и другое животное не в клетке, ящике, мешке или сумке с водонепроницаемым адсорбирующим дном;

провозить собаку, кошку и другое хищное животное без наличия на это животное жетона и регистрационного свидетельства с отметкой ветеринарного врача о вакцинации против бешенства, а собаку крупной породы (в разрешенных случаях), которая без намордника и не на коротком поводке;

провозить, если пассажир несовершеннолетний, собаку потенциально опасной породы;

провозить больное животное, из-за которого могут создаваться неудобства пассажирам или может возникать риск инфекционного заражения;

находиться в болезненном состоянии или сильной степени алкогольного опьянения, которые могут создать неудобства для других пассажиров;

пользоваться аэрозолями в салоне пассажирского автомобильного транспортного средства;

курить в салоне пассажирского автомобильного транспортного средства, находиться в одежде или с ручной кладью, загрязняющей одежду пассажиров или салон пассажирского автомобильного транспортного средства;

при ожидании пассажирского автомобильного транспортного средства и после выхода из него находиться на краю посадочной площадки или на краю тротуара;

самовольно входить и выходить из пассажирского автомобильного транспортного средства, находящегося в зоне пограничного контроля;

провозить вещи, запрещенные к автомобильной перевозке Правилами, иными нормативными правовыми актами Республики Беларусь, а также законодательством государств, на территории которых выполняется перевозка.

Пассажир несет ответственность за нарушение требований Правил, нанесение материального ущерба перевозчику, заказчику или другим участникам автомобильной перевозки пассажиров.

Права и обязанности автомобильного перевозчика

Перевозчик или его представитель при выполнении автомобильных перевозок пассажиров имеет право:

требовать от заказчика регулярных автомобильных перевозок пассажиров в городском и пригородном сообщении надлежащего содержания автомобильных дорог и улиц, обращаться в местные исполнительные и распорядительные органы по вопросам организации ремонта автомобильных дорог и улиц, по которым проходит установленный маршрут движения пассажирских автомобильных транспортных средств;

прекращать движение на маршруте при нарушении заказчиком или оператором автомобильных перевозок пассажиров договорных обязательств, предупредив об этом заказчика или оператора автомобильных перевозок пассажиров не позднее чем за 7 суток;

требовать от пассажира соблюдения Правил, условий договора автомобильной перевозки пассажиров,

иных нормативных правовых актов Республики Беларусь;

получать плату за автомобильную перевозку пассажира, за провоз оплачиваемого багажа и оплачиваемой ручной клади;

проверять у пассажиров проездные документы и документы, подтверждающие право пассажира на бесплатный или льготный проезд;

проверять при международных автомобильных перевозках пассажиров соответствие данных, указанных в билете или формуляре, паспортным данным пассажира;

отменять рейс и приостанавливать движение пассажирского автомобильного транспортного средства в случае возникновения угрозы жизни или здоровью пассажиров и членов экипажа;

ограничить или приостановить автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении на территорию регионов в случае стихийного бедствия, эпидемии или другой чрезвычайной ситуации, оповестив об этом население через средства массовой информации, а в экстренных случаях при прямой угрозе безопасности перевозок - немедленно;

отметить в багажной квитанции состояние багажа или его упаковки с согласия пассажира. Если пассажир не подтверждает отметку, то перевозчик может отказать в приеме багажа к автомобильной перевозке;

отказать пассажиру в перевозке багажа (ручной клади), если есть основания сомневаться в его безопасной перевозке или сумме объявленной ценности багажа, а пассажир отказывается предъявить багаж и ручную кладь для досмотра или доказать документально объявленную ценность багажа;

отказать пассажиру в перевозке сверхнормативного числа мест маломерного и среднемерного багажа (ручной клади), а также в перевозке крупномерных мест багажа (ручной клади);

сертифицировать свою транспортную деятельность по перевозке пассажиров и багажа (ручной клади);

требовать возмещения ущерба, причиненного ему по вине пассажира, в соответствии с актами законодательства и заключенным договором;

отказать пассажиру в автомобильной перевозке, если:

отсутствуют свободные места в пассажирском автомобильном транспортном средстве или будет превышена его разрешенная максимальная масса или нагрузка на оси;

намерен проехать ребенок без сопровождения совершеннолетним пассажиром (при международной перевозке ребенок, не достигший возраста шестнадцати лет);

пассажир нарушает общественный порядок, а его внешний вид или поведение оскорбляют общественную нравственность;

пассажир намерен провести большое животное, которое может создавать неудобства другим пассажирам или создает риск инфекционного заражения;

болезненное состояние или сильная степень алкогольного опьянения пассажира могут создать неудобства для других пассажиров;

если одежда пассажира может загрязнить салон или одежду других пассажиров;

пассажир намерен провезти в качестве багажа (ручной клади) предметы, вещества или живность, запрещенные к автомобильной перевозке или не оформленные в таможенном отношении, или не оплатил провоз багажа (ручной клади);

установлено несоответствие проездного документа, имеющегося у пассажира, выполняемой автомобильной перевозке;

пассажир не оплатил или оплатил не полностью проезд в случае, когда оплата проезда производится в процессе выполнения автомобильной перевозки;

пассажир отказывается выполнять законные требования водителя, кондуктора или контролера по соблюдению Правил.

Перевозчик или его представитель при выполнении автомобильных перевозок пассажиров **обязан:**

выполнять автомобильные перевозки пассажиров в соответствии с Правилами, действующими Правилами дорожного движения и иными нормативными правовыми актами Республики Беларусь;

перед поездкой ознакомить водителя со схемой маршрута и расписанием движения;

обеспечивать наличие на пассажирских терминалах и у водителей необходимых технологических документов (схем маршрутов, расписаний движения и тому подобное);

иметь разрешение на выполнение автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении;

организовывать и контролировать работу водителей, осуществлять их подбор и стажировку;

организовывать повышение квалификации своих работников;

обеспечивать предварительную и текущую продажу проездных документов, в том числе продажу непосредственно в пассажирском автомобильном транспортном средстве (если это предусмотрено

нормативными правовыми актами);

обеспечивать работу с соблюдением норм по режиму труда и отдыха водителей;

проводить медицинское обследование водителей перед рейсом, а при необходимости - во время и (или) после окончания рейса;

обеспечивать безопасность выполнения автомобильных перевозок пассажиров и дорожного движения, соблюдать экологические и санитарно-гигиенические нормы, планировать и осуществлять мероприятия, направленные на обеспечение безопасности выполнения автомобильных перевозок пассажиров;

обеспечивать проверку у пассажиров наличия и соответствия проездных документов и багажных квитанций на перевозку багажа и провоз ручной клади;

обеспечивать правильность предоставления пассажирам установленных льгот на проезд в пассажирском автомобильном транспортном средстве;

осуществлять обязательное страхование в порядке, установленном законодательством Республики Беларусь;

не допускать при выполнении пассажирской автомобильной перевозки пассажиров нахождение на пассажирском автомобильном транспортном средстве посторонних людей (кроме членов экипажа, пассажиров и контролеров);

не допускать, чтобы в автомобильном транспортном средстве находились вещи, не принадлежащие членам экипажа или пассажирам;

сообщать в правоохранительные органы об обнаружении в транспортном средстве предметов, сумок, коробок, оставленных без присмотра, и о противоправных действиях пассажиров и других лиц;

не допускать при автомобильной перевозке пассажиров, багажа и ручной клади превышения максимальной массы пассажирского автомобильного транспортного средства, нагрузок на оси и установленного числа перевозимых пассажиров;

перевозить в автобусах с багажными отсеками места среднемерного и крупномерного багажа только в багажных отсеках;

обеспечивать общедоступность информации об условиях выполнения автомобильных перевозок пассажиров, о тарифах на перевозки, о необходимых въездных и выездных документах и других требованиях;

информировать пассажиров о том, что за все скрытые и запрещенные к автомобильной перевозке предметы, а также неправильно оформленные документы пассажир несет личную ответственность;

обеспечивать техническое и санитарное состояние, оснащение и оформление пассажирского автомобильного транспортного средства в соответствии с установленными требованиями;

предоставлять пассажирам на бесплатной и платной основе объявленные дополнительные услуги;

обеспечивать в случаях прерывания автомобильной перевозки по своей вине, по техническим или другим причинам доставку пассажиров без дополнительных для них расходов в пункты назначения;

обеспечивать замену технически неисправного пассажирского автомобильного транспортного средства, которое должно выполнять автомобильные перевозки пассажиров на маршруте в регулярном сообщении;

оказывать содействие на платной основе другим перевозчикам по их просьбе в перевозке пассажиров, обслуживание которых прервано и не может быть выполнено собственными силами другого перевозчика;

оказывать содействие в ремонте пассажирского автомобильного транспортного средства другого перевозчика;

рекламировать выполняемые автомобильные перевозки пассажиров;

возмещать пассажирам вред и убытки, причиненные им вследствие неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств по автомобильной перевозке, в соответствии с законодательством Республики Беларусь и заключенными договорами;

рассматривать предложения (замечания, предложения, жалобы, запросы) пассажиров относительно качества транспортного обслуживания и принимать соответствующие меры по совершенствованию обслуживания пассажиров;

предоставлять установленную государственными органами управления отчетность, том числе квартальную статистическую отчетность по форме 1-тр(международные) "Отчет о работе автомобильного транспорта, осуществляющего международные перевозки на коммерческой основе".

Перевозчику запрещается без наличия соответствующего разрешения выполнять автомобильные перевозки пассажиров на установленных маршрутах автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении (производить посадку-высадку пассажиров на остановочных пунктах) и без наличия договора на пользование пассажирским терминалом заезжать на пассажирский терминал.

Права и обязанности членов экипажа

Член экипажа пассажирского автомобильного транспортного средства в соответствии со своими полномочиями **имеет право**:

- продавать проездные документы (билеты) и багажные квитанции (если продажа не обеспечена стационарными билетными кассами);

- контролировать оплату проезда;

- не допустить к поездке или высадить на ближайшей остановке пассажира в случаях, когда перевозчик имеет право отказать пассажиру в перевозке;

- выдавать багаж на особых условиях, если не предъявлена багажная квитанция и выданные к ней багажные бирки (жетоны);

- присутствовать во время осмотра пассажирского автомобильного транспортного средства и багажа уполномоченными лицами компетентных органов;

- контролировать соблюдение и требовать от пассажиров выполнения нормативно-правовых актов;

- обжаловать в установленном законодательством порядке неправомерные действия контролирующих лиц;

- вносить предложения по совершенствованию перевозок, работе пассажирских терминалов, повышению качества обслуживания пассажиров, безопасности автомобильных перевозок пассажиров, улучшению условий труда и отдыха, эффективному использованию пассажирских автомобильных транспортных средств.

Член экипажа пассажирского автомобильного транспортного средства в соответствии со своими полномочиями **обязан**:

- знать и выполнять нормативные правовые акты, правила дорожного движения государства проезда, типовые инструкции водителей пассажирских автомобильных транспортных средств, правила техники безопасности и пожарной безопасности, правила технической эксплуатации пассажирского автомобильного транспортного средства и безопасности движения, правила пограничного, таможенного, санитарного и других видов контроля;

- выполнять оперативные указания компетентных органов и уполномоченных ими организаций;

- обеспечивать соблюдение пассажирами нормативных правовых актов;

- выполнять установленный режим труда и отдыха;

- проверять перед выездом на маршрут и систематически во время рейса техническую исправность пассажирского автомобильного транспортного средства, контролировать перед началом движения закрытие дверей и багажных отсеков;

- проверять наличие и соответствие проездных документов и багажных квитанций на перевозку багажа и провоз ручной клади;

- обеспечивать безопасную автомобильную перевозку пассажиров;

- оказывать помощь пассажирам по размещению ручной клади;

- контролировать размещение ручной клади в салоне пассажирского автомобильного транспортного средства;

- принимать от пассажиров, размещать (кроме крупномерных мест) и выдавать пассажирам багаж;

- останавливать пассажирское автомобильное транспортное средство по требованию лиц, имеющих на то право, и предъявлять им для досмотра требуемые документы, дополнительное и специальное оборудование;

- оказывать при необходимости пассажирам доврачебную помощь или вызвать скорую медицинскую помощь либо принять меры по доставке в ближайшее лечебное учреждение;

- в случае дорожно-транспортного происшествия действовать в соответствии с действующими Правилами дорожного движения;

- при автомобильных перевозках пассажиров в регулярном сообщении обеспечивать движение строго по маршруту с посадкой-высадкой пассажиров в установленных для этого местах после полной остановки у передней границы остановочного пункта (или как можно ближе к ней) в пределах остановочного пункта вдоль продольного края посадочной площадки или тротуара (не далее 0,3 метра по горизонтали от продольного края посадочной площадки или тротуара до подножки транспортного средства). При вынужденной посадке-высадке в других местах обеспечить отсутствие помех другим транспортным средствам и пешеходам, выполнить посадку с тротуара и высадку на тротуар или обочину, исключить при возможности необходимость пересечения пассажирами проезжей части улицы или дороги;

- начинать движение пассажирского автомобильного транспортного средства только с закрытыми дверями и открывать их только для посадки-высадки на остановках;

- постоянно содержать в надлежащем санитарном состоянии пассажирское автомобильное транспортное средство, его салон и багажный отсек;

включать отопление салона при температуре воздуха ниже +5°C или согласно указаниям автомобильного перевозчика;

знать расположение остановочных пунктов и опасных участков на маршруте, расположение пунктов оказания технической и медицинской помощи;

не допускать переполнения салона и багажного отсека сверх установленной нормы для конкретного типа пассажирского автомобильного транспортного средства;

объявлять остановки и время стоянки на них;

предупреждать пассажиров о закрытии дверей пассажирского автомобильного транспортного средства;

выполнять автомобильную перевозку пассажиров в регулярном сообщении в соответствии с утвержденным расписанием движения, а в нерегулярном сообщении - в соответствии с договором автомобильной перевозки пассажира;

информировать пассажиров об условиях автомобильной перевозки и требованиях к их поведению в соответствии с установленным автомобильным перевозчиком текстом;

проявлять тактичность при обслуживании пассажиров и оказывать им необходимую помощь;

иметь надлежащим образом оформленные документы на право пересечения государственных границ при международных автомобильных перевозках, организовывать, своевременно информировать пассажиров о предстоящем прохождении контроля при пересечении государственных границ;

сдавать забытые в пассажирском автомобильном транспортном средстве вещи, документы или деньги по акту на ответственное хранение;

оказывать помощь пассажирам при вынужденном прекращении перевозки.

Ответственность сторон при международных перевозках пассажиров

Перевозчик несет имущественную и другую ответственность в соответствии с законодательством Республики Беларусь за причинение вреда жизни или здоровью пассажира, если это связано с выполнением автомобильной перевозки и имело место либо во время нахождения пассажира в салоне пассажирского автомобильного транспортного средства, либо во время посадки или высадки, либо в связи со сдачей или приемом багажа. Перевозчик несет ответственность как за свои действия, так и за действия третьих лиц, к услугам которых он прибегает для выполнения обязательств, возлагаемых на него в соответствии с договором автомобильной перевозки пассажира, когда эти лица действуют в пределах своих обязательств. При этом ссылки перевозчика на физические или психические недостатки водителя, а также на неисправность пассажирского автомобильного транспортного средства не являются основанием для освобождения его от ответственности.

За причинение вреда третьими лицами перевозчик несет ответственность перед заказчиком (пассажиром, оператором автомобильных перевозок пассажиров) в полном объеме и имеет право обратного требования (регресса) к причинителю вреда в размере выплаченного возмещения.

Перевозчик освобождается от ответственности за вред, причиненный пассажиру, ущерб, нанесенный багажу (ручной клади), если причиной возникновения вреда, нанесения ущерба явились вина пассажира или обстоятельства, последствия которых перевозчик, несмотря на все принятые меры, не мог предвидеть и предотвратить и устранение которых от него не зависело, а также за вред, возникший вследствие дефекта багажа, содержащего скоропортящиеся или запрещенные к автомобильной перевозке вещества, средства или предметы.

За неподачу или несвоевременную подачу пассажирского автомобильного транспортного средства в соответствии с договором автомобильной перевозки пассажира или договором фрахтования автомобильного транспортного средства перевозчик несет ответственность перед заказчиком в размере 20% от стоимости перевозки, если иное не предусмотрено соглашением сторон. При этом обязательно выставление заказчиком претензии перевозчику не позднее тридцати календарных дней от установленного договором момента подачи пассажирского автомобильного транспортного средства.

Перевозчик освобождается от ответственности за неподачу или несвоевременную подачу пассажирского автомобильного транспортного средства, если это произошло вследствие непреодолимой силы или других непредотвратимых при данных условиях обстоятельств, прекращения или ограничения уполномоченными государственными организациями автомобильных перевозок пассажиров в определенном направлении, а также в иных случаях, предусмотренных законодательством.

Ущерб, причиненный при автомобильной перевозке багажа (ручной клади), возмещается перевозчиком: при утрате или недостатке багажа или повреждении (порче) багажа (ручной клади) по вине перевозчика - в размере суммы, на которую понизилась их стоимость, а при невозможности восстановления – в размере их

стоимости, но не более чем в размере двух базовых величин за 1 кг массы брутто утраченной или поврежденной части багажа (ручной клади);

при утрате багажа, сданного к автомобильной перевозке с объявлением его ценности, - в размере объявленной ценности багажа, но не выше его реальной стоимости.

Стоимость багажа определяется исходя из его цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары. Если недостача или повреждение (порча) части багажа влияет на стоимость другой части багажа по данной багажной квитанции, то при определении размеров возмещения принимается во внимание общая масса зависимого багажа.

В случае отмены рейса или переноса отправления пассажирского автомобильного транспортного средства по автомобильной перевозке пассажиров в регулярном сообщении перевозчик или оператор автомобильных перевозок пассажиров по требованию пассажира до начала отправления пассажирского автомобильного транспортного средства возвращает пассажиру стоимость предъявленного разового проездного документа, а также стоимость оплаченных пассажиром дополнительных услуг по предстоящей перевозке.

Если иное не предусмотрено договором перевозки пассажира в регулярном сообщении за задержку отправления пассажирского автомобильного транспортного средства или опоздание прибытия в пункт назначения более чем на 1 час перевозчик уплачивает пассажиру по требованию последнего неустойку в размере 20% от стоимости автомобильной перевозки пассажира, если не докажет, что задержка или опоздание имели место вследствие непреодолимой силы или иных, не зависящих от перевозчика обстоятельств. В случае отказа пассажира от автомобильной перевозки по причине такой задержки пассажирского автомобильного транспортного средства перевозчик или оператор автомобильных перевозок пассажиров обязан возратить пассажиру провозную плату.

Заказчик автомобильных перевозок за неиспользование своевременно поданных пассажирских автомобильных транспортных средств несет перед автомобильным перевозчиком ответственность в размере затрат на подачу этих средств, если иное не предусмотрено законодательством или соглашением сторон, на основе предъявления перевозчиком претензии не позднее тридцати календарных дней от установленного момента подачи пассажирского автомобильного транспортного средства.

Заказчик автомобильных перевозок пассажиров несет ответственность за ущерб, причиненный по его вине имуществу перевозчика, а также имуществу третьих лиц, за которое несет ответственность перевозчик. Размер возмещения определяется величиной причиненного ущерба.

Ответственность за иные отклонения от условий договора перевозки пассажира, которые привели к дополнительным расходам перевозчика, определяется соглашением сторон и законодательством Республики Беларусь.

Заказчик автомобильных перевозок пассажиров освобождается от ответственности, если неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договору произошло вследствие непреодолимой силы или других непредотвратимых при данных условиях обстоятельств, прекращения или ограничения уполномоченными государственными организациями автомобильных перевозок в определенных направлениях, а также в иных случаях, предусмотренных законодательством Республики Беларусь.

При проезде в пассажирском автомобильном транспортном средстве без проездного документа (с недействительным проездным документом, в том числе не погашенным с помощью устройства для гашения) или провозе багажа (ручной клади) без оплаты пассажир должен оплатить проезд или провоз багажа (ручной клади) и уплатить штраф в соответствии с действующим законодательством.

В случае нарушения пассажиром норм Правил и отказа от оплаты штрафа, а также невозможности установления его личности из-за непредъявления соответствующих документов он может быть доставлен в отделение милиции для установления личности и оформления протокола об административном правонарушении.

Случаи исключения и ограничения ответственности, установленные гражданским законодательством и Правилами для перевозчиков, распространяются также на операторов автомобильных перевозок пассажиров, представляющих интересы автомобильных перевозчиков.

В случае утраты или порчи багажа, повреждения багажа (ручной клади) пассажира по вине перевозчика должен быть составлен акт, который является основанием для возмещения понесенного ущерба в установленном порядке. Акт составляется представителем оператора пассажирского терминала, а в предусмотренных законодательством случаях - уполномоченными государственными организациями и должен быть подписан пассажиром и представителем перевозчика.

Претензия может быть предъявлена перевозчику в течение трехмесячного срока со дня утраты багажа или повреждения багажа (ручной клади) или причинения вреда здоровью пассажира. В случае болезни пассажира,

когда он по состоянию здоровья не способен предъявить претензию, срок ее предъявления продлевается до выздоровления пассажира.

Перевозчик обязан в течение месяца со дня поступления претензии со всеми необходимыми документами рассмотреть ее и сообщить заявителю о результатах рассмотрения. В случае полного или частичного отклонения претензии перевозчик обязан в своем уведомлении указать причины и вернуть документы, приложенные к претензии.

Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из договора автомобильной перевозки пассажира, устанавливается в три года с момента, когда лицо, которому был причинен вред или ущерб, узнало или должно было узнать об этом.

В случае выявления в течение календарного года лицензирующим или другим государственным органом, который в пределах своей компетенции контролирует осуществление лицензиатами лицензируемых видов деятельности, грубого нарушения лицензиатом, его обособленным подразделением (филиалом) законодательства о лицензировании или установленных требований и условий осуществления лицензируемого вида деятельности лицензирующий орган, выдавший лицензию, принимает решение о ее аннулировании.

Автомобильный перевозчик может быть предупрежден или лишен разрешения на выполнение автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении в следующих случаях:

- неисполнение либо ненадлежащее исполнение обязательств по автомобильной перевозке пассажиров;
- нарушение условий безопасности автомобильных перевозок пассажиров, причинение вреда жизни или здоровью пассажира;
- неисполнение положений нормативных правовых актов в области автомобильных перевозок пассажиров;
- провоз пассажиров и багажа (ручной клади) без оплаты в случаях, если оплата предусмотрена;
- неоднократные документально подтвержденные утраты, недостачи или повреждения (порчи) багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) багажа произошли вследствие обстоятельств, которые автомобильный перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело;
- систематические сверхнормативные отклонения от расписания движения, если не докажет, что опоздания произошли вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности пассажирского автомобильного транспортного средства, угрожающего жизни и здоровью пассажиров, или иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика;
- выполнение автомобильных перевозок пассажиров с нарушением требований по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика перед пассажирами.

Тема 4.2 Организация международных автомобильных пассажирских перевозок в регулярном сообщении

Литература: [9, 27].

Международные перевозки пассажиров в регулярном сообщении открываются в случае наличия стабильных и достаточных для прибыльной работы перевозчиков пассажиропотоков. Для этого проводится обследование пассажиропотоков при перевозках в нерегулярном сообщении и изучение осваиваемых пассажиропотоков на других видах транспорта. Необходимые пассажиропотоки складываются между крупными городами, например столицами стран, а также из густонаселенных регионов в места массового отдыха.

Маршруты пассажирских перевозок должны проходить через пассажирские терминалы крупных городов, где пассажиры могут воспользоваться сервисными услугами. На терминалах на основе соответствующего разрешения может производиться посадка-высадка пассажиров. При наличии стабильных пассажиропотоков достаточной интенсивности в определенные сезоны года организовываются сезонные маршруты перевозок пассажиров в регулярном сообщении. Международные автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении выполняются на основе разрешений компетентных органов государств, по территориям которых проходит маршрут перевозки.

Международные автомобильные перевозки пассажиров автобусами в регулярном сообщении должны проходить по автомобильным дорогам общего пользования, открытым для международного сообщения, удовлетворяющим требованиям безопасности дорожного движения. Остановки на международных маршрутах по перевозке в регулярном сообщении должны быть предусмотрены на пассажирских терминалах. При выборе дорог, по которым будет проходить маршрут, возможно применение различных подходов (кратчайший, с наименьшим временем на движение, без использования платных дорог). Однако при перевозках пассажиров должны обязательно учитываться обстоятельства, которые и могут быть решающими:

- лучшие дорожные условия и соответственно более высокая безопасность перевозок;
- наличие на дорогах необходимых пассажирских терминалов;
- проезд через терминалы пунктов с наибольшим пассажирообменом;
- наличия пограничных переходов, у которых имеется возможность в требуемые моменты времени осуществлять пропуск пассажирского транспортного средства с пассажирами.

Пассажирский терминал, расположенный на территории Республики Беларусь и являющийся начальным или конечным пунктом регулярного международного автобусного маршрута, должен иметь соответствующие технические средства связи и помещения, обеспечивающие обслуживание пассажиров и водителей.

К международным автомобильным перевозкам пассажиров в регулярном сообщении могут допускаться перевозчики, имеющие:

- лицензию на международные автомобильные перевозки пассажиров (коммерческие);
- опыт работы на международных автомобильных перевозках пассажиров в нерегулярном сообщении не менее одного года;
- персонал (специалистов, водителей) в соответствии с требованиями, установленными Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (Минтранса);
- собственные или используемые на условиях аренды (лизинга) либо на иных законных основаниях автобусы, отвечающие установленным требованиям;
- финансовое состояние, выражающееся в наличии собственных активов в размере 9000 € на первый и 5000 € на каждый последующий автобус, выполняющий международную автомобильную перевозку пассажиров в регулярном сообщении;
- собственную (арендованную) производственную базу или договоры на хранение, обслуживание, проведение контроля технического состояния пассажирских автомобильных транспортных средств и на проведение предрейсового и иного медицинского обследования водителей. Перевозчик не должен иметь задолженностей по расчетам с бюджетом.

Во время автомобильной перевозки в регулярном сообщении пассажир обязан иметь действующий проездной документ. При автомобильной перевозке багажа и ручной клади на платной основе пассажир должен иметь документ, подтверждающий оплату его провоза (багажную квитанцию). Перевозчик или оператор автомобильных перевозок пассажиров обязан обеспечить продажу пассажиру проездного документа (билета) установленного образца для данного вида автомобильных перевозок и при необходимости оформление

багажной квитанции на перевозку багажа и провоз ручной клади.

Автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении относятся к перевозкам автомобильным транспортом общего пользования и выполняются по обращению любого лица.

Международные регулярные перевозки пассажиров могут осуществляться только на основании разрешений компетентных органов стран, по территории которых проходит маршрут.

Для получения разрешения на выполнение международных автомобильных перевозок пассажиров автобусами в регулярном сообщении перевозчик Беларуси должен подать заявление (приложение 3) в Минтранс с приложением документов, подтверждающих возможность допуска к таким перевозкам, и заключить договор с иностранными партнерами об организации международных перевозок пассажиров в регулярном сообщении. К заявлению должны прилагаться следующие документы:

- копия договора об организации перевозки пассажиров по регулярному международному маршруту;
- схема международного автобусного маршрута;
- расписание движения автобуса по международному маршруту в регулярном сообщении; таблица стоимости проезда пассажиров и провоза багажа;
- график работы водителей автобуса на маршруте;
- копия лицензии на право осуществления международных пассажирских перевозок;
- копия лицензионных карточек на автобусы, планируемые для обслуживания заявленного маршрута;
- копия свидетельства о регистрации перевозчика.

Форма примерного договора об организации международных автомобильных перевозок пассажиров автобусами в регулярном сообщении разрабатывается и утверждается Минтрансом (приложение 4).

Расписание движения пассажирских автомобильных транспортных средств на маршруте при перевозках пассажиров в регулярном сообщении должно составляться на основании следующих данных: объем пассажиропотоков по направлениям и часам суток, дням недели, сезонам года; характеристика дорожных условий на маршруте; безопасные скорости движения; провозные возможности пассажирских автомобильных транспортных средств, обслуживающих маршрут; требования по режиму труда и отдыха водителей и другие факторы (приложение 5).

Полное расписание движения пассажирского автомобильного транспортного средства на маршруте при перевозках пассажиров в регулярном сообщении должно содержать: наименование и номер маршрута; число рейсов на маршруте, протяженность и длительность выполнения рейса в прямом и обратном направлениях; время выезда пассажирского автомобильного транспортного средства с места стоянки и прибытия на начальный остановочный пункт маршрута; время начала работы пассажирского автомобильного транспортного средства на маршруте; время прохождения пассажирским автомобильным транспортным средством пунктов маршрута по рейсам; время и место перерыва в работе водителей и межрейсового отстоя пассажирского автомобильного транспортного средства; время и место смены экипажа пассажирского автомобильного транспортного средства; время завершения работы на маршруте и время возвращения пассажирского автомобильного транспортного средства к месту стоянки.

Для получения разрешения международный автобусный маршрут регулярного сообщения, следующий транзитом без посадки, высадки пассажиров на территории Республики Беларусь, компетентные органы государств месторасположения начального и конечного пунктов маршрута должны представить в Минтранс письмо с приложением следующих документов:

- копии разрешений на обслуживание регулярного международного маршрута;
- расписания движения по маршруту с указанием пунктов пересечения государственных границ;
- схемы маршрута.

В случае организации международного маршрута регулярного сообщения, следующего по территории Республики Беларусь, но с остановкой для посадки и высадки пассажиров, документы представляются как для организации маршрута, начальный (конечный) пункт которого находится в Беларуси.

С даты получения заявления от перевозчика или компетентного органа иностранного государства на открытие или изменение регулярного международного автобусного маршрута Минтранс в месячный срок проводит экспертизу полученных документов на соответствие их установленным требованиям, увязке с существующими маршрутами аналогичного направления, а также возможности проезда автобусов в пунктах пропуска через государственную границу Республики Беларусь.

На вновь открываемые международные автобусные маршруты регулярного сообщения одновременно могут рассматриваться предложения нескольких перевозчиков. При этом предпочтение отдается перевозчику, имеющему более высокие качество обслуживания и эффективность перевозок. Конкурс проводится в соответствии с Инструкцией о порядке проведения конкурса на выполнение автомобильных перевозок

пассажиров в регулярном сообщении. Вопрос рассматривается комиссией Минтранса по выдаче разрешений на открытие междугородных и международных маршрутов пассажирских автомобильных перевозок в регулярном сообщении. Комиссия создана для рассмотрения вопросов, связанных с выдачей, приостановлением и прекращением действия разрешений на открытие междугородных и международных маршрутов пассажирских автомобильных перевозок в регулярном сообщении. Комиссия является постоянно действующей. Заседания комиссии проводятся по мере поступления заявлений, но не реже двух раз в месяц. Основными задачами комиссии являются:

- рассмотрение заявлений юридических лиц и индивидуальных предпринимателей по вопросам выдачи разрешений на открытие междугородных и международных маршрутов автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении;
- проведение конкурсов на открытие междугородных и международных маршрутов автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении при наличии двух и более претендентов;
- рассмотрение иных вопросов, связанных с открытием междугородных и международных маршрутов автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении.

Комиссия имеет право:

- запрашивать и рассматривать информацию по вопросам, связанным с организацией междугородных и международных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении;
- рассматривать вопросы выдачи, приостановления или прекращения действия выданных разрешений на выполнение междугородных и международных маршрутов автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении;
- отказать в выдаче разрешения на открытие междугородного и международного маршрута автомобильных перевозок пассажирских в регулярном сообщении перевозчику при невыполнении им требований Правил автомобильных перевозок пассажиров в Республике Беларусь и, если перевозки пассажиров на этом маршруте обеспечиваются в достаточном объеме;
- назначать дополнительное рассмотрение выносимых на комиссию вопросов в случае необходимости более детального изучения возможности юридического лица или индивидуального предпринимателя осуществлять междугородные или международные автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении;
- рассматривать вопросы и обращения юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, связанных с отказом в выдаче, приостановлением или прекращением действия разрешений на открытие междугородных и международных маршрутов автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении.

На заседание комиссии могут быть приглашены представители юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, претендующих на получение разрешения на открытие междугородных и международных маршрутов автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении.

На основании протокола заседания комиссии издается приказ Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь о выдаче (приостановлении или прекращении действия) соответствующего разрешения.

При принятии положительного решения по открытию или изменению международного автобусного маршрута регулярного сообщения Минтранс оформляет соответствующие документы на открытие маршрута и направляет их на согласование в компетентные органы других государств, по территории которых пролегает маршрут. Разрешение выдается только тогда, когда достигается взаимное согласие компетентных органов всех заинтересованных стран. После получения разрешений от всех указанных органов они выдаются перевозчику.

Число выдаваемых бланков разрешений определяется из расчета, что в каждом автобусе на маршруте должен быть оригинал разрешения. Разрешения выдаются со сроком действия не более пяти лет. К разрешению прилагается расписание движения автобусов, утвержденное Минтрансом. Разрешение должно содержать название Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, вид разрешения, маршрут следования с указанием остановочных пунктов, пункты пересечения границы, наименование перевозчика, его местонахождение и юридический адрес, периодичность движения на маршруте, срок действия разрешения, особые отметки, подпись уполномоченного лица и печать, дату выдачи и номер разрешения, общие предписания (условия действия, контроль перевозок, приостановка действия или аннулирование (приложение 6)). Перевозчику запрещено вносить какие-либо изменения или дополнения в разрешение.

Минтранс на каждый маршрут по международной перевозке пассажиров в регулярном сообщении автобусами согласовывает с другими компетентными органами (Государственным комитетом пограничных войск Республики Беларусь и Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь) время пересечения границы автобусами в регулярном сообщении.

После получения всех необходимых разрешений на выполнение международных перевозок пассажиров автобусами в регулярном сообщении перевозчик должен за 15 дней до начала работы на маршруте опубликовать в средствах массовой информации Республики Беларусь сведения о маршруте, условиях перевозок, тарифах и расписании движения, а также заключить договоры на обслуживание с операторами пассажирских терминалов.

Минтранс может отказать в выдаче разрешения, если:

- получен отказ в выдаче разрешения на открытие маршрута на международные автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении от компетентного органа государства, по территории которого планировалось прохождение маршрута;
- на заявляемом маршруте уже работает другой перевозчик по аналогичному расписанию движения или потребности в автомобильных перевозках пассажиров на этом маршруте обеспечиваются в достаточном объеме;
- перевозчик не располагает необходимым числом автобусов, у которых сроки эксплуатации не более 15 лет, для гарантированного обеспечения международных перевозок пассажиров на маршруте в регулярном сообщении;
- пункты пропуска через Государственную границу Республики Беларусь не имеют организационной или технической возможности обеспечить движение автобусов по заявляемому маршруту.

Изменение маршрута, мест остановок, расписания движения автобусов, а также закрытие маршрута производится после предварительного согласования с компетентными органами государств, по территории которых проходит маршрут.

При возникновении необходимости у перевозчика приостановить или прекратить международные перевозки в регулярном сообщении автобусами он должен за 15 дней до этого получить соответствующее согласие от Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и проинформировать население через средства массовой информации.

Первозчик, зарегистрированный в Республике Беларусь, обязан ежегодно до 1 февраля письменно информировать Минтранс о выполнении автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении на обслуживаемых международных маршрутах за предыдущий год, включая число выполненных рейсов и перевезенных пассажиров.

К перевозчику, нарушившему порядок международных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, Минтранс могут быть приняты следующие меры:

- предупреждение;
- приостановление или прекращение действия разрешения на выполнение международных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении.

Минтранс может закрыть международный маршрут по автомобильной перевозке пассажиров автобусами в регулярном сообщении, прекратив действие разрешения в случаях:

- письменного обращения перевозчика (с изложением причин);
- письменного обращения компетентного органа иностранного государства;
- истечения срока действия лицензии либо прекращения или приостановки ее действия;
- невыполнения условия о сроке начала автомобильной перевозки пассажиров на международном маршруте в течение 90 сут с момента получения разрешения или прекращения перевозок без согласия Минтранса;
- выполнения перевозок без заключения договоров на обслуживание с операторами пассажирских терминалов;
- передачи разрешения на выполнение перевозок на маршруте третьему лицу;
- совершения перевозчиком правонарушений при перемещении через Государственную границу Республики Беларусь транспортных средств и товаров;
- несвоевременного представления перевозчиком в Минтранс информации о числе выполненных рейсов и перевезенных пассажиров за предыдущий год.

Первозчик должен обеспечить наличие в автобусе при выполнении международных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении дополнительной следующей документации:

- разрешений на выполнение международных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении по данному маршруту;
- схемы маршрута;
- расписания движения;
- графика работы водителей;

– памятки с особенностями правил дорожного движения государств, по территории которых проходит маршрут;

– билетно-учетного листа.

Билет является документом, удостоверяющим право проезд пассажира в автобусе, и подтверждает заключение договора перевозки

Формы билета, которая должна применяться при их оформлении перевозчиками или операторами на территории Беларуси, утверждена Минтрансом. Билет имеет учетную серию и номер, одинаковые на всех экземплярах бланков одного билета, может изготавливаться на самокопирующейся бумаге и в виде билетной книжки. Число бланков билетной книжки определяется в зависимости от условий договора автомобильной перевозки пассажиров.

Оформление билета производится путем последовательного заполнения всех реквизитов и в строгом соответствии с их наименованиями, указанными на бланке.

Билет не подлежит передаче для поездки другого лица. Лицо, паспортные данные которого не совпадают с указанными в билете, не имеет права на поездку. Число билетов, проданных на международную автомобильную перевозку пассажиров автобусом в регулярном сообщении, не должно превышать числа мест для сидения, установленное заводом-изготовителем автобуса.

Пассажир обязан сохранять билет и остающуюся у него часть багажной бирки в течение всей поездки и предъявлять их по требованию представителей перевозчика или контрольных органов государств, по территории которых совершается поездка.

Продажу билетов и багажных квитанций на перевозку пассажиров в регулярном сообщении осуществляют, как правило, операторы пассажирских терминалов на основе договоров с перевозчиками. Это позволяет снизить затраты на продажу билетов по сравнению с вариантом продажи агентствами перевозчика. Оператор терминала оказывает и другие услуги перевозчику:

пользование стоянкой;

пользование площадками для посадки-высадки пассажиров;

информирование пассажиров;

рекламу перевозок на маршруте и др.

Информация о каждом организованном маршруте или о продлении действия разрешений или их аннулировании доводится Минтрансом до Транспортной инспекции с указанием маршрута и приложением копии разрешения и утвержденного расписания движения автобусов.

Вместимость транспортных средств при принятой частоте их движения должна обеспечивать перевозки при складывающихся пассажиропотоках. Основным измерителем работы пассажирского транспортного средства является полученная перевозчиком выручка. Она в основном определяется выполненной транспортной работой.

Расчетная вместимость автобуса q_p для международных перевозок пассажиров в регулярном сообщении определяется следующим выражением:

$$q_p = k_{\text{нер}} Q_y / A_{\text{ч}},$$

Q_y – недельный пассажиропоток на наиболее нагруженном участке маршрута в одном из направлений (в прямом или обратном), пасс;

$A_{\text{ч}}$ – частота движения автобусов на маршруте, единиц за неделю;

$k_{\text{нер}}$ – коэффициент неравномерности пассажиропотока во времени как отношение максимального пассажиропотока на рассматриваемом участке маршрута в один из дней недели к среднему значению по дням недели, когда выполняются перевозки на маршруте.

Вместимость автобуса q принимается на основе расчетного значения q_p следующим образом:

если $q_p < 24$, то $q = 24$ (при q_p значительно меньше 24 необходимо или уменьшать $A_{\text{ч}}$ или, если это нецелесообразно, то рассматривать вопрос закрытия маршрута);

если $q_p > 24 > q_{\text{п}}$, то $q = q_p$ ($q_{\text{п}}$ – максимально возможная вместимость автобуса);

если $q_p > q_{\text{п}}$, то $q = q_{\text{п}}$ и необходимо уменьшить $A_{\text{ч}}$ таким образом, чтобы удовлетворялся сложившийся спрос на перевозки.

Необходимое среднее число автобусов для работы на маршруте определяется по формуле:

$$A_{\text{м}} = t_0 / (7 A_{\text{ч}}),$$

где t_0 – время оборота автобуса на маршруте, сут.

Время оборота автобуса на маршруте определяется по формуле

$$t_p = (t_{дв} + t_{оп} + t_{ок} + t_{отд})/24 = (l_0 / v_T + t_{оп} + t_{ок} + t_{отд})/24,$$

где $t_{дв}$ – время движения на маршруте за оборот, ч;

$t_{оп}$ – время простоев за оборот на промежуточных пунктах (терминалах) и границах стран, ч;

$t_{ок}$ – время простоев за оборот на начальных и конечных пунктах, ч;

$t_{отд}$ – время простоев автобуса за оборот из-за перерывов в управлении и отдыха водителей, ч;

l_0 – длина оборота на маршруте в километрах;

v_T – средняя техническая скорость за время оборота автобуса на маршруте, км/ч.

Время оборота на маршруте окончательно определяется путем построения расписания движения и графиков работы водителей.

При международных автобусных перевозках для расчета средней технической скорости движения могут быть рекомендованы следующие нормативы определения скорости на участках маршрута:

1) при отсутствии ограничений на движение, затяжных подъемов с уклонами более 40 ‰ и при нормальном состоянии дорожного покрытия принимается скорость движения:

на автомагистралях и скоростных дорогах с суточной интенсивностью движения до 2 тыс. авт./сут на полосу – 0.8 от максимальной скорости движения по технической характеристике и не более 85 км/ч;

на автомагистралях и скоростных дорогах с суточной интенсивностью движения свыше 2 тыс. авт./сут на полосу или на и других дорогах с асфальтобетонным или цементобетонным покрытием при суточной интенсивности движения до 4 тыс. авт./сут – 0.75 от максимальной скорости движения по технической характеристике и не более 80 км/ч;

при других условиях на дорогах с твердым покрытием капитального и облегченного типа (ширина проезжей части не менее 6 м) при суточной интенсивности движения до 2 тыс. авт./сут – 0.65 от максимальной скорости движения по технической характеристике и не более 70 км/ч;

населенные пункты на автомобильных дорогах, в которых действуют правила дорожного движения как для населенных пунктов, – 55 км/ч (на 5 км менее установленной скорости для населенных пунктов в стране проезда);

городское движение – 25 км/ч;

2) для других условий без ограничений на скорость движения скорость принимается на основе моделирования движения или хронометражных данных или тягово-динамического расчета;

3) на участках с ограничением скорости ниже скорости, определенной по пункту 1 или 2, принимается скорость на уровне ограничения;

4) дополнительное время на движение за счет снижения скорости:

каждый предупреждающий дорожный знак – при скоростях 80 км/ч и выше – 0.6 мин и в других случаях – 0.5 мин;

каждый железнодорожный переезд – 1 мин.

Средняя техническая скорость на рассматриваемом участке будет определяться как отношение его длины к суммарному времени движения на отдельных частях участка с учетом дополнительного времени. Полученный результат может быть откорректирован на основе информации, полученной хронометражем движения транспортных средств.

Необходимое среднее списочное число автобусов составит $A_{сп}$:

$$A_{сп} = A_m / \alpha_g,$$

где α_g – коэффициент выпуска автомобилей на линию, как отношение числа автомобиле-дней на линии (вне предприятия) к числу автомобиле-дней по балансовому учету на предприятии.

Другие показатели работы автобусов рассчитываются по общеизвестным формулам.

Тариф на международные автобусные перевозки пассажиров составляет порядка 0,040–0,075 € за 1 км перевозки пассажира. Тариф зависит от вместимости и комфортабельности автобуса. К тарифу могут применяться понижающие коэффициенты при совершении перевозки в прямом и обратном направлении, для детей, поездок молодежи (студентов) и пожилых людей. Скидки могут составлять до 50% от основного тарифа (при более высоком уровне тарифов применяются большие скидки). Величина применяемых тарифов должна обосноваться экономическими расчетами в соответствии с действующим законодательством.

При международных перевозках пассажиров в регулярном сообщении применяется работа на автобусах экипажей из двух водителей по сквозному или сменно-групповому методу. Формы и методы организации труда и отдыха водителей на международных автобусных маршрутах регулярного сообщения должны соответствовать Соглашению АЕТР.

При *сквозном методе* работы перевозку выполняет на маршруте в прямом и обратном направлениях один и тот же экипаж водителей. Такая организация движения рациональна только для маршрутов, время движения на которых не превышает 18-20 ч, а время сообщения не более 22 ч.

При *сменно-групповом* методе формируется бригада водителей из лиц, имеющих местонахождение в пунктах, находящихся на маршруте. За бригадой закрепляется один или несколько маршрутов и каждый экипаж обслуживает разные автобусы, но на определенном участке маршрута. Такая работа позволяет исключить длительные задержки пассажиров в пути, связанные с ежедневными и еженедельными отдыхами водителей.

Перевозка на маршрутах большой протяженности возможна со сменой автобусов по участкам на маршруте. Частая смена автобусов вызывает неудобства у пассажиров, связанные с пересадкой из одного автобуса в другой. Однако такая организация перевозок также позволяет исключить задержки пассажиров в пути, связанные с отдыхом водителей. Пересадка пассажиров на узловых терминалах (HUB) предусматривается при продаже перевозчиком пассажирам билетов на сквозной проезд от начальных до конечных пунктов на нескольких маршрутах (трансфер). Обслуживание трансферных пассажиров на узловых терминалах, перевозка их между терминалами может производиться бесплатно в счет общей платы за перевозку от начального до конечного пункта.

Транспортное обслуживание, осуществляемое операторами пассажирских перевозок по трансферу, может включать доставку пассажиров различными маршрутами и видами транспорта от "двери до двери", включая при необходимости перевозку автомобилями-такси.

Контроль за соблюдением перевозчиками требований нормативно-правовых актов при выполнении международных перевозок пассажиров и багажа в регулярном сообщении на территории Республики Беларусь осуществляется работниками Минтранса и Транспортной инспекции. Транспортная инспекция должна информировать Минтранс о случаях нарушений перевозчиками, выполняющими международные автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении, установленных требований и графика движения. Если во время осуществления пограничного, таможенного и других видов контроля выявлено нарушение, автобус при международной автомобильной перевозке пассажиров в регулярном сообщении может быть задержан сверх времени, предусмотренного расписанием, не более чем на один час. В случае приостановки дальнейшей поездки пассажира работником Транспортной инспекции должна быть сделана соответствующая запись в БУЛ перевозчика.

Работники Транспортной инспекции, осуществляющие автотранспортный контроль перевозок пассажиров автобусами в регулярном сообщении в пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь, обязаны проверить:

подлинность бланка разрешения на регулярные международные перевозки пассажиров и соответствие имеющихся в нем записей о сроках действия разрешения и пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь;

- наличие утвержденного расписания движения автобуса на маршруте; дополнительно у белорусского перевозчика:
- свидетельство о регистрации автотранспортного средства;
- лицензионную карточку;
- соответствие числа пассажиров в салоне автобуса числу, указанному в БУЛ;
- наличие спереди автобуса указателя маршрута с наименованием начального и конечного остановочных пунктов;
- дополнительно у иностранного перевозчика:
- соответствие числа пассажиров, указанному в транспортном документе.

Тема 4.3 Организация международных автомобильных пассажирских перевозок в нерегулярном сообщении

Литература: [9, 27].

Автомобильные перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении могут выполняться по автомобильным дорогам и улицам действующей маршрутной сети автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении или по другим автомобильным дорогам и улицам, если у перевозчика имеется достоверная информация о пригодности дорог, улиц и инженерных сооружений для проезда соответствующего пассажирского транспортного средства.

При выборе дорог, по которым будет производиться перевозка пассажиров в нерегулярном сообщении, применяются подходы, применяемые при выборе трасс маршрутов перевозок пассажиров в регулярном сообщении. Однако при учете дополнительных факторов следует принимать во внимание, что при международных автомобильных перевозках пассажиров в нерегулярном сообщении, маршруты не должны проходить через крупные города и их пассажирские терминалы. При данных перевозках необходимо обеспечивать бытовое обслуживание пассажиров в пути, и при необходимости, организовывать их ночлег. Поэтому перевозка должна выполняться по загородным дорогам, имеющим необходимую инфраструктуру (пункты сервиса, питания, гостиницы). Заезд в крупный город вызывает дополнительные потери времени на движение. Маршрут перевозки выбирается перевозчиком по согласованию с заказчиком перевозки.

Автомобильные перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении выполняются автобусами или легковыми автомобилями по договору фрахтования пассажирских автомобильных транспортных средств или для собственных нужд.

При автомобильных перевозках пассажиров на основе договора фрахтования автобуса заказчик должен назначить одного из пассажиров старшим (сопровождающим).

Число пассажиров, в пассажирском автомобильном транспортном средстве при международной перевозке в нерегулярном сообщении, не должно превышать числа мест для сидения, установленного заводом-изготовителем для данного транспортного средства.

При автомобильной перевозке пассажиров в нерегулярном сообщении должны предусматриваться остановки для отдыха и питания пассажиров и экипажа пассажирского автомобильного транспортного средства. Перевозчик обязан создавать необходимые условия для выполнения водителями установленного режима труда и отдыха согласно Соглашению АЕТР.

Отправление и прибытие пассажирского автомобильного транспортного средства в нерегулярном сообщении должны осуществляться в установленных местах формирования групп пассажиров (площадки перед гостиницами и организациями, площадки для стоянки автомобилей в жилых районах). Использование пассажирских терминалов для автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении может осуществляться только по договору с оператором пассажирского терминала.

Использование пассажирского автомобильного транспортного средства при перевозках пассажиров в нерегулярном сообщении по договору фрахтования исчисляется с момента начала перевозки до момента окончания перевозки (включая подачу пассажирского автомобильного транспортного средства от места его стоянки до места, указанного заказчиком в договоре, а также возврат этого транспортного средства до места стоянки). В путевом листе должны быть указаны заказчик, форма и размер платы за перевозку.

При международных перевозках пассажиров в нерегулярном сообщении общепринято устанавливать тариф на перевозку за километр общего пробега и время работы (часы) транспортного средства в зависимости от его вместимости и комфортабельности (цены), а также от условий перевозок. Требуемая вместимость и комфортабельность пассажирского транспортного средства определяется заказчиком перевозки. В связи широким диапазоном изменения определяющих факторов величины тарифов имеют большой разброс и должны устанавливаться на основе экономических расчетов (калькуляции) с учетом обеспечения рентабельной работы перевозчика. Плата за фрахтование пассажирских автомобильных транспортных средств (выручка перевозчика) определяется принятыми тарифами, расстоянием перевозки и длительностью периода фрахтования. Время простоя пассажирского автомобильного транспортного средства по вине перевозчика заказчиком не оплачивается.

Заказы на выполнение автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении на основе договора фрахтования должны приниматься от юридических или физических лиц в письменной форме, как правило, не позднее трех суток до начала перевозки. В договоре фрахтования, заключаемом между заказчиком

и перевозчиком на перевозку пассажиров пассажирским автомобильным транспортным средством, должны быть указаны условия перевозки (маршрут перевозки, число перевозимых пассажиров, дата, время и место начала и окончания перевозки, тип предоставляемого пассажирского автомобильного транспортного средства, перечень дополнительных услуг, предоставляемых перевозчиком бесплатно и за плату), а также стоимость перевозки, ответственность сторон и другие условия.

При международной автомобильной перевозке пассажиров в нерегулярном сообщении у водителя должен находиться формуляр (список пассажиров), заверенный заказчиком перевозки и (или) перевозчиком, а также документы (документ), подтверждающие оплату пассажирской автомобильной перевозки. Бланк формуляра приобретается национальными перевозчиками за наличный или безналичный расчет в Транспортной инспекции или ее филиалах с регистрацией в реестре выдачи формуляров.

Согласно Резолюции СЕМТ/СМ(95)/3FINAL перевозчики должны предъявлять формуляр, если этого требует официальное проверяющее должностное лицо. Бланки формуляров согласно данной Резолюции СЕМТ должны быть собраны в книжки по 25 штук в виде первых экземпляров и отсоединяемых дубликатов. Они должны соответствовать форме, установленной Резолюцией (приложении 9). Каждая книжка должна иметь свой номер. Формуляры должны также нумероваться последовательно от 1 до 25. Текст на обложке книжки и на формулярах должен быть напечатан на официальном языке или на нескольких официальных языках страны, в которой зарегистрировано пассажирское транспортное средство. Записи должны производиться печатными буквами и нестираемыми чернилами. Может быть добавлен перевод на другие языки стран-членов СЕМТ. Книжка должна быть выписана на имя перевозчика, и передаче другому лицу не подлежит. Первый экземпляр формуляра должен находиться на пассажирском транспортном средстве в течение всего рейса, к которому он относится. Перевозчик обязан следить за тем, чтобы формуляры были полностью и правильно заполнены. Вместо формуляра, установленного Резолюцией СЕМТ/СМ(95)/3FINAL, можно использовать форму формуляра, предусмотренную Соглашением ASOR. Во Франции дополнительно заполняется в качестве контрольного документа на перевозку пассажиров *Carnet de Declaration*.

Формуляр должен составляться перевозчиком на каждый рейс в двух экземплярах до начала рейса. Для указания фамилий пассажиров перевозчик может использовать список, уже составленный на отдельном листе, который должен быть надежно прикреплен на место, предусмотренное для него под пунктом 6 в формуляре. На этом листе и на формуляре должна стоять печать перевозчика или, где это предусмотрено, подпись перевозчика или водителя пассажирского транспортного средства. Для сообщений с въездом на иностранную территорию без пассажиров, формуляр может оформляться во время посадки пассажиров. Первый экземпляр формуляра должен находиться на борту пассажирского транспортного средства в течение всего рейса и по требованию предъявляться официальному проверяющему должностному лицу.

Формуляры по выполненным автомобильным перевозкам пассажиров в нерегулярном сообщении должны храниться перевозчиком Беларуси не менее трех лет.

В формуляре, оформляемом на международную автомобильную перевозку пассажиров в нерегулярном сообщении, должны быть указаны следующие сведения:

Графа 1 – номер государственной регистрации пассажирского автомобильного транспортного средства, государство регистрации и разрешенное число мест для сидения;

Графа 2 – марка и модель пассажирского автомобильного транспортного средства и реквизиты перевозчика (наименование, адрес, номер регистрации);

Графа 3 – фамилии и инициалы членов экипажа;

Графа 4 – схема (вид) маршрута автомобильной перевозки пассажиров;

Графа 5 – маршрут с указанием дат, населенных пунктов, километража (с пассажирами или без пассажиров) и пунктов пограничного контроля;

Графа 6 – список пассажиров;

Графа 7 – дата заполнения, подпись, штамп или печать (паспортные данные - для физических лиц) перевозчика или заказчика (оператора) автомобильной перевозки пассажиров;

Графа 8 – непредвиденные изменения маршрута следования, списка пассажиров и иных сведений, подпись, штамп или печать (паспортные данные – для физических лиц);

Графа 9 – место для отметок и штампов (печатей) компетентных органов.

В формуляре виды перевозок (графа 4) указываются под следующими буквенными обозначениями:

А. – "кольцевой тур при закрытых дверях" с территории страны-члена СЕМТ и обратно;

В. – "в пункт назначения с пассажирами, обратно без пассажиров";

С. – перевозки, при которых рейс на иностранную территорию в пункт назначения осуществляется без пассажиров, а возвращение с пассажирами, и когда:

все пассажиры совершают посадку в одном и том же месте для доставки на территорию страны, в которой зарегистрировано пассажирское транспортное средство

- и при этом пассажиры:

С.1 – образуют группы на территории страны, не являющейся членом СЕМТ, или страны-члена СЕМТ, но не той, в которой зарегистрировано пассажирское транспортное средство, или не той, где производится посадка пассажиров, причем эти группы формируются по договорам на перевозку, заключаемым до их прибытия на территорию указанной последней страны,

или С.2 – были доставлены ранее тем же перевозчиком рейсом, указанным в пункте (В) выше, на территорию страны-члена СЕМТ, где они снова забираются пассажирским транспортным средством,

или С.3 – приглашены совершить поездку на территорию страны-члена СЕМТ, в которой учрежден перевозчик, и при этом стоимость перевозки берет на себя лицо, сделавшее приглашение. Такие пассажиры должны составлять однородную группу, которая не была образована исключительно с целью совершения данной конкретной поездки.

При въезде на иностранную территорию без пассажиров, как это определено в пункте С, перевозчик должен приложить к формуляру следующие подтверждающие документы:

– в случаях, указанных в пункте С.1: копию договора по перевозке, как это требуется в некоторых странах, или другой аналогичный документ, указывающий основные данные этого договора (особенно, место, страну и дату заключения договора; место, страну и дату посадки пассажиров; место и страну назначения перевозки);

– в случае перевозок, указанных в пункте С.2.: формуляр, который был оформлен на соответствующий рейс, совершенный ранее перевозчиком с въездом на иностранную территорию с пассажирами и возвратом порожним, для доставки пассажиров на территорию страны-члена СЕМТ, откуда они затем забираются снова;

– в случае перевозок, указанных в пункте С.3: пригласительное письмо от лица, сделавшего приглашение, или ксерокопию этого письма.

При перевозках в нерегулярном сообщении во время рейса не могут быть посажены в пассажирское транспортное средство никакие другие пассажиры и никто не может быть высажен, кроме особых случаев, разрешаемых компетентными органами. Такое разрешение также должно прилагаться к контрольным документам.

Нерегулярные перевозки, не освобождаемые от необходимости иметь разрешение, должны производиться на территориях стран-членов СЕМТ по разрешениям на перевозки. В таком случае разрешение может заменять формуляр.

На выполнение международных автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении у перевозчика должны быть разрешения на проезд по территориям иностранных государств, соответствующие схемам автомобильных перевозок пассажиров, если их наличие предусмотрено международными договорами (приложение 10). Республика Беларусь обменивается разрешениями на пассажирские перевозки в нерегулярном сообщении со следующими государствами: Болгария (в т.ч. отдельно на маятниковые перевозки), Испания (в т.ч. отдельно на маятниковые перевозки), Италия, Казахстан, Литва, Молдова, Румыния, Украина, Чехия (в т.ч. отдельно на маятниковые перевозки), Ливан (маятниковые перевозки), Эстония, Россия (в и из третьи страны). Необходимость разового разрешения при нерегулярных перевозках определяется их разновидностью. Разрешения, как правило, не требуются при перевозках по кольцевому туру при закрытых дверях, перевозках за собственный счет, а также при поездках, совершаемых без пассажиров в обратном направлении (кроме Австрии, Италии, Казахстана, Кыргызстана).

Минтранс ежегодно осуществляет согласование контингента разрешений на международные перевозки пассажиров автобусами в нерегулярном сообщении с компетентными органами иностранных государств, с которыми установлена разрешительная система. Транспортная инспекция для информирования Министерства транспорта и коммуникаций о потребности в разрешениях до 1 октября предшествующего года принимает заявки от белорусских перевозчиков о числе запланированных поездок на последующий год. Транспортная инспекция обобщает полученные заявки и представляет информацию в Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

На основании протоколов заседания смешанных комиссий или поручения Минтранса Транспортная инспекция осуществляет обмен разрешениями Республики Беларусь на разрешения иностранных государств.

Разрешение на международные перевозки пассажиров автобусами в нерегулярном сообщении выдается на основании письменной заявки белорусского перевозчика, в которой указываются номера лицензии и лицензионной карточки, и после внесения платы в установленном размере. Разрешения на международные перевозки пассажиров автобусами в нерегулярном сообщении могут приобретаться белорусскими перевозчиками с оплатой как за наличный, так и безналичный расчет в установленном порядке.

При выдаче разрешения на нерегулярные международные перевозки пассажиров автобусами работник Транспортной инспекции должен заполнить на бланке разрешения следующие реквизиты:
наименование перевозчика, его юридический адрес и телефон;
номер государственной регистрации автобуса;
маршрут следования;
дата выдачи разрешения.
Разрешение заверяется подписью начальника Транспортной инспекции или уполномоченного им лица и печатью.

Использованные белорусскими перевозчиками разрешения должны быть возвращены в Транспортную инспекцию. При документально подтвержденном нарушении белорусским перевозчиком установленных требований, приказом начальника Транспортной инспекции может быть приостановлена выдача разрешений до устранения выявленных недостатков.

Необходимое число пассажирских автомобильных транспортных средств для освоения заданных объемов перевозок определяется по формуле:

$$A_m = N_o t_o / D ,$$

где N_o – общее число отправок автобусов за период времени D ;

t_o – среднее время, затрачиваемое на оборот транспортного средства, с возвратом в начальный пункт, сут;

D – длительность календарного периода, сут.

Среднее расчетное календарное время на выполнение оборота в сутках t_o определяется по следующим формулам:

$$t_o = (t_{дв} + t_{пр}) / 24;$$

$$t_{дв} = t_{двч} k_{пер1} + t_{пр} k_{пер2};$$

$$t_{двч} = l_o / v_{то};$$

l_o – длина оборота на маршруте, км;

$v_{то}$ – средняя техническая скорость за время оборота, км/ч;

$$k_{пер1} = \begin{cases} 21.0 / 9 = 2.33, & \text{если работает один водитель} \\ 27.0 / 18 = 1.5, & \text{если работает экипаж в составе двух водителей} \end{cases};$$

$$t_{пр} = t_{п} + t_{ос} + t_{ок} + \sum_{i=1}^m t_{ми};$$

$t_{п}$, $t_{ок}$ и $t_{ос}$ – соответственно длительность простоя пассажирского транспортного средства в начальном, промежуточных и конечном пунктах маршрута по указанию заказчика и которое не совпадает с требуемым отдыхом водителей, ч;

$t_{ми}$ – длительность простоя на i -м пограничном переходе при таможенном и других видах контроля, ч;

m – число контролируемых пограничных переходов;

$$k_{пер2} = \begin{cases} 24 / 13 = 1.85, & \text{если работает один водитель} \\ 30 / 22 = 1.36, & \text{если работает экипаж в составе двух водителей} \end{cases}.$$

Затраты времени на движение могут рассчитываться также по формуле:

$$t_{двч} = \sum_{j=1}^n l_j / v_{тj},$$

l_j – пробег транспортного средства за оборот с j -й условно постоянной средней технической скоростью, км;

$v_{тj}$ – средняя техническая скорость при j -м пробеге из общего пробега за оборот.

Время движения $t_{двч}$ может также определяться с помощью компьютерных программ по отысканию наиболее рациональных маршрутов движения путем задания скоростей движения в зависимости от дорожных условий.

Подготовительно-заключительное время, продолжительность перерывов в управлении, заправок и т.п. при движении транспортного средства учитывается через разницу между календарным временем и временем на движение и отдых. Ежедневный отдых в расчете не учитывается, поскольку на перевозках в нерегулярном

сообщении допускается работа водителей без такого отдыха в течение 12 рабочих смен. При этом предполагается, что компенсация сокращения отдыха водителей будет предоставляться, когда они не будут работать на автомобильном транспортном средстве. Это позволяет повысить производительность автомобильного транспортного средства, сократить сроки доставки пассажиров и тем самым качество их обслуживания.

Фактическое время рейса определяется по отчетным транспортным документам, таким как путевой лист, формуляр, регистрационные листки (тахограммы).

Необходимое списочное число пассажирских автомобильных транспортных средств определяется аналогично как и для перевозок пассажиров в регулярном сообщении.

Большинство международных перевозок пассажиров выполняется на маршруте в нерегулярном сообщении в прямом и обратном направлениях с пассажирами ("кольцевой тур при закрытых дверях", маятниковые перевозки кроме 1-го и последнего рейса). Однако при односторонних международных перевозках пассажиров в нерегулярном сообщении возникает задача обратного (попутного) использования пассажирских транспортных средств. Для разработки рациональных маршрутов пассажирских перевозок должны применяться подходы и методы, аналогичные как при маршрутизации перевозок грузов. Организовывать перевозки по аналогии с экспедиторами могут операторы пассажирских перевозок. К ним должна стекаться информация:

- о необходимых для заказчиков рейсах пассажирских транспортных средств (заказы на перевозки пассажиров);

- о потребностях перевозчиков в обратной (попутной) загрузке пассажирских транспортных средств (заказы на попутное предоставление транспортных средств);

- о наличии у перевозчиков свободных пассажирских транспортных средств (заказы на предоставление пассажирских транспортных средств для выполнения перевозок).

Операторы пассажирских перевозок должны организовывать перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении на основе заключаемых соответствующих договоров, предоставляя транспортные средства заказчиком перевозок и обеспечивая работой или обратной (попутной) загрузкой пассажирских транспортных средств перевозчиков (рис. 1). В Беларуси этот вид транспортной деятельности требует развития.



Рисунок 1 – Взаимодействие заказчиков, операторов и перевозчиков при международных перевозках пассажиров в нерегулярном сообщении

В качестве заказчиков пассажирских перевозок в нерегулярном сообщении выступают туристические организации (туристические операторы), спортивные организации, учреждения культуры и образования, культовые организации, детские фонды, другие организации и физические лица.

В туристический продукт входят, как правило, транспортные услуги по автомобильной перевозке туристов (пассажиров). Из-за возможности доставки туристов "от двери до двери" перевозки туристов автобусами

успешно конкурируют с перевозками другими видами транспорта даже при больших расстояниях перевозок (перевозки из Беларуси в Болгарию, Францию, Турцию, Испанию и другие страны). Туроператоры фрахтуют пассажирские транспортные средства для следующих основных видов туризма:

- въездной и выездной туризм в виде путешествий и экскурсий в туристические зоны (зоны, в которых находится один или несколько туристических ресурсов);
- въездной и выездной туризм для отдыха, оздоровления;
- событийный туризм (для посещения важных событий в мире спорта, культуры);
- бизнес-туры, связанные с выставками, ярмарками, конгрессами, конференциями, бизнес-семинарами;
- шоп-туры для приобретения товаров;
- детские туризм, отдых и оздоровление;
- зимний отдых;
- религиозный туризм (паломничество, экскурсионный туризм религиозной тематики).

Работа автомобильных перевозчиков при обслуживании туристической деятельности характеризуется значительной сезонностью (большие объемы перевозок в летние месяцы и меньшие в зимние). Для снижения сезонности использования автобусов необходимо развивать зимний туризм, а также горный, социальный, экологический, образовательный и познавательный туризм, посещение аквапарков и шоп-туры в зимний период года.

Автомобильные перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении могут рассматриваться как самостоятельный вид туризма, если они совершаются как транспортные путешествия организованных групп туристов по экскурсионным маршрутам (автобусные экскурсионные маршруты). Автобусные перевозки в нерегулярном сообщении выполняются также для служебных поездок.

Автомобильный транспорт может применяться при международных перевозках пассажиров в нерегулярном сообщении в рамках смешанной перевозки с участием других видов транспорта: железнодорожного, воздушного, водного.

Работа пассажирских транспортных средств при международных перевозках грузов может быть организована по **сквозной и участковой** схемам. При сквозной схеме пассажиры перевозятся от пункта отправления до пункта назначения на одном и том же транспортном средстве, а при участковой схеме поочередно двумя и более транспортными средствами, каждым из них на своем участке маршрута. Вторая схема позволяет улучшить условия труда водителей, сократить время доставки пассажиров, но вызывает необходимость пересадки пассажиров, с чем связаны дополнительные затраты и неудобства.

Одиночная работа водителей (на автомобильном транспортном средстве одновременно работает один водитель) применяется при небольших расстояниях перевозок (до 450 км). Наиболее часто перевозки выполняются **экипажем из двух и более водителей**.

Работа водителей может быть **сквозной** или **сменной**. При сквозной работе перевозку на маршруте от пункта отправления до пункта назначения выполняют одни и те же водители. При сменной работе на определенных участках маршрута на автомобильном транспортном средстве работают различные водители или их экипажи. Сменная работа позволяет улучшить условия труда водителей, а также производить доставку пассажиров за меньшее время (транспортное средство может не простаивать во время ежедневного и еженедельного отдыха). Однако в этом случае возникает необходимость иметь штат водителей в промежуточных пунктах маршрута и передавать транспортное средство. Сменная работа водителей может находить применение на постоянных маршрутах перевозок пассажиров.

Особый порядок автомобильных перевозок пассажиров *в нерегулярном сообщении устанавливается при перевозках групп детей автобусами*.

При перевозке автобусами групп детей общей численностью 8 и более **должны строго выполняться соответствующие требования**. При этом обеспечение безопасности движения возлагается на автомобильного перевозчика, а обеспечение безопасного поведения детей – на заказчика и назначенных им сопровождающих.

Технический осмотр автобусов, выполняющих перевозки детей, их сопровождение в предусмотренных случаях и инструктаж водителей возлагается на соответствующие отделы (отделения) Государственной автомобильной инспекции.

Отбор лиц для сопровождения детей, а также инструктаж этих лиц возлагается на органы управления образованием.

Руководители организаций, выполняющие автомобильные перевозки детей автобусами, обязаны заблаговременно, но не позднее трех суток до назначенного срока начала перевозки представить в соответствующие отделы (отделения) Государственной автомобильной инспекции по месту выезда официальное уведомление о планируемой перевозке, в котором указываются: дата и маршрут движения, марка

и государственный номер автобуса (автобусов), фамилии водителей, которые будут выполнять перевозку детей, с приложением копий списков детей и лиц, их сопровождающих, утвержденных областными или Минским городским управлениями образования, а также не позднее чем за одни сутки до намеченного срока перевозки представить автобусы, на которых будут перевозиться дети, для технического осмотра.

Технический осмотр автобусов проводится на технической базе перевозчиков либо на станциях диагностики специально созданными для этих целей комиссиями, возглавляемыми сотрудниками соответствующих отделов (отделений) Государственной автомобильной инспекции. По результатам технического осмотра, согласно которому к автомобильной перевозке детей допускаются только технически исправные автобусы, сотрудниками соответствующих отделов (отделений) Государственной автомобильной инспекции составляется акт осмотра каждого автобуса в двух экземплярах, который заверяется печатью организации по месту технического осмотра автобуса и подписывается членами комиссии. Первый экземпляр акта осмотра передается перевозчику (водителю автобуса) и хранится до конца поездки, второй – в соответствующие отделы (отделения) Государственной автомобильной инспекции и хранится в течение 10 дней после возвращения группы детей из поездки. Сотрудники соответствующего отдела (отделения) Государственной автомобильной инспекции после проведения технического осмотра автобусов обязаны проинструктировать водительский состав об особенностях соблюдения действующих Правил дорожного движения при перевозке групп детей, а также других мерах предосторожности, обеспечивающих безопасность таких перевозок. Инструктаж иностранных водителей, не владеющих русским языком, проводится с участием переводчика, который приглашается организацией – организатором поездки. Информация об инструктаже водительского состава заносится под роспись каждого из инструктируемых в специальный журнал, который хранится в соответствующем отделе (отделении) Государственной автомобильной инспекции и ведется его сотрудниками.

К автомобильной перевозке автобусами групп детей допускаются водители, имеющие трехлетний и более непрерывный стаж работы на автомобильных транспортных средствах категории "D" и не имеющие на протяжении последних двух лет нарушений действующих Правил дорожного движения, о чем в соответствующие отделы (отделения) Государственной автомобильной инспекции должно быть представлено письменное подтверждение, заверенное подписью руководителя и печатью организации (в том числе и иностранной), предоставившей водителей для перевозки групп детей. Для автомобильной перевозки автобусами групп детей на расстояние более чем 450 км на каждый автобус, перевозящий детей, выделяется по два водителя.

Руководителям организаций, выполняющим автомобильные перевозки групп детей автобусами, запрещается допускать к поездке водителей, междуспенный отдых которых составил менее 12 часов, а также не прошедших предрейсовое медицинское обследование.

Заказчик автомобильной перевозки групп детей автобусами на каждое транспортное средство назначает взрослого сопровождающего и, если число перевозимых детей более двадцати, - двоих взрослых сопровождающих. Сопровождающие обязаны принимать меры, обеспечивающие безопасную перевозку групп детей автобусами. Из числа сопровождающих, кроме того, назначается старший, который должен находиться в головном автомобильном транспортном средстве и следить за выполнением требований настоящих Правил в ходе перевозки.

Общее число перевозимых в автобусах детей и взрослых не должно превышать числа мест для сидения в соответствии с технической характеристикой данного автобуса.

Водители транспортных средств, в том числе и иностранных государств, выполняющие перевозку групп детей, обязаны строго соблюдать действующие Правила дорожного движения и требования настоящих Правил, а также установленный режим труда и отдыха. При возникновении в пути технических неисправностей, угрожающих безопасности движения, а также при ухудшении состояния здоровья водителей запрещается дальнейшее движение до устранения обстоятельств, препятствующих безопасному движению. При автомобильных перевозках детей по территории Республики Беларусь скорость движения автобусов, включая автобусы с мягкими сиденьями, не должна превышать 70 км/ч. На автобусах, выполняющих перевозку детей (одиночных или следующих колонной), независимо от времени суток должен быть включен ближний свет фар и установлены опознавательные знаки "Перевозка детей" в соответствии с требованиями действующих Правил дорожного движения.

Автомобильная перевозка групп детей автобусами в период с 23.00 до 05.00 часов, а также в условиях недостаточной видимости (туман, дождь, снегопад и тому подобное) запрещается. В период суток с 23.00 до 05.00 часов в порядке исключения допускается перевозка детей к железнодорожным вокзалам и аэропортам и от них, а также при задержках в пути до ближайшего места отдыха (ночлега).

При получении информации об автомобильной перевозке детей колонной, включающей от трех до десяти автобусов включительно, соответствующие отделы (отделения) Государственной автомобильной инспекции обязаны обеспечить их сопровождение одним патрульным автомобилем, а колонны, включающей свыше десяти автобусов, – двумя патрульными автомобилями. Сопровождение колонны автобусов при автомобильной перевозке групп детей осуществляется от места формирования колонны до конечного пункта назначения в пределах Республики Беларусь. В случае, если маршрут движения автобусов протекает по территории нескольких областей, то сопровождение осуществляется патрульными автомобилями территориальных подразделений Государственной автомобильной инспекции. При этом соответствующий отдел (отделение) Государственной автомобильной инспекции по месту планируемого формирования колонны информирует руководство управления Государственной автомобильной инспекции своей области, а оно в свою очередь – управление Государственной автомобильной инспекции области (управление Государственной автомобильной инспекции г. Минска), по территории которых будет проходить маршрут следования автобусов. Если перевозка детей выполняется одним или двумя автобусами, их сопровождение патрульными автомобилями Государственной автомобильной инспекции не осуществляется.

В случаях выявления нарушений требований настоящих Правил или действующих Правил дорожного движения сотрудник Государственной автомобильной инспекции или старший сопровождающий, находящийся в головном автомобильном транспортном средстве, обязан запретить дальнейшую перевозку детей до принятия мер по устранению нарушений и обстоятельств, препятствующих дальнейшему безопасному движению. Решение о начале (возобновлении) движения принимается также указанными в настоящем пункте лицами.

Контроль за соблюдением перевозчиками требований международных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении на территории Республики Беларусь и в пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь осуществляется Транспортной инспекцией и республиканскими органами государственного управления в пределах их полномочий и в порядке, установленном законодательством Республики Беларусь.

Автотранспортный контроль международных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении в пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь независимо от формы собственности перевозчика и страны его регистрации осуществляется Транспортной инспекцией. Работники Транспортной инспекции, обязаны проверить у международного перевозчика пассажиров в нерегулярном сообщении:

у белорусского перевозчика:

лицензионную карточку;

соответствие записей и штампов в формуляре установленным требованиям и реальному числу пассажиров;

свидетельство о регистрации пассажирского автомобильного транспортного средства;

у иностранного перевозчика:

разрешение на нерегулярные международные перевозки пассажиров по территории Республики Беларусь (если его наличие предусмотрено);

соответствие записей и штампов в формуляре установленным требованиям и реальному числу пассажиров.

При въезде в Республику Беларусь автобуса, осуществляющего нерегулярные международные перевозки без пассажиров, водитель в пункте пропуска через Государственную границу Республики Беларусь должен предъявить формуляр с отметкой Транспортной инспекции, проставленной им ранее при ввозе пассажиров на территорию Республики Беларусь. В случае отсутствия у водителя автобуса формуляра с указанной отметкой возможность и необходимость въезда иностранного автобуса в Республику Беларусь определяются Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Все данные о перемещении пассажирских транспортных средств через Государственную границу Республики Беларусь регистрируются Транспортной инспекцией.

Гашение разрешений на международные перевозки пассажиров автобусами в нерегулярном сообщении у белорусских и иностранных перевозчиков осуществляется работниками Транспортной инспекции путем проставления соответствующего штампа и даты.

Просроченные или поддельные разрешения, а также разрешения с исправлениями, подчистками считаются недействительными и изымаются с составлением соответствующего акта. По каждому такому факту работниками Транспортной инспекции должно быть проведено служебное расследование, о результатах которого письменно доложено Министерству транспорта и коммуникаций Республики Беларусь с приложением соответствующих документов.

В случае отсутствия у иностранного перевозчика разрешения из государства, с которым произведен обмен

разрешениями, на передвижение по территории Республики Беларусь в нерегулярном сообщении ему быть выдано разрешение Республики Беларусь при условии оплаты.

Если автобусы без пассажиров перегоняются белорусскими перевозчиками из Республики Беларусь в другие государства для продажи, то на каждый из них в Транспортной инспекции должно быть получено соответствующее разрешение. Если автобусы, приобретенные иностранными перевозчиками, перегоняются без пассажиров транзитом через территорию Республики Беларусь, то перевозчики обязаны иметь белорусское разрешение, если его наличие предусмотрено договорами Республики Беларусь.

При выявлении в пункте пропуска через Государственную границу Республики Беларусь у перевозчика, осуществляющего международную перевозку пассажиров в нерегулярном сообщении, нарушений в отношении перевозок пассажиров, устранение которых на месте невозможно, работник Транспортной инспекции делает отметку в контрольном талоне о непрохождении автомобильного контроля и автобус в установленном порядке подлежит возврату за пределы пункта пропуска через Государственную границу Республики Беларусь.

При перевозках пассажиров в нерегулярном сообщении в тех случаях, когда перевозчики других стран совершают серьезные или неоднократные нарушения законодательства по автомобильному пассажирскому транспорту, что может приводить к лишению их права работать в качестве автомобильного пассажирского перевозчика, страны-члены СЕМТ должны предоставлять стране-члену, в которой учрежден такой перевозчик, всю имеющуюся у них информацию по этим нарушениям и санкциям, которые они применили.

Тема 5.1 Основные положения двусторонних соглашений

Литература: [13, 15, 18, 20].

Для осуществления МАП транспортному средству, зарегистрированному в другой стране, требуется разрешение.

С помощью этого документа ограничивается конкуренция иностранных перевозчиков на национальном рынке транспортных услуг.

Разрешения, предоставляющее право на проезд ТС по территории иностранного государства и на выполнение указанного в нем вида перевозки груза действительны в течение срока, указанного в нем.

Ежегодно на основании договоренностей между Правительствами двух государств, а также динамики перевозок компетентные органы государств обмениваются необходимым количеством бланков разрешений, которые используются перевозчиком в следующем календарном году.

На каждую поездку, осуществляемую грузовым автомобилем должно быть выдано отдельное разрешение, которое дает право на совершение, как правило, одного рейса.

Разрешительная система основана на:

1. Двусторонних соглашениях - основной документ, регламентирующий международные перевозки пассажиров и грузов между двумя странами, подписываемый правительствами двух стран. Эти соглашения подготавливаются с учетом основных положений международных конвенций и соглашений, а также разработанной в рамках Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН сводной резолюции об облегчении автомобильных перевозок.

Республика Беларусь подписала более с чем 40 государствами двусторонние соглашения.

2. Международном соглашении стран-участниц Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) (в настоящее время Международный транспортный форум).

Разрешение — документ, дающий право использования транспортного средства, *зарегистрированного в Республике Беларусь*, для международной автомобильной перевозки *в какую-либо страну, из нее или через ее территорию*.

Не требуются разрешения на следующие виды перевозок **грузов**:

- экспонатов, предназначенных для ярмарок и выставок.
- имущества для спортивных мероприятий.
- имущества для киносъемок, театральных представлений, концертов.
- домашней обстановки при переездах.
- аварийного подвижного состава и тех. помощи.
- для ТС небольшой грузоподъемности (для грузов максимальная общая масса которых, вкл. прицепы не превышает 6 тонн или максимальная грузоподъемность которых, вкл. прицепы и полуприцепы не превышает 3,5 тонн).

Не требуются разрешения на следующие виды перевозок **пассажиров**:

- если группа пассажиров перевозиться на одном и том же автобусе в продолжение всей поездки, начинается и заканчивается на территории того государства, где зарегистрирован автобус (турист. цели).
- если группа пассажиров одного и того же состава перевозиться на одном и том же автобусе в одном направлении в продолжение всей поездки, начинающейся на территории государства, в котором зарегистрирован автобус, и заканчивающейся на территории другого государства, при условии, что автобус возвращается порожним.
- если выезжает порожний автобус для обратной перевозки в пункт отправления группы пассажиров, которая раньше была доставлена этим же перевозчиком.

В разрешении обязательно должна содержаться следующая информация:

- отличительный знак страны, состоящий из одной-трёх заглавных букв латинского алфавита
- наименование компетентного органа страны, выдавшего разрешение
- порядковый номер
- количество разрешенных поездок по данному документу
- наименование государства, в котором зарегистрировано ТС
- название перевозчика, получившего разрешение, и номер регистрации транспортного средства
- срок действия разрешения (как правило, в течение календарного года),
- дата, подписи и печати органа, выдавшего разрешение
- отметки таможенных органов при въезде и выезде из страны

В случае серьёзных или повторных **нарушений** перевозчиком законов и правил, действующих на территории государства, выдавшего разрешение, к нему может быть применена одна из следующих мер:

- предупреждение о необходимости исполнения действующих предписаний;
- временное запрещение на въезд в страну;
- прекращение выдачи разрешений.

Виды разрешений

- 1) двухсторонние;
- 2) транзитные;
- 3) двухсторонние транзитные;
- 4) в/из третьих стран;
- 5) универсальное, которое применяется или как двухстороннее, или как транзитное, или в(из) третьих стран;
- 6) многоразовые разрешения которое применяется или как двухстороннее, или как транзитное в течение периода времени, указанного в разрешении;
- 7) ро-ро разрешения, на перевозку грузов посредством использования железнодорожных или паромных переправ;
- 8) разрешения ЕКМТ.

Распределение разрешений в РБ осуществляется на основании Инструкции № 28 в редакции от 02.07.2020.

Распределение разрешений производится по каждому виду распределяемых разрешений, исходя из следующей формулы:

$$K = N \times (e / E) \times ((k / n) \times 0,5 + (п / П) \times 0,5) \times j,$$

где K - количество разрешений, подлежащих распределению автомобильному перевозчику в отчетном периоде;

N - количество распределяемых разрешений на отчетный период;

k - количество разрешений, выданных автомобильному перевозчику, участвующему в распределении разрешений в соответствии с пунктом 17 настоящей Инструкции, за двенадцать (шесть - при распределении на квартал (полугодие)) календарных месяцев, предшествующих месяцу, в котором производится распределение разрешений;

n - количество разрешений, выданных автомобильным перевозчикам, участвующим в распределении разрешений в соответствии с пунктом 17 настоящей Инструкции, за двенадцать (шесть - при распределении на квартал (полугодие)) календарных месяцев, предшествующих месяцу, в котором производится распределение разрешений;

e - объем выручки автомобильного перевозчика, участвующего в распределении разрешений в соответствии с пунктом 17 настоящей Инструкции, от деятельности по выполнению международных автомобильных перевозок грузов в расчете на одно грузовое автомобильное транспортное средство, используемое для выполнения международных автомобильных перевозок грузов, за отчетный период, предшествующий периоду распределения разрешений;

E - средний объем выручки автомобильных перевозчиков, участвующих в распределении разрешений в соответствии с пунктом 17 настоящей Инструкции, от деятельности по выполнению международных автомобильных перевозок грузов за отчетный период, предшествующий периоду распределения разрешений, в расчете на одно грузовое автомобильное транспортное средство, используемое для выполнения международных автомобильных перевозок грузов в указанном отчетном периоде;

n - количество грузовых автомобильных транспортных средств автомобильного перевозчика, используемых для выполнения международных автомобильных перевозок грузов, на конец отчетного периода, предшествующего периоду распределения разрешений;

$П$ - количество грузовых автомобильных транспортных средств автомобильных перевозчиков, участвующих в распределении разрешений и используемых для выполнения международных автомобильных перевозок грузов, на конец отчетного периода, предшествующего периоду распределения разрешений;

$$N = \sum_{i=1}^m K_i,$$

j - единый поправочный коэффициент, подбираемый с целью соблюдения следующего условия распределения:

где m - количество автомобильных перевозчиков, участвующих в распределении, K – количество разрешений, подлежащих распределению автомобильному перевозчику.

Ставки государственной пошлины по выдаче разрешений на проезд по территории иностранных государств

| | |
|---|----------------------|
| 118. Выдача разрешения на проезд по территориям иностранных государств (в том числе государств – участников СНГ) автомобильных транспортных средств Республики Беларусь, выполняющих международные автомобильные перевозки пассажиров и грузов | 1 базовая величина |
| 119. Выдача многоразового разрешения сроком действия 1 год на проезд по территориям иностранных государств автомобильных транспортных средств Республики Беларусь, выполняющих международные автомобильные перевозки грузов | 20 базовых величин |
| 120. Выдача многоразового (с ограниченным количеством поездок) разрешения на проезд по территориям иностранных государств автомобильных транспортных средств Республики Беларусь, выполняющих международные автомобильные перевозки пассажиров: | |
| 120.1. до 5 поездок включительно | 2,5 базовой величины |
| 120.2. до 10 поездок включительно | 5 базовых величин |
| 120.3. до 15 поездок включительно | 7 базовых величин |
| 120.4. до 20 поездок включительно | 9 базовых величин |
| 121. Выдача разрешения ЕКМТ сроком действия: | |
| 121.1. 1 месяц | 3,5 базовой величины |
| 121.2. 1 год без ограничений на проезд по территориям отдельных государств | 30 базовых величин |
| 121.3. 1 год с ограничениями на проезд по территориям отдельных государств | 20 базовых величин |

Многосторонние разрешения ЕКМТ

Межправительственная организация Европейская Конференция Министров Транспорта (ЕКМТ) (или Международный транспортный форум – МТФ) учреждена 17 октября 1953 года. Сегодня участницами ЕКМТ являются 44 европейских страны.

Цели ЕКМТ:

- принятие мер для эффективного и рационального использования и развития внутреннего европейского транспорта, имеющего международное значение;
- координирование деятельности международных организаций, занимающихся внутренним европейским транспортом, с учетом деятельности национальных органов стран, входящих в международные организации;
- создание в масштабе Европы интегрированной транспортной системы, упрощение перевозочных документов и снятие барьеров при пересечении границ.

Республика Беларусь вступила в Европейскую конференцию министров транспорта в 1996 году.

Разрешение ЕКМТ – это многосторонние разрешения, которые ЕКМТ (МТФ) предоставляет на основе системы квоты транспортным предприятиям, зарегистрированным в Стране-члене ЕКМТ, для осуществления международных автомобильных грузовых перевозок по найму или за плату:

- между Странами-членами ЕКМТ и
- транзитом через территорию одной или нескольких стран-членов ЕКМТ транспортными средствами, зарегистрированными в Стране-члене ЕКМТ.

Не требуется разрешение ЕКМТ при перевозке:

- грузов на нерегулярной основе в аэропорты или из аэропортов, в случае изменения маршрута полётов;
- домашнего скота в спецавтомобилях;
- грузов за собственный счет;
- новых транспортных средств без груза на место их назначения;
- почтовые перевозки, как коммунальное обслуживание;

- грузов, загруженных на территории страны-участницы ЕКМТ для разгрузки в другом месте на территории этой же страны, между страной – участницей ЕКМТ и третьей страной.

CEMT/ECMT

Texte rédigé dans les deux langues officielles de la CEMT (1)
Text in the two official languages of the ECMT (1)

| | | |
|---|--|--|
| CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS Secrétariat EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT Secretariat | CODE DU PAYS QUI DÉLIVRE L'AUTORISATION : CODE OF THE COUNTRY ISSUING THE LICENCE : | Désignation de l'autorité ou de l'organisme compétent Designation of the competent Organisation or Authority |
|---|--|--|

BY **TRANSPORT INSPECTION**

AUTORISATION CEMT/ECMT LICENCE 2015 BY N° 00270

relative au transport de marchandises effectué à titre professionnel par voie routière entre les pays Membres² de la
Conférence Européenne des Ministres des Transports.
for road haulage between the Member countries of the European Conference of Ministers of Transport.

TRANSCONSUL INVEST LTD
 ООО «Трансконсул Инвест»
 224020, г. Минск, ул. Д-на Параске, 108Б
 Тел: +375 29 26 71 11, Факс: +375 29 26 71 26
 УНП 290100297, ОКПО 263351561000
 BLR/034 4075

est autorisé/this licence entitles :

- à transporter à titre professionnel des marchandises entre des points de chargement et de déchargement situés dans des pays Membres différents de la Conférence Européenne des Ministres des Transports, au moyen d'un véhicule isolé ou d'un ensemble de véhicules couplés ;
- to carry goods by road for hire or reward between loading and unloading points situated in two different Member countries of the European Conference of Ministers of Transport, in a single vehicle or a combination of vehicles ;
- ainsi qu'à faire circuler ce ou ces véhicules à vide sur tous les territoires des pays Membres ;
- and to operate this or these vehicle(s) unladen throughout the territory of the Member countries ;

La présente autorisation est valable/This licence is valid
01 СТУДЗ 2015 **31 СЕНЕЖНЯ 2015**
 du/from⁴ **01 JAN 2015** **31 DEC 2015**
 Fait à/Issued at **МИНСК** le/on the **31 DEC 2015**
 Fait à/Issued at **МИНСК** le/on the **31 DEC 2015**
 Fait à/Issued at **МИНСК** le/on the **31 DEC 2015**

1. Les pays Membres ayant une ou plusieurs autres langues officielles peuvent fournir avec les traductions nécessaires des pages 1 et 2 à leurs transporteurs.
 Member countries having one or more other official languages will be able to provide their hauliers with the translation(s) of pages 1 and 2 as required.

2. Albanie (AL), Allemagne (D), Arménie (AM), Autriche (A), Azerbaïdjan (AZ), Belgique (B), Bosnie-Herzégovine (BH), Bulgarie (BG), Croatie (HR), Danemark (DK), Espagne (E), Estonie (EST), Finlande (FIN), France (F), Grèce (GR), Hongrie (H), Irlande (IR), Italie (I), Lettonie (LV), Liechtenstein (LI), Lituanie (LT), Luxembourg (L), FYR Macédoine (MK), Malte (M), Moldavie (MD), Monténégro (ME), Norvège (N), Pays-Bas (NL), Pologne (PL), Portugal (P), République Slovaque (SK), République Tchèque (CZ), Roumanie (RO), Fédération de Russie (RU), Royaume-Uni (UK), Serbie (SRB), Slovénie (SI), Suède (S), Suisse (CH), Turquie (TR), Ukraine (UA).

3. Nom ou raison sociale et adresse complète du transporteur.
 Name or business name and full address of the haulier.

4. En chiffres arabes (mois en toutes lettres) / Arabic figures (month to be written in letters and in full).

5. Signature et cachet de l'organisme qui délivre l'autorisation.
 Signature and stamp of the Organisation or Authority issuing the licence.

00003551

Рисунок 1 - Образец разрешения ЕКМТ

Виды разрешений ЕКМТ по сроку действия:

- годовые (действительны в течении календарного года);
- краткосрочные разрешения (действительны в течении 30 дней).

Виды разрешений ЕКМТ по классу экологичности:

- 1) «зеленые»;
- 2) «более (особо) зеленые и безопасные»;
- 3) «Euro-III безопасные»;
- 4) «Euro-IV безопасные»;
- 5) «Euro-V безопасные»;
- 6) «Euro-VI безопасные».

Термин «многостороннее» применительно к разрешению означает возможность использовать это разрешение для рейсов между странами-участницами и транзитом через

страны-участницы. Однако некоторые разрешения недействительны в Австрии, Греции, Венгрии, Италии, России. На таких разрешениях стоит красная печать.

После первого груженого или порожнего рейса между страной регистрации и страной-членом ЕКМТ (при этом первым рейсом нельзя направлять порожнее ТС в Италию, Грецию и Австрию из страны регистрации ТС) перевозчик может выполнить максимум три груженных рейса без участия страны регистрации (при этом порожние рейсы за пределами страны регистрации не учитываются, т.к. они не считаются транспортной операцией);

После максимум трех груженных рейсов без участия страны регистрации ТС груженое или порожнее ТС должно вернуться в страну регистрации (при этом транзитный проезд по территории страны регистрации ТС не считается возвратом в страну регистрации ТС).

Использование разрешений ЕКМТ

1. Разрешение может быть использовано только одним транспортным средством одновременно.

2. Разрешение ЕКМТ может быть использовано для транспортного средства, находящегося в найме или лизинге, без водителя, и тем транспортным предприятием, на имя которого оно было выдано. Транспортное средство должно находиться в эксклюзивном распоряжении предприятия, использующего его по найму, и должно управляться персоналом предприятия.

3. Разрешения ЕКМТ не могут быть переданы предприятием третьей стороне.

4. Название предприятия, указанное на первой странице разрешения, должно соответствовать названию предприятия, которое распоряжается транспортным средством.

При распределении разрешений ЕКМТ в Беларуси используют Инструкцию о порядке распределения, выдачи и использования разрешений на проезд транспортных средств, зарегистрированных в Республике Беларусь, по территории иностранных государств при выполнении международных автомобильных перевозок, утвержденной постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 30.11.2018 № 28 (с изменениями от 06.02.2020 г. №1).

Для распределения разрешений ЕКМТ между перевозчиками рассчитывается единый коэффициент по следующей формуле:

$$K = (C/\Pi) * (e/E),$$

где **K** – количество разрешений, подлежащих выдаче перевозчику;

C – количество распределяемых разрешений ЕКМТ;

Π – количество транспортных средств, указанное в заявках перевозчиков, соответствующего требованиям пункта 23 настоящей Инструкции;

E – средний объем выручки всех перевозчиков от деятельности по международной перевозке грузов в расчете на одно транспортное средство, используемое для выполнения международной перевозки грузов, за квартал, предшествующий времени подачи заявок перевозчиков;

e – объем выручки конкретного перевозчика от деятельности по международной перевозке грузов в расчете на одно транспортное средство, используемое для выполнения международной перевозки грузов, за квартал, предшествующий времени подачи заявок перевозчиков.

Владелец разрешений должен вести **бортовой журнал**. Бортовой журнал печатается на национальном языке страны регистрации и имеет 52 пары самокопирующихся страниц, что соответствует количеству недель в году.

Дазвол ЕКМТ №
0197

| а) Дата ад'езу б) Дата прыезду | а) Месца пагрузкі б) Месца разгрузкі | а) Краіна разгрузкі б) Краіна пагрузкі | № / краіна рэгістрацыі | Месца борта грузу (у т.ч. адрэзаныя прабелы) | Пасказанні спідометра пры ад'ездзе / пры прыпытку (дзень) | Спецыяльная паметка |
|-----------------------------------|---|---|---------------------------------|---|--|------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| а. 5.05.03 б. | а. Castella di Godego б. М. р. 3 К | а. BY б. I | а. BY КЕ 21 50 Б 5 3 2 КМ | а. 19.45.30 2703 05-14 | а. 907 21 | |
| а. 15.05.2003 б. 19.05.2003 | а. MATSEVICH б. LAQUILA | а. I б. BY | а. 213757 М 0280 А BY | а. 27128 2003-05-14 | а. 545 917 538533 | |
| а. 19.05.2003 б. 20.05.2003 | а. CAGUILA б. ROMANS MONTEBONELLO | а. I б. I | а. 213757 М 0280 А BY | а. 27128 LEER | а. 545 917 538533 | |
| а. 20.05.2003 б. 21.05.2003 | а. MONTEBONELLO б. ROMANS D'ISONZO | а. I б. I | а. 213757 М 0280 А BY | а. 27128 LEER | а. 545 917 538533 | |
| а. 21.05.2003 б. | а. ROMANS D'ISONZO б. MINSK | а. BY б. I | а. 213757 М 0280 А BY | а. 27128 LEER | а. 545 917 538533 | |
| а. | а. | а. | а. | а. | а. | |
| а. | а. | а. | а. | а. | а. | |
| а. | а. | а. | а. | а. | а. | |

Рисунок 2 - Бортовой журнал

При выполнении перевозок с использованием разрешений ЕКМТ на борту грузовых автомобилей должны быть следующие документы:

- бортовой журнал, пронумерованный компетентным органом, который его выдал
- разрешение ЕКМТ, заполненное должным образом
- сертификат соответствия техническим условиям, касающимся вредных выбросов и шума, а также требованиям по безопасности моторных транспортных средств (грузовых автомобилей и тягачей) категории «Евро-3 безопасный», «Евро-4 безопасный», «Евро-5 безопасный» и «Евро-6 безопасный».

Каботажные перевозки – это автотранспортная операция, где груз загружается и разгружается в двух отдельных пунктах на территории одной страны транспортным средством зарегистрированным в другой стране.

Международные перевозчики обязаны знать, что на выполнение каботажных перевозок внутри другой страны необходимо иметь лицензию этой страны.

Существует программа либерализации каботажных перевозок в странах ЕАЭС:

Программа либерализации каботажных автоперевозок грузов

| Этапы | Количество каботажных перевозок | Количество дней на совершение каботажной перевозки |
|------------------------------|---------------------------------|---|
| I этап (2016-2017 годы) | 1 | В течение 3 дней после завершения международной перевозки из страны, не являющейся членом союза |
| II этап (2018-2019 годы) | 1 | В течение 7 дней после завершения международной перевозки из страны, не являющейся членом союза |
| III этап (2020-2024 годы) | 1 | В течение 7 дней после завершения международной перевозки |
| IV этап (с 2025 года) | 3 | В течение 7 дней после завершения международной перевозки |

Источник: Евразийская экономическая комиссия

Рисунок 3 – Этапы либерализации каботажных перевозок в ЕАЭС

Транспортная инспекция опубликовала на своем официальном сайте Порядок осуществление каботажных автомобильных перевозок грузов на территории Республики Беларусь, который действует с 1 января 2020 г. В частности, иностранные перевозчики ЕАЭС могут найти здесь форму для учета выполнения каботажных автомобильных перевозок грузов в Республике Беларусь (заявку): для этого необходимо перейти по ссылке:

<http://minsk.mtkrbti.by/ti.nsf/1E047E411737DC00C22573CD004CD31C/0940A925EB2AF240432580A60027649C?OpenDocument>.

Форма учета предполагает предоставление перевозчиком следующей информации:

- Общая информация об автомобильном перевозчике;
- Информация, касающаяся международной перевозки, предшествовавшей каботажной перевозке;
- Информация, касающаяся осуществления каботажной перевозки.

Перевозчику отказывается в выполнении каботажной автомобильной перевозки грузов в следующих случаях:

- в заявке указаны недостоверные сведения;
- документальные доказательства не соответствуют требованиям, установленным в Решении;
- прошло менее 1 года с момента выявления нарушения правил осуществления каботажной автоперевозки грузов.

Хартия качества ЕКМТ – документ, корректирующий допуск на рынок транспортных компаний, эксплуатирующих автомобили высоких экологических стандартов по многосторонней квоте ЕКМТ.

Предприятия автомобильного грузового транспорта, желающие производить международные автомобильные грузовые перевозки с разрешением по многосторонней квоте ЕКМТ, должны представлять доказательства того, что они выполняют следующие условия:

- 1) удовлетворяют условиям учреждения в Стране-члене;
- 2) имеют адекватную деловую репутацию;
- 3) имеют надлежащее финансовое положение;
- 4) обладают профессиональной компетентностью.

Тема 5.2 Документы водителя, используемые для организации международных автомобильных перевозок грузов

Литература: [13, 15, 18, 20].

1. Оформление паспортно-визовых документов водителя.

Гражданам Беларуси для въезда на территорию Европы требуется предварительно оформленная шенгенская виза. Шенгенская зона включает в себя 26 стран, внутри которых можно свободно передвигаться без паспортно-таможенного контроля до окончания срока действия визы. За выдачей шенгенской визы может обратиться абсолютно любой человек, имеющий паспорт, который может также предоставить требуемые посольством документы для выдачи визы, и который может подтвердить наличие у него средств на пребывание и содержание себя во время поездки на территорию Европы.

С 1 июня 2020 года консульские сборы при подаче напрямую через посольство составляют 35 евро для всех, старше 12 лет. Консульские сборы для детей от 6 до 12 лет в большинстве посольств оплачиваются частично. При подаче документов через визовый центр, сборы вырастают, т.к. визовые центры берут в среднем 11-28 евро за свои услуги по передаче документов в посольства.

Популярным заблуждением является так называемое «правило первого въезда» согласно которому якобы необходимо обязательно въехать первоначально в ту страну, которая выдала шенген визу. Данная информация не соответствует действительности, т.к. согласно законодательству въезд может осуществляться через любое государство член Шенген соглашения. Главным критерием при выборе страны оформляющей визу является «основная страна пребывания», то есть то государство куда гражданин будет чаще всего ездить или где больше всего дней планирует находиться.

2. Медицинский страховой полис водителя.

3. Задание водителю на загрузку.

4. Карточка водителя.

5. Бланк подтверждения деятельности.

6. Регистрационные листки.

7. Свидетельства об окончании курсов водителей-международников.

Тема 5.3 Документы на автомобильное транспортное средство, используемые для организации международных автомобильных перевозок грузов

Литература: [13, 15, 18, 20].

При осуществлении международных автомобильных перевозок грузов используются следующие документы на автомобильное транспортное средство:

1. Свидетельство о регистрации транспортного средства (ТС).

Транспортные средства регистрируются за юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, зарегистрированными в установленном порядке на территории Республики Беларусь, в регистрационных подразделениях, на территории обслуживания которых находится место государственной регистрации юридического лица или индивидуального предпринимателя, а за физическими лицами, зарегистрированными в установленном порядке на территории Республики Беларусь, – в регистрационных подразделениях, на территории обслуживания которых физическое лицо зарегистрировано. Допускается регистрация транспортных средств юридических лиц по месту нахождения их филиалов, представительств и других обособленных подразделений.

Более подробно процедура представлена в Постановлении Совета министров Республики Беларусь от 31 декабря 2002 г. № 1849 «О государственной регистрации и государственном учете транспортных средств» в ред. от 14 июня 2021 г. № 326.

2. Сертификат о прохождении государственного технического осмотра.

Гостехосмотр транспортных средств проводится независимо от места их государственной регистрации на диагностических станциях, имеющих разрешение на проведение гостехосмотра транспортных средств, выдаваемое Министерством транспорта и коммуникаций, и соответствующих требованиям к диагностическим станциям, установленным указанным Министерством по согласованию с Государственной автомобильной инспекцией Министерства внутренних дел и Государственным комитетом по стандартизации. При проведении гостехосмотра осуществляется проверка технического состояния транспортных средств на соответствие требованиям ТНПА путем проведения контрольно-диагностических работ.

Разрешение на допуск транспортных средств к участию в дорожном движении выдается работником республиканского унитарного сервисного предприятия «Белтехосмотр» Министерства транспорта и коммуникаций (далее – УП «Белтехосмотр») по месту проведения гостехосмотра транспортных средств.

Более подробно процедура представлена в Постановлении Совета министров Республики Беларусь от 30 апреля 2008 г. № 630 О реализации Закона Республики Беларусь от 5 января 2008 г. № 313-З «О дорожном движении» в ред. от 29 июня 2020 г. № 381.

3. Разрешение на въезд на территорию иностранного государства (см. тема 5.1).

4. Страховой полис гражданской ответственности владельцев ТС.

В соответствии законодательством Республики Беларусь заключаются следующие виды договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств:

для транспортных средств, зарегистрированных в Республики Беларусь

- договор внутреннего страхования (действует на территории Республики Беларусь);

- договор комплексного внутреннего страхования (действует на территории Республики Беларусь);
- договор страхования «Зеленая карта» (действует за пределами Республики Беларусь на территории стран — членов системы «Зеленая карта»).

для транспортных средств, зарегистрированных за границей

- договор пограничного страхования (действует на территории Республики Беларусь).
- договор внутреннего страхования (с применением тарифов для транспортных средств, зарегистрированных за границей).

Более подробно процедура оформления страхового полиса представлена в Приказе белорусского бюро по транспортному страхованию от 1 августа 2019 г. № 31-од «Об утверждении Правил проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

5. Полис CMR-страхования.

Риски, принимаемые на страхование по данному виду:

- риск повреждения или утраты (гибели) груза;
- риск просрочки в доставке груза;
- риск причинения вреда грузом;
- риск ответственности перед таможенными органами (только для международных перевозок);
- расходы по утилизации груза;
- судебные и внесудебные расходы.

6. Международный сертификат технического осмотра.

В соответствии с Указом Президента Республики Беларусь от 21 января 2004 г. №24 «О присоединении Республики Беларусь к Соглашению о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров» все владельцы автотранспортных средств категорий М2, М3, N2, N3, O3, O4, осуществляющие международные перевозки грузов и пассажиров, должны иметь на борту международный сертификат технического осмотра (далее – МСТО). Сущность Соглашения заключается в сближении законодательной базы, принципов, подходов и правил проведения государственного технического осмотра транспортных средств в странах – участницах Соглашения.

МСТО – это документ, подтверждающий прохождение государственного технического осмотра транспортного средства в стране его регистрации на территории иных стран – участниц Соглашения. Функции уполномоченной организации по оформлению, регистрации и выдаче МСТО с 01.02.2007 г. возложены на УП «Белтехосмотр»

7. Сертификат соответствия техническим условиям, касающимся вредных выбросов и шума, а также требованиям по безопасности моторных ТС, прицепов и полуприцепов.

Сертификат оформляется и выдается только изготовителем моторного транспортного средства или его официальным представителем в стране регистрации. Если транспортное средство новое или приобретается у официального дилера, то, как правило, изготовитель или официальный представитель выдает такой сертификат вместе с другими документами. Если транспортное средство приобретено на вторичном рынке – такой сертификат может отсутствовать. В этом случае, его следует получить в официальном представительстве завода-изготовителя.

Этим сертификатом изготовитель подтверждает, что конкретное транспортное средство изготовлено и оборудовано в соответствии с перечнем технических требований по уровню вредных выбросов, шуму и требованиям по безопасности, установленным для определенной категории моторных транспортных средств - «Особо зеленый и безопасный», «ЕВРО III безопасный», «ЕВРО IV безопасный», «ЕЕV безопасный», «ЕВРО V безопасный» и «ЕВРО VI безопасный».

8. Сертификат пригодности к эксплуатации моторных транспортных средств.

Сертификат подтверждает, что данное транспортное средство прошло ежегодную техническую проверку технического состояния и соответствует европейским нормам пригодности к эксплуатации. Решение о выдаче сертификата принимается по результатам технической проверки (освидетельствования) транспортного средства. Проверка проводится в объеме требований Директивы Евросоюза 2014/45/EU. Сертификаты пригодности оформляются отдельно для моторного транспортного средства и для прицепа.

Тема 5.4 Документы на груз, используемые для организации международных автомобильных перевозок грузов

Литература: [6, 13, 15, 18, 20].

Порядок взаимоотношений между грузоотправителями, перевозчикам и грузополучателями при осуществлении международных перевозок грузов регулируется **конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ, аббревиатура – CMR, от Convention Merchandises Routiers) 1956 года**, выработанной в рамках КВТ ЕЭК ООН.

Конвенция определяет правовой механизм и устанавливает единообразие в условиях договора международной автомобильной перевозки грузов, способствующее более рациональному и эффективному их осуществлению. Республика Беларусь присоединилась к Конвенции 5 апреля 1993 года.

Конвенция носит открытый характер, т. е. её положения распространяются на перевозки грузов за вознаграждение, когда места принятия и сдачи груза находятся в двух странах, из которых, по крайней мере, одна является участницей Конвенции, независимо от места жительства и национальности сторон договора.

На практике это означает, что **положения Конвенции будут применяться к ответчикам** – юридическим лицам стран, **не являющихся членами данного соглашения**. При этом устанавливается, что договор перевозчика определяется международной товарно-транспортной накладной (CMR), которая служит доказательством условий договора и удостоверением принятия груза перевозчиком.

Конвенция применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов, если эта перевозка отвечает следующим условиям:

- 1) возмездность,
- 2) место отправления и место назначения груза находятся в различных государствах,
- 3) место отправления или место назначения груза находиться на территории государства-участника Конвенции.

Даже при наличии названных условий перевозка не будет подпадать под действие Конвенции, если:

- перевозка осуществляется по почтовым конвенциям,
- предметом перевозки является домашняя обстановка и мебель при переездах,
- перевозка является пограничной и государства – участники конвенции заключили специальное соглашение.

Кроме вышеперечисленных существует еще 2 случая, когда положения конвенции **будут применяться к перевозке груза**:

1. Если ТС, содержащие груз, часть пути проходит по морю, ж/д, воздушному или внутреннему водному пути и груз при этом не перегружается, конвенция применяется ко всей перевозке в целом.

Однако если будет доказано, что утрата / повреждение / недостача или просрочка в доставке возникли на участке перевозки, осуществляемой другим видом транспорта, и вина автомобильного перевозчика отсутствует, его ответственность перед отправителем (получателем) определяется по тем же нормам и правилам, по которым перед автомобильным перевозчиком отвечает перевозчик другого вида транспорта.

2. Если стороны договора пришли к соглашению, что к отношениям между ними применяются положения Конвенции, суд при разрешении спорных вопросов должен

руководствоваться таким соглашением, за исключением случаев, когда императивными (обязательными) нормами применимого законодательства установлены иные правила.

Товарно-транспортная накладная CMR

В соответствии с Конвенцией, документом, подтверждающим заключение договора международной перевозки, является **накладная**. Форма накладной не является обязательной, однако Международным союзом автомобильного транспорта (IRU) была разработана форма накладной, рекомендуемая перевозчикам, экспедиторам, операторам и агентам для оформления и подтверждения договора перевозки (рисунок 1).

| | | | | | |
|--|--|--|---|---|--|
| 1 Отправитель (наименование, адрес, страна) Absender (Name, Anschrift, Land) | | | Международная товарно-транспортная накладная Internationaler Frachtbrief CMR Данная перевозка, несмотря на какие прочие договоры существуют в соответствии с условиями Конвенции о международной дорожной перевозке грузов (CMR) Diese Beförderung unterliegt trotz einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) | | |
| 2 Получатель (наименование, адрес, страна) Empfänger (Name, Anschrift, Land) | | | 16 Перевозчик (наименование, адрес, страна) Frachtführer (Name, Anschrift, Land) | | |
| 3 Место разгрузки груза Auslieferungsort des Gutes Место / Ort Страна / Land | | | 17 Последующий перевозчик (наименование, адрес, страна) Nachfolgende Frachtführer (Name, Anschrift, Land) | | |
| 4 Место и дата погрузки груза Ort und Tag der Übernahme des Gutes Место / Ort Страна / Land Дата / Datum | | | 18 Оговорки и замечания перевозчика Vorbehalte und Bemerkungen der Frachtführer | | |
| 5 Прилагаемые документы Beigefügte Dokumente | | | | | |
| 6 Знаки и номера Kennzeichen und Nummern | | | 7 Количество мест Anzahl der Packstücke | 8 Вид упаковки Art der Verpackung | 9 Наименование груза Bezeichnung des Gutes |
| 10 Статист. № Statistik - Nr. | | | 11 Вес брутто, кг Bruttogew., kg | 12 Объем, м³ Umfang in m³ | |
| 13 Указания отправителя (таможенная и прочая обработка) Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige amtliche Behandlung) | | | 19 Подлежит оплате: Zu zahlen vom: Статус Fracht Скидки Ermäßigungen Разность Zwischensumme Надбавки Zuschläge Дополнительные сборы Nebengebühren Прочие Sonstiges Итого к оплате Zu zahlende Ges.-Su. | | |
| 14 Возврат Rückerstattung | | | 20 Особые согласованные условия Besondere Vereinbarungen | | |
| 15 Условия оплаты Frachtzahlungsanweisungen | | | 21 Составлена Ausgefertigt | | |
| 22 Прибытие под погрузку Ankunft für Einladung Убытие Abfahrt | | | 23 Путевой лист № Fahrtenbogen-Nr. Фамилии Nachname водителей Fahrer | | |
| 24 Груз получен Gut empfangen | | | 25 Регистрац. номер/Амб. Kennzeichen Fahrzeug/Anhang | | |
| 26 Тагац/Кфз Fahrer/Kfz | | | 27 Тариф I за 1 км Tarif I pro 1 km | | |
| 28 Тарифное расстояние, км Tarifliche Entfernung, km | | | 29 Тариф II Tarif II | | |
| 30 Тарифное расстояние, км Tarifliche Entfernung, km | | | 31 Тариф III Tarif III | | |

Рисунок 1 – Форма товарно-транспортной накладной CMR

Согласно белорусскому законодательству (постановление Минтранса РБ от 20.02.2012 №11):

- CMR не является бланком строгой отчетности и заполняется сторонами договора перевозки исходя из требований ст. 6 КДПГ и положений Инструкции;
- стороны договора перевозки (грузоотправитель, грузополучатель и перевозчик) могут вносить в накладную не предусмотренные Инструкцией сведения, которые они считают наиболее важными и значимыми при выполнении перевозки.
- CMR-накладная представляет собой бланк, состоящий из 6 и более страниц.
- количество страниц CMR-накладной, имеющих подписи и печати (штампы) отправителя, подписи представителя перевозчика (водителя, экспедитора), должно быть достаточным для осуществления международной автомобильной перевозки грузов.
- Таможенным органам при совершении таможенных операций следует передавать не менее 3 страниц CMR-накладной, заверенных подписями и печатями (штампами) отправителя груза и подписями представителя перевозчика (водителя, экспедитора).

Накладная оформляется в 4-х экземплярах (рисунок 2).

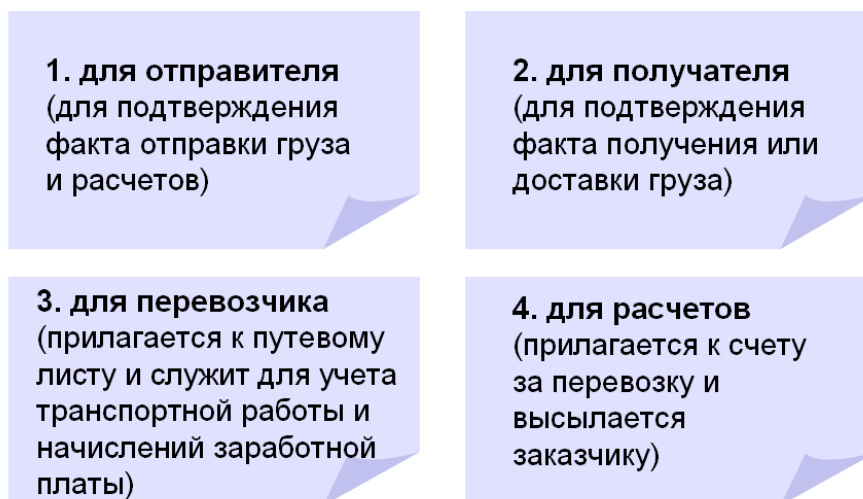


Рисунок 2 - Экземпляры CMR-накладной

Количество копий накладной определяется количеством пересекаемых грузом границ. На каждой границе оставляют 2 копии.

Для заполнения CMR-накладной необходимо выполнить следующие действия:

1. Графы 1 - 15, 21, 22 CMR-накладной заполняются отправителем груза.
2. В графах 1, 2 CMR-накладной указываются наименование, адреса, телефоны и страны местонахождения организаций, производящих соответственно отгрузку и получение груза.
3. В графе 3 CMR-накладной указываются страна и место, предназначенные для доставки груза. В графе 4 CMR-накладной указываются страна, место и дата принятия груза к перевозке.
4. Графа 5 CMR-накладной содержит перечень прилагаемых документов.
5. В графе 6 CMR-накладной указываются знаки и номера, обозначающие класс, подкласс перевозимых опасных грузов, классифицируемых по Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ).

6. В графе 7 CMR-накладной указывается количество мест груза.

7. В графе 8 CMR-накладной указывается род упаковки груза (коробки картонные, ящики деревянные, бочки металлические или пластмассовые, мешки холщовые или полиэтиленовые и так далее). Вид тары может указываться сокращенно.

8. В графе 9 CMR-накладной указывается наименование груза.

9. В графе 10 CMR-накладной указывается код товара (не менее четырех знаков) в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Таможенного союза.

10. В графе 11 CMR-накладной указывается вес брутто в килограммах (вес груза с упаковкой), а в графе 12 CMR-накладной указывается объем, занимаемый грузом, в кубических метрах (если груз измеряется в кубических метрах).

11. При большом перечне отправляемых грузов, который не представляется возможным поместить в бланке CMR-накладной, разрешается перечень этих грузов со сведениями о них в соответствии с графами 6 - 12 CMR-накладной прилагать к CMR-накладной.

В этом случае в графах 6 - 12 CMR-накладной необходимо указывать сведения о прилагаемых документах (наименование, номер, дата), в которых содержатся необходимые сведения о товарах, а в соответствующих прилагаемых к CMR-накладной документах должна содержаться ссылка на эту CMR-накладную с указанием ее номера и даты составления.

12. Графа 13 CMR-накладной содержит указания отправителя о наименовании, адресе и других реквизитах таможни, где будут совершаться таможенные операции.

В нижней части графы 13 CMR-накладной может указываться объявленная стоимость груза.

13. В графе 14 CMR-накладной указывается государственный номер полуприцепа или контейнера в случае вывоза их из-за границы после временного пребывания там.

14. В графе 15 CMR-накладной указываются условия оплаты товара по контракту купли-продажи в соответствии с Международными правилами толкования торговых терминов (Инкотермс) в действующей редакции.

15. В графе 21 CMR-накладной указываются наименование населенного пункта, где составлялась CMR-накладная, и дата ее заполнения.

16. Фактическое время и дата прибытия под погрузку и убытие из-под погрузки указываются в графе 22 CMR-накладной и заверяются отправителем подписью (с расшифровкой) и штампом.

Каждая графа заполняется соответствующей стороной, а именно:

- отправитель груза графы 1 - 15, 21, 22;
- перевозчик (экспедитор) - графы 16 - 19, 23, 25 - 29;
- получатель груза - графу 24.

В соответствии с КДПГ накладная является доказательством:

1. Заключения договора перевозки и его условий.

2. Принятия груза перевозчиком.

3. Того, что груз и его упаковка были сданы во внешне надлежащем состоянии, а число грузовых мест, их маркировка и нумерация соответствуют указанным в накладной.

Счёт-фактура — документ, удостоверяющий фактическую отгрузку товаров или оказание услуг и их стоимость. Данный документ выдается покупателю (заказчику) с двумя целями:

- зафиксировать факт, что заказ или работа выполнена.

– подтвердить сумму выплаченного НДС для того, чтобы потом его можно было зачесть.

Упаковочный лист – это товаросопроводительный документ, в котором содержится полный перечень товара по каждому товарному месту в отдельности. Упаковочный лист выступает в роли сопроводительного документа к инвойсу. Каждое предприятие разрабатывает форму документа самостоятельно. Упаковочный лист используется, когда отправляется большое количество наименований товаров или когда количество, вес или содержимое каждого индивидуального места различны. В упаковочном листе, в отличие от инвойса, не указывается стоимость товара.

Ветеринарный сертификат – это документ определенного образца, получаемый на животноводческие грузы, живых животных и различных товаров животного происхождения, подлежащие ветеринарной проверке государственным ветеринаром страны отправителя.

Фитосанитарный сертификат выдается на вывозимую за пределы Республики Беларусь подкарантинную продукцию, которая отвечает карантинным фитосанитарным требованиям страны-получателя. Государственным органом, осуществляющим контроль в области карантинных фитосанитарных мер, является Государственное учреждение «Главная государственная инспекция по семеноводству, карантину и защите растений» (<http://www.ggiskzr.by>). Учреждение находится в подчинении Министерства сельского хозяйства и продовольствия Республики Беларусь.

Сертификат происхождения товара (Certificate of origin) - это подписанная декларация, объявляющая страну происхождения товара. Сертификат, подтверждающий страну происхождения товаров, требуется, как правило, таможенными органами импортирующей страны с целью осуществления тарифных и нетарифных мер регулирования ввоза товара на таможенную территорию соответствующей страны и вывоза товара с этой территории (например, для начисления соответствующей ставки импортной пошлины, в том числе и льготной в случае предоставления товарам режима преференций). В Беларуси данный сертификат выдает Белорусская торгово-промышленная палата и ее представительства.

Литература: [13, 15, 18].

Перевозки скоропортящихся пищевых продуктов в международном сообщении

Перевозка скоропортящихся грузов — ответственный процесс, требующий учёта множественных факторов, позволяющих обеспечить его сохранность. Транспортировка всегда сопряжена с рядом рисков, поскольку груз на всём её протяжении нуждается в создании вокруг себя особых условий, отвечающих стандартам его хранения. Например, обеспечение подходящего температурного режима, контроль за уровнем влажности. Гарантировать их полное выполнение на протяжении всего пути — гораздо более сложная задача, чем поддержание тех же условий внутри обычных складских помещений. В этой связи, необходима качественная организация перевозки, предусматривающая непредвиденные обстоятельства и способная уберечь груз от их разрушительных воздействий. Это предполагает грамотное применение технических средств, понимание особенностей их работы, в том числе возникающих во время транспортировки.

К скоропортящимся относятся грузы, которые для обеспечения сохранности при перевозке требуют соблюдения температурного режима.

Скоропортящиеся грузы подразделяются на следующие группы:

- а) продукты растительного происхождения: фрукты, ягоды, овощи, грибы и др.;
- б) продукты животного происхождения: мясо различных животных и птиц, рыба, икра, молоко, яйца и др.;
- в) продукты переработки: молочные продукты, жиры различные, замороженные плоды, колбасные изделия и другие мясные продукты, сыры и т.п.;
- г) живые растения: саженцы, цветы и др.

К ним также относятся прочие грузы, необходимые для медицинских целей: кровь, лекарственные препараты, органы для пересадки, живые ткани, эмбрионы и т.д.

Каждому грузу соответствует определённый уровень **температурной обработки**. Всего можно выделить пять типов грузов:

- **Свежие.** В их случае предполагается, что они не должны быть подвержены высоким или низким температурам, которые могли бы изменить их состояние;
- **Охлажденные,** то есть грузы, которым необходим прохладный воздух от -6 до $+4^{\circ}\text{C}$;
- **Замороженные.** Здесь предполагается температура от -7 до -17°C ;
- **Глубокозамороженные.** Самая сильная степень заморозки без крайнего предела: от -18°C и ниже;
- **Подогретые.** В их случае требуется поддержание температуры выше, чем в окружающем воздухе.

Перевозка скоропортящихся грузов автомобильным транспортом, а, зачастую, и некоторыми другими морскими и воздушными средствами транспортировки, чаще всего необходима для следующих продуктов: практически всех видов мяса и рыбы, выпечки, овощей и фруктов, молока и всего, что из него получают, консервов, тортов, пирожных и прочих кондитерских изделий. В целом, данная сфера перевозок плотнее всего связана именно с пищевой промышленностью.

Условия перевозки скоропортящихся грузов:

Особенность перевозки скоропортящихся грузов заключается в том, что как бы оперативно она не выполнялась, почти всегда требуется соблюдение минимальных мер обеспечения безопасности провозимой продукции. Минимальная необходимость — оснащение транспорта холодильным оборудованием, способным поддерживать необходимый температурный режим на протяжении всего пути. Опасности на этом не исчерпываются, ведь есть риски химического или бактериологического характера, однако принятие мер по отношению к этим воздействиям будет бесполезно, если не обратить внимания на главное. Следующее, о чём следует позаботиться это:

- Состояние упаковки, в которой будет находиться продукт, её соответствие стандартам безопасности и условиям перевозки;
- Условия внутри камеры, предназначенной для перевозки скоропортящихся грузов, а конкретнее уровень температуры, наличие циркулирующих воздушных потоков, чистота, текущая ситуация с влажностью и учёт возможных изменений в процессе транспортировки;
- Варианты размещения груза в данной камере;
- Срок, необходимый для перевозки.

Правила перевозки скоропортящихся грузов автомобильным транспортом устанавливаются для каждого маршрута индивидуально, исходя из особенностей пути. В первую очередь само количество перевозок определяется количеством спроса, ну а товары, преимущественно принадлежащие к пищевой промышленности, разрешается группировать в одной камере по следующим категориям:

1. Молочные и мясные продукты;
2. Морепродукты и рыба;
3. Овощи, фрукты, зернобобовые, цитрусовые, ягоды.

Правильные условия перевозки скоропортящихся грузов обеспечиваются своевременной подготовкой различных этапов, предназначенных для осуществления качественной транспортировки:

- Выбирается груз из одной или нескольких групп товаров;
- Оценивается пригодность данного груза для перевозки, возможные риски, условия, необходимые для обеспечения его сохранности, в том числе осматриваются упаковки, предусматривается вероятность различных непредвиденных обстоятельств;
- Подбирается наиболее подходящее транспортное средство для перевозки с учётом его экономичности, безопасности и уместности в данном конкретном случае;
- Загружается товар, при этом снова упор делается на преимущества расположения, учитываются возможные риски при неправильном распределении грузов внутри камеры;
- Применение дополнительных мер предосторожности, исходя из конкретной ситуации;
- Оперативная доставка в место назначения и обеспечение безопасности груза на протяжении его транспортировки.

Перевозка скоропортящихся грузов может быть осложнена временем года и присущими ему температурными, а также погодными условиями. Учитывать необходимо не только обстоятельства в месте погрузки, но и в промежуточных пунктах, а также в месте назначения, где ситуация иногда отличается. Учитываются допустимые задержки, ввиду вероятности обледенения дороги, штормов, плохой видимости и прочих обстоятельств.

Международная перевозка пищевой продукции несколько отличается от транспортировки других грузов. На таможне ввозимая продукция должна пройти ветеринарный и фитосанитарный контроль. Для скоропортящихся продуктов предусмотрена ускоренная процедура оформления таможенных документов. Оформление подкарантинной продукции производится на специально оборудованных таможенных постах.

Продукты питания могут перевозиться различными видами транспорта. Преимущественно это автомобильный и железнодорожный транспорт. Для доставки некоторых жидких пищевых продуктов (спиртосодержащие напитки, концентраты фруктовых соков и т.д.) используются наливные цистерны или танк-контейнеры с соответствующими характеристиками, включая обеспечение термоизоляции и пароподогрева. Емкости многоразового употребления в обязательном порядке проходят дезинфекцию. Жидкие пищевые продукты также могут перевозиться в индивидуальной упаковке или транспортных емкостях от производителя.

Значительную часть **международных перевозок** пищевых продуктов составляет транспортировка замороженных и сильно охлажденных продуктов. Рефконтейнеры, которые обеспечивают надлежащий температурный режим, могут перевозиться морским, железнодорожным и автомобильным транспортом. Основная задача в перевозках грузов данного типа – не допустить повышения температуры внутри рефрижератора во время доставки и погрузочно-разгрузочных работ. Нарушение температурного режима ведет к развитию биохимических и микробиологических

процессов в продуктах питания, что может пагубно сказаться не только на качестве продукции, но и ее безопасности для потребителей. Помимо рефконтейнеров, для транспортировки грузов данного типа активно используются автомобильные рефрижераторы.

Международная перевозка пищевой продукции, как правило – моноперевозка, если только речь не идет о продуктах в герметичной таре. Продукты питания, для транспортировки которых не требуется поддержание специальных режимов, перевозятся в обычных контейнерах, за санитарное состояние которых несет ответственность перевозчик.

За качество груза несет ответственность поставщик, если фитосанитарный и ветеринарный сертификат в порядке, груз проходит таможенный досмотр и отправляется на склад. Получатель груза проверяет товар на соответствие требованиям, обозначенным в контракте.

Международная перевозка продуктов питания связана с определенным риском повреждения во время транспортировки. Если товар получил механические повреждения при перевозке или при загрузке внутреннее повреждение получила упаковка, при приеме товара требуется вызвать сюрвейера, который составит протокол досмотра, подкрепленный фотодокументами. Эксперт дает заключение о состоянии груза, размерах повреждений. Сюрвейер должен иметь необходимые знания и опыт, позволяющий максимально точно оформить документы, поскольку на их основании впоследствии будут разрешаться возможные судебные споры или производиться оценка убытков.

Правила перевозки скоропортящихся грузов:

Перевозка скоропортящихся грузов может быть осуществлена любым транспортом. Его выбор обуславливается самыми различными факторами, начиная от того, что позволяет финансовое состояние грузовладельца, до конкретных условий дороги, срочности, доступного времени и многого другого. Следует учитывать, что для каждого средства передвижения установлены соответствующие правила, рекомендации и ограничения, например:

1. Автомобильный транспорт регулируется 16 разделом «Правил автомобильных перевозок грузов», который устанавливает соответствующие нормы.
2. Авиатранспорт подчиняется тем правилам, которые содержатся в Авиационным правилам воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, а именно — главой 19 «Грузы, требующие особых условий перевозки».
3. Железнодорожный транспорт подчинён собственному перечню правил — «Правилам перевозок железнодорожным транспортом скоропортящихся грузов».
4. Морской транспорт корректирует свою деятельность по «Правилам морской перевозки скоропортящихся грузов в рефрижераторных контейнерах».

Для каждого вида транспорта, осуществляющего перевозку скоропортящихся грузов, характерны общие правила, которые основываются на рекомендациях и условиях, установленных для автомобилей. Все остальные способы транспортировки основываются на них и практически полностью дублируют большинство параграфов лишь с небольшими расхождениями, исходя из собственной специфики — морской, воздушной, железнодорожной и т.д.

Для перевозок скоропортящихся грузов на международном уровне создано соглашение о партнёрстве, устанавливающее стандарты данного вида взаимоотношений между странами. В нём содержатся стандарты для типов грузов, допустимых к использованию разных видов транспорта, и многое другое. Так, например, утверждены следующие пункты:

- Перечень критериев и разновидностей транспортных средств, удовлетворяющий требованиям для осуществления перевозок скоропортящихся грузов;
 - Способы и принципы проведения измерительных и оценочных работ, предназначенных для установления пригодности груза для перевозки;
 - Температурные условия, подходящие для сохранности скоропортящихся грузов.
- Кроме перечисленного существуют ещё и дополнительные условия:
- Различные виды грузов не должны соприкасаться друг с другом, предусматривается наличие ограждений из дерева или других материалов, допустимых соглашением;
 - При наличии продуктов, имеющих различное животное происхождение, транспортировка происходит в различных камерах или в несколько заходов, но ни в коем случае не все вместе;

- Строго запрещается нарушать сроки перевозки скоропортящихся грузов, установленные в документации.

Среди обязанностей отправителя — чётко проинструктировать фирму, осуществляющую перевозку, и документально зафиксировать допустимые и предпочтительные температурные режимы для транспортируемого продукта.

Как должен быть подготовлен скоропортящийся груз

Грузоотправитель должен предъявить скоропортящийся груз к перевозке в состоянии, соответствующем требованиям к качеству и упаковке, установленным государственными стандартами или техническими условиями. Тара для скоропортящихся грузов должна отвечать санитарно-гигиеническим требованиям, необходимым для сохранения груза при автомобильной перевозке.

Требования к приемке скоропортящегося груза к перевозке:

- Упаковка (согласно ГОСТу или технических условий);
- Тара (согласно санитарно-гигиенических норм);
- Температура груза (Согласно Правил автомобильных перевозок груза);
- Дополнительные сопроводительные документы (Разрешения, Ветеринарные и Карантинные сертификаты, Удостоверения качества).
- Пометки в ТТН о предельной продолжительности транспортировки и температуре перед погрузкой.

Перевозчик имеет право проверять качество товара к перевозке без вскрытия герметичной упаковки.

При перевозке скоропортящихся грузов, помимо путевого листа и товарно-транспортной накладной, водитель должен иметь следующие документы:

- санитарный паспорт транспортного средства;
- сертификат качества продукции либо удостоверение качества;
- карантинный сертификат;
- ветеринарное свидетельство.

После разгрузки скоропортящегося товара кузов транспортного средства должен пройти необходимую санитарную обработку.

Какой необходим транспорт для перевозки скоропортящихся грузов

Для перевозки скоропортящихся грузов используют любые виды транспортных средств. Единственное условие — их оборудование в соответствии с требованиями, предъявляемыми к данным типам перевозок. Основная задача данного транспорта — поддержание необходимой температуры с начала погрузки и до окончания транспортировки. При этом груз может нуждаться как в низких температурах, хранящих его в охлаждённом или замороженном состоянии, так и в тёплых камерах, способных обеспечивать подогретое состояние, что особенно актуально для хлебобулочных изделий. Необходимые температурные условия, обеспечиваются иногда каким-то одним, а иногда сразу несколькими средствами, действующими в комплексе:

- Материалами, используемыми в обшивке или самой конструкции, не позволяющими проникать внешним температурам внутрь камеры;
- Внутренней системой обогрева или охлаждения;
- Вентиляцией.

Транспортное средство, предназначенное для транспортировки скоропортящихся грузов, носит название «изотермический подвижной состав». Принято выделять две разновидности. Первая, универсальная, широко используется для самых распространенных типов скоропортящихся товаров — популярные продукты питания, массового производства: мясо, растительная пища и т.п. Вторая, специализированная, разновидность подстраивается под нужды одного конкретного груза, который требует каких-то специфических условий, обеспечивающих его сохранность в процессе транспортировки. Это актуально для перевозимых медикаментов, живых тканей, мальков, икры и других привередливых грузов.

Существует несколько способов обеспечения необходимого температурного режима внутри грузовой камеры:

- Ледники подразумевают применение льда, способствующего охлаждению внутри помещения;
- Рефрижераторы обеспечивают нужный температурный режим за счёт компрессорного парового холодильного оборудования;
- Термосы не влияют на температуру внутри помещения, но поддерживают её текущий уровень благодаря тому, что препятствуют возникновению внешних воздействий, способных повлиять на груз.

Перевозка скоропортящихся грузов может быть осуществлена различными видами транспорта. Наиболее распространённые — железнодорожные и автомобильные. Также широкое применение имеют водные средства передвижения. А вот воздушный транспорт применяется значительно реже, ввиду того, что он намного дороже, сопряжён с перепадами давления и требует наличия в пунктах отправки и назначения места для взлёта и посадки, которое, на практике, встречается далеко не повсеместно.

Железнодорожный транспорт наиболее востребован в сфере перевозок скоропортящихся грузов. Это вызвано относительной дешевизной данного вида транспорта, а также его вместимостью. Кроме того, железнодорожный транспорт очень надёжен, поскольку движется по специально оборудованным путям, что позволяет избежать непредвиденных рисков, задержек, проблем на дороге и прочих обстоятельств. В этой связи данный вид транспорта широко применяется для перевозок мясных, молочных и рыбных продуктов, различных жидкостей и жиров, масел, фруктов и овощей. Холодильные камеры в этих условиях защищены от случайных повреждений. Дорога позволяет избежать встрясок и столкновений. Также существенную роль играет и то, что сегодня железнодорожные пути проложены между значительным количеством крупных городов, что обеспечивает своевременные поставки скоропортящихся грузов практически в любую точку страны, а при возникновении необходимости и за её пределы.

Следует отметить, что встречаются как отдельные рефрижераторные вагоны в составе, так и целые поезда, выполняющие то же назначение.

Железнодорожные перевозки скоропортящихся грузов

Среди тех преимуществ, которые предоставляет отправителю скоропортящихся грузов железнодорожный транспорт, следует отметить следующие:

1. Благодаря возможности использования множества вагонов, за одну перевозку позволительно перемещать в крупных объёмах различные группы товаров, которые нельзя транспортировать, например, в одной холодильной камере автомобиля;
2. Использование централизованного контроля даёт возможность оперативно получать информацию о состоянии всех транспортируемых грузов;
3. Железнодорожный транспорт значительно экономичнее альтернативных средств транспортировки скоропортящихся грузов.

Ввиду того, что различные грузы имеют собственные особенности, обуславливающие выбор подхода к их транспортировке, принято выделять три основные группы:

1. Грузы особо срочной доставки. Это наиболее прихотливые типы грузов, которые требуют особой оперативности транспортировки, ввиду того, что могут быстро испортиться. Сюда входят как растительные продукты, особенно ранние, так и живая рыба, морепродукты и тому подобное. Минимальные задержки в пути могут негативно отразиться на качестве товара.
2. Грузы срочной доставки. Как правило, это замороженные товары либо продукция переработки молока или мяса, которая хоть и имеет ограниченный срок хранения, всё же не испортится от незначительных опозданий в графике. В этом случае он более гибок.
3. Грузы, срок доставки которых не ограничен. Здесь нет жёстких рамок температуры или чётких ограничений по времени. Срочность, как правило, обуславливается высокой ценой груза, намерением отправителя как можно скорее доставить его в пункт назначения.

Исходя из всех особенностей скоропортящегося груза, определяется размер железнодорожного состава, его техническое оборудование и процедуры, которые могут потребоваться в процессе перевозки.

Выделяются следующие категории железнодорожных транспортных средств по перевозке пищевых продуктов:

- Вагоны-рефрижераторы. Они оборудованы холодильными установками и обладают цельнометаллическим кузовом с тепловым изолирующим слоем.

- Вагоны-термосы. Эти вагоны не располагают холодильными аппаратами, но благодаря теплоизоляции могут определённое время поддерживать необходимую температуру.

- Вагоны-цистерны. Они применяются для транспортировки сыпучих, жидких и затвердевающих пищевых грузов.

- Цистерны-термосы для молока.

- Изотермические цистерны для перевозки вина и виноматериалов.

- Универсальные контейнеры. Они обеспечивают многократную перевозку, имеют стандартные размеры и приспособления для погрузки-разгрузки. Различаются среднетоннажные (масса брутто 3-5 тонн) и крупнотоннажные (масса брутто свыше 10 тонн) контейнеры. Контейнеры рефрижераторные. Отличаются от обычных контейнеров необходимостью подсоединения к электрической сети.

Автомобильный транспорт, применяемый для транспортировки скоропортящихся грузов, включает множество разновидностей средств для перевозки. Это и вариации прицепов, и использование кузовов и многое другое. Как правило, автомобиль не является транспортным средством, выполняющим промежуточную перевозку, требующую последующую транспортировку как это происходит при использовании водного или железнодорожного видов транспорта. Машинные грузоперевозки следует от места, где товар производился, непосредственно в пункт его реализации. Кроме того, автотранспорт может выполнять перевозку грузов от места производства в пункты погрузки или же доставлять уже перевезённый товар с вокзалов и пристаней. Использование автомобилей сопряжено со значительными рисками, и оборудование каждой отдельной единицы транспорта предполагает знание характеристик товара, соблюдение мер предосторожности и тщательную подстройку камеры, обеспечивающей температурный режим под уровень, приемлемый для сохранности груза. Это требует дополнительных расчётов, учитывающих специфику каждого конкретного случая, что, однако, легко выполняется квалифицированными специалистами.

Водный транспорт предназначен для значительных объёмов грузов. Он является распространённой альтернативой в те периоды, когда трассы и железные дороги забиты транспортом. Перевозки по суше могут быть осложнены, в то время как морские пути остаются открыты для оперативных доставок грузов. Кроме того, при больших объёмах перевозка с использованием плавсредств заметно снижает стоимость перевозки. Как правило, водный транспорт не покрывает весь маршрут и нуждается в поддержке какого-либо сухопутного средства передвижения, что, однако, всё равно даёт возможность сэкономить на дальних перевозках. Специфической особенностью морских перевозок скоропортящихся продуктов являются риски механических повреждений груза, вызванные сильной качкой. В этой связи необходимо использовать плотную укладку, обеспечивающую безопасность от ударов или непредвиденного скольжения.

Воздушный транспорт является наиболее быстрым средством для перевозок скоропортящихся грузов. Он покрывает значительные расстояния за самое быстрое время, что даёт возможность в принципе отказаться от термической обработки груза. Особенно это подходит для продукции, требующей низкой температуры, ввиду того, что воздух, циркулирующий снаружи во время полёта, обеспечивает достаточное охлаждение. Авиатранспорт широко применяется для лекарственных препаратов, органических тканей, скоропортящихся ягод. Растения, в равной степени, нуждающиеся и в подходящей температуре, и в солнечном свете, также наиболее целесообразно перевозить по воздуху, ввиду того, что долгая транспортировка наземным транспортом может пагубно сказаться на их состоянии.

Перевозка воздушным транспортом

Воздушный транспорт не специализируется на грузовых перевозках, а использует данную услугу лишь как дополнение к обычным пассажирским рейсам. Причина этого очевидна - высокая стоимость, из-за которой применение подобных транспортных средств нерентабельно, поскольку стоимость провоза груза по воздуху более чем в сто раз выше, нежели его транспортировка по железной дороге.

Кроме того, воздушный транспорт имеет собственный регламент по части грузов, чётко определяющий их допустимое количество и максимальные габариты, что также значительно усложняет процесс транспортировки.

В этой связи данные средства передвижения в сфере перевозки скоропортящихся грузов применяется редко, только в исключительных случаях, когда нет иного выхода. Преимущества воздушного транспорта в том, что он использует кратчайшие маршруты и, двигаясь с огромной скоростью, оперативно доставляет груз в любую точку мира. Данный метод целесообразен для дорогостоящих лекарственных препаратов, которые могут испортиться, находясь в длительном пути, либо какой-то другой продукции, требующей своей скорейшей транспортировки — быстро увядающие растения, сложные химические растворы с ограниченным сроком действия.

Воздушные перевозки требуют от клиента оформления внушительной сопроводительной документации, исчерпывающе описывающей груз, его качества, условия, необходимые к выполнению в процессе полёта, которые следует выполнять для обеспечения сохранности провозимых объектов.

Для каждого вида грузов установлены индивидуальные правила перевозки. Например, цветы запрещено держать в одном отсеке с овощами или фруктами, а рыбу следует транспортировать также, как и мокрые грузы — в специальных контейнерах. Исходя из особенностей того, что требуется перевезти, необходимо заведомо узнать правила упаковки и размещения своего типа груза в отсеках воздушного транспорта, чтобы не столкнуться с неожиданностями. Как правило, все регламентированные условия и нормы служат для обеспечения сохранности грузов, поэтому к ним следует прислушиваться.

Перевозка скоропортящихся грузов в прямом смешанном сообщении - еще один вид транспортировки

В сфере перевозок скоропортящихся грузов широко распространено смешанное сообщение, то есть такое, которое объединяет сразу два или более видов транспорта. Причины для этого могут быть самые различные, начиная от особенностей местности и заканчивая экономическими соображениями. Как правило, в смешанных сообщениях не участвует воздушный транспорт, а все остальные его разновидности — водные, железнодорожные, автомобильные — комбинируются во всех возможных вариациях. К примеру, до порта груз может быть доставлен на автомобиле, оттуда транспортироваться на судне до другой пристани, где будет осуществлена погрузка на поезд, направляющийся к конечному пункту назначения. Подобный подход требует особого внимания к оформлению документации, где необходимо чётко указывать сроки погрузок и разгрузок, риски и требования. Как правило, в момент перевалки, скоропортящийся груз инспектируется специалистами, чтобы удостовериться в его сохранности на текущем этапе перевозки.

Описанная схема очень сложна для реализации, поскольку требует грамотной стратегии своей реализации. Для упрощения её понимания разработаны некоторые правила для транспортных средств и регулирования работы пунктов перевалки. Для отдельных схем, возлагающих на себя подобные обязанности, периодически приемлемы общие правила, в то время как более крупные пункты могут разрабатывать собственную специфику обслуживания грузов. Смешанное сообщение предполагает наличие складов, способных поддерживать температурные режимы, необходимые для обеспечения сохранности товара, ожидающего транспорт. В холодное время года становится особенно актуальным оснащение перевалочных пунктов отопительным оборудованием, что особенно необходимо для теплолюбивых растений и их плодов.

Перевозки скоропортящихся грузов в смешанном сообщении требуют стандартизации для упрощения процедур загрузки и разгрузки. Для этой цели в Японии и Западной Европе предусмотрены так называемые изотермические контейнеры, которые имеют одинаковые размеры и вместимость. Они выдерживают наружные температуры от низких, вплоть до - 45°C включительно, до высоких

+45°C. Это даёт возможность работать в любой сезон, независимо от погодных обстоятельств. Чёткое представление о размере контейнера позволяет удобно размещать их на платформах и в трюмах, предварительно расчищая место из единственного, количественного показателя. Надёжные системы поддержания температуры обеспечивают внутри любого контейнера уровень охлаждения, оптимальный для каждого конкретного груза. При этом сами системы различны и не стандартизированы. Можно встретить как холодильное оборудование, так и установки с жидким азотом либо сухим льдом.

Примерно 9/10 всех изометрических контейнеров использует холодильное оборудование, поскольку его проще всего применить в большинстве случаев, не дорого использовать, причём, нет необходимости зависеть от каких-либо дополнительных ресурсов. Однако данные системы охлаждения не обладают достаточной надёжностью и очень просто выходят из строя. Используемый в них дизель-генератор — хрупкое устройство, способное повредиться или износиться в самый ответственный момент. Для того чтобы обезопасить себя от подобных неожиданностей, фирмы, обеспечивающие перевозку, часто используют альтернативные источники питания, которые находятся на транспортном средстве как раз для разрешения подобных ситуаций. Это встречается как на плавсредствах, так и на железнодорожном или автомобильном транспорте.

Установки, использующие жидкий азот и сухой лёд, намного надёжнее. Их проще использовать, но здесь приходится пренебречь универсальностью и экономичностью — главными преимуществами механического холодильного оборудования.

Изометрические контейнеры загружаются на платформы или снимаются с них при помощи специальных механизмов.

Следует отметить, что перевозка скоропортящихся грузов в смешанном сообщении — ответственный процесс, требующий проработанной системы и проработки всех этапов для его грамотной реализации. Необходимо учитывать время прибытия транспорта, а также следить за правильным оформлением сопроводительной документации, чтобы не столкнуться с непредвиденными обстоятельствами. Кроме того, нужно учесть особенности груза и условия перевозки, чтобы правильно выбрать упаковку и тип контейнера. Только так, взвесив все преимущества и риски, можно эффективно воспользоваться данным способом транспортировки скоропортящихся грузов.

Перевозка опасных грузов в международном сообщении

В Беларуси правила перевозки опасных грузов регламентируется Постановлением Министерства по чрезвычайным ситуациям РБ 8 декабря 2010 г. N 61 «Об утверждении правил по обеспечению безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом в Республике Беларусь» в редакции от 29 декабря 2016 года/

ДОПОГ – это соглашение, в рамках которого 49 государств согласовали общие правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом через их границы и по их территориям.

Сокращение «ДОПОГ» (Европейское соглашение о международной Дорожной Перевозке опасных Грузов). Сокращение «ADR» на французском языке (Accord europe'en relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route).

В соответствии с ДОПОГ предусматриваются следующие классы опасных грузов:

Класс 1 Взрывчатые вещества и изделия

Класс 2 Газы

Класс 3 Легковоспламеняющиеся жидкости

Класс 4.1 Легковоспламеняющиеся твердые вещества, самореактивные вещества и твердые десенсибилизированные взрывчатые вещества

Класс 4.2 Вещества, способные к самовозгоранию

Класс 4.3 Вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при соприкосновении с водой

Класс 5.1 Окисляющие вещества

Класс 5.2 Органические пероксиды

Класс 6.1 Токсичные вещества
Класс 6.2 Инфекционные вещества
Класс 7 Радиоактивные материалы
Класс 8 Коррозионные вещества
Класс 9 Прочие опасные вещества и изделия

Класс 1 - взрывчатые материалы, которые по своим свойствам могут взрываться, вызывать пожар с взрывчатым действием, а также устройства, содержащие взрывчатые вещества, и средства взрывания, предназначенные для производства пиротехнического эффекта.

Делятся на 6 подклассов

Класс 2 - газы сжатые, сжиженные охлаждением и растворенные под давлением, отвечающие хотя бы одному из следующих условий:

-абсолютное давление паров при температуре 50 град. С равно или выше 3 кгс/кв. см (300 кПа);
-критическая температура ниже 50 град. С.

6 подклассов.

Класс 3 - легковоспламеняющиеся жидкости, смеси жидкостей, а также жидкости, содержащие твердые вещества в растворе или суспензии, которые выделяют легковоспламеняющиеся пары, имеющие температуру вспышки в закрытом тигле 61 град. С и ниже;

3 подкласса.

Класс 4 - легковоспламеняющиеся вещества и материалы (кроме классифицированных как взрывчатые), способные во время перевозки легко загораться от внешних источников воспламенения, в результате трения, поглощения влаги, самопроизвольных химических превращений, а также при нагревании;

3 подкласса.

Класс 5 - окисляющие вещества и органические пероксиды, которые способны легко выделять кислород, поддерживать горение, а также могут, в соответствующих условиях или в смеси с другими веществами, вызвать самовоспламенение и взрыв;

2 подкласса.

Класс 6 - ядовитые и инфекционные вещества, способные вызывать смерть, отравление или заболевание при попадании внутрь организма или при соприкосновении с кожей и слизистой оболочкой;

2 подкласса

Класс 7 - радиоактивные вещества с удельной активностью более 70 кБк/кг (2 нКи/г).

Класс 8 - едкие и коррозионные вещества, которые вызывают повреждение кожи, поражение слизистых оболочек глаз и дыхательных путей, коррозию металлов и повреждения транспортных средств, сооружений или грузов, а также могут вызывать пожар при взаимодействии с органическими материалами или некоторыми химическими веществами;

3 подкласса

Класс 9 - вещества с относительно низкой опасностью при транспортировании, не отнесенные ни к одному из предыдущих классов, но требующие применения к ним определенных правил перевозки и хранения;

2 подкласса.

Определив класс опасности груза, перейдем к выявлению ООН номера опасного груза.

В колонке "Номер ООН" указан номер ООН соответствующего вещества.

В колонке "КодГНГ" указан код груза в соответствии с Гармонизированной номенклатурой грузов.

В колонке "Примечание" указаны дополнительные замечания по данному наименованию груза.

Сведения о коде ГНГ носят рекомендательный характер.



К каждому классу опасного груза предъявляются различные требования по транспортировке, подробнее о котором можно узнать из документа.

В общей практике перевозка опасных грузов требует исправной (при необходимости – герметичной) тары. Применяется строгий подход к соблюдению правил упаковки груза в мешки, контейнеры, банки, бутылки и т.д.: материалы, габариты, допустимая степень наполняемости. Также при транспортировке автомобилем тара должна быть надежно закреплена.

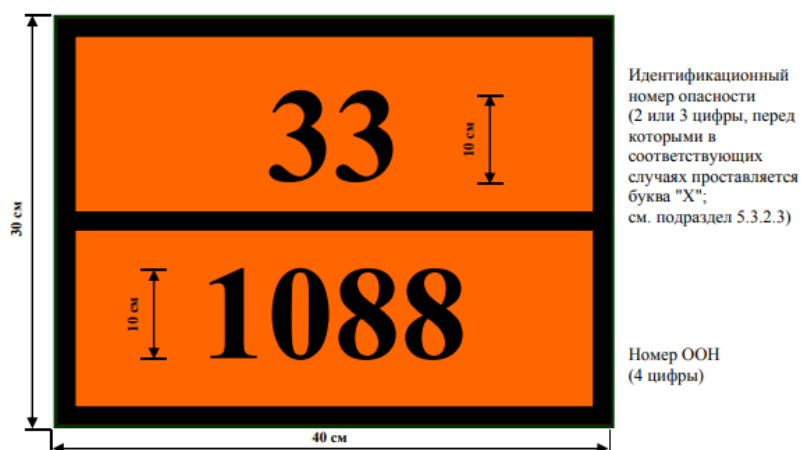
Перевозить опасные вещества различного происхождения в одном кузове разрешается лишь, если возможность такой транспортировки официально регламентирована.

Маршруты перевозки опасных грузов должны пролегать вне крупных городов. В случаях, когда это невозможно, дорога в городе не должна находиться рядом с учреждениями образования, зонами отдыха, автомобильными стоянками, заправками и промышленными зонами.

Требования к компании-перевозчику опасного груза:

- Лицензии для организации перевозок опасных грузов;
- Специализированный транспорт удовлетворяющий требованиям законодательства;
- Специалисты, имеющие свидетельства о прохождении специальной подготовки.

Пример таблички оранжевого цвета с идентификационным номером опасности и номером ООН



Как правило, на транспортной единице, наряду с документами, перечисленными в Правилах дорожного движения, должны находиться следующие перевозочные документы:

- транспортный документ;
- письменные инструкции на случай аварии или чрезвычайной ситуации;
- ДОПОГ-свидетельство о специальной подготовке водителей транспортных средств, перевозящих опасные грузы;

- согласование маршрута дорожной перевозки опасного груза;
- свидетельство о допусчении транспортных средств к перевозке некоторых опасных грузов;
- свидетельство о загрузке контейнера/транспортного средства;
- удостоверение личности для каждого члена экипажа транспортного средства с фотографией;
- другие документы, необходимые в соответствии с положениями других нормативных документов и международных договоров Беларуси.

Перечень и количество перевозочных документов, а также их содержание зависят от вида и количества перевозимых опасных грузов, способа их перевозки и пр.

Перевозка крупногабаритных и тяжеловесных грузов в международном сообщении

Негабаритный груз (Oversize load) – это груз, весогабаритные параметры которого превышают допустимые при транспортировке размеры и установленные правилами дорожного движения нормы.

Негабаритные грузы подразделяются на:

- крупногабаритные;
- тяжеловесные;
- длинномерные.

К крупногабаритным и (или) тяжеловесным грузам чаще всего относятся:

1. Транспортные средства (спецтехника, сельхоз техника, промышленная техника, водный транспорт).
2. Промышленные конструкции (буровые вышки, платформы, энергетическое оборудование и др.).
3. Строительные материалы.

Перевозка тяжеловесного или крупногабаритного груза разрешается только в тех случаях, когда такой груз не может быть разделен на отдельные части без риска его повреждения. Если же груз может быть разделен на части, в получении разрешения на его транспортировку будет отказано.

Перевозка крупногабаритных и тяжеловесных грузов разрешается в том случае если груз:

- не ограничивает видимость водителя;
- не мешает управлению транспортным средством и не нарушает его устойчивость;
- не закрывает светоотражатели, фары, номерные знаки;
- не создает излишнего шума, отвлекающего водителя и других участников дорожного движения;
- не загрязняет проезжую часть и окружающую среду.

При транспортировке негабаритных грузов используют специальные знаки:

1. Крупногабаритный груз.
2. Длинномерное транспортное средство.

Если перевозка осуществляется в темное время суток, то груз должен иметь соответствующее освещение:

- спереди – фонарь или световозвращатель белого цвета
- сзади – фонарь или световозвращатель красного цвета.

Водитель, осуществляющий перевозку, имеет право останавливать транспортное средство только на специально обозначенных автостоянках, расположенных за пределами дороги.

При транспортировке крупногабаритных грузов особые требования также предъявляются к техническому состоянию автомобиля.

Для формирования маршрута транспортировки негабаритных грузов необходимо учитывать пропускные способности мостов, тоннелей и дорожного покрытия;

Особенности перевозки негабаритных грузов по территории разных государств регламентируются их национальным законодательством. Главное условие – наличие у транспортной компании подходящей спецтехники для перевозки, а также разрешений.

Следует отметить, что международные перевозки негабаритных грузов требуют согласования с национальными органами, осуществляющими разрешительную работу в области организации дорожного движения. Иногда перевозка крупногабаритных или тяжеловесных грузов перекрытие

дорог общего назначения, в некоторых случаях демонтаж линий электропередач или укрепление дорожного покрытия на отдельных участках дорог (например, мостах).

Определенные требования предъявляются и к грузу, его установке на транспорте. Часто для негабаритных грузов разрабатывается индивидуальная схема погрузки, изготавливается несколько комплектов креплений, наносится обязательная маркировка с указанием веса и центров тяжести.

Водитель специализированного транспортного средства должен периодически осматривать крепления, проверять надежность фиксации груза, проверять его расположение на платформе.

При выборе стратегических решений, касающихся организации транспортного процесса, необходимо учитывать следующие основные факторы:

- ☐ возможности существующих транспортных и логистических компаний;
- ☐ технические возможности существующих транспортных средств, а также грузоподъемных машин и механизмов;
- возможности существующих дорог;
- требования к качеству осуществления перевозки;
- объемы и сроки перевозок;
- необходимости значительных капитальных затрат на работы по подготовке и осуществлению таких перевозок;
- необходимости проведения большого числа согласований практически на всех уровнях, включая государственные.

Транспортировка негабаритных грузов является сложным и длительным процессом и поэтому делится на несколько этапов:

- подбор подходящей транспортной или логистической фирмы;
- подбор специального транспорта с учетом всех характеристик конкретного груза;
- выбор оптимального маршрута следования;
- оформление необходимых разрешений;
- организация сопровождения груза.

Выбор маршрута перевозки груза преследует главную цель – обеспечить безопасность транспортировки груза и надлежащие условия его перевозки. Также оптимальный выбор маршрута перевозки грузов позволяет обеспечить безопасность других участников дорожного движения. Особенное значение этот фактор имеет для негабаритных грузов. Маршрут перевозки уникально тяжелого груза должен быть составлен так, чтобы не допустить повреждения других автомобилей или дорожного покрытия.

Организатор перевозок и заказчик предоставляют информацию в соответствующие дорожные организации. Это делается по той причине, что транспортная сеть может быть непригодна для перевозки крупногабаритного груза. Например, перевозке негабарита могут мешать электропровода, мосты, различные сооружения. Такие проблемы решаются индивидуально для каждого случая. Следует помнить, что маршрут перевозки опасного груза составляется особенно тщательно, чтобы избежать возможных проблем в дороге.

Далее происходит согласование маршрута перевозки в соответствующих организациях, которые занимаются выдачей специальных разрешений.

Документы, которые необходимо предоставить для получения нужных разрешений, следующие:

- маршрут транспортировки груза;
- адрес загрузки и выгрузки;
- точный вес и размеры всех перевозимых грузов;
- спецификация на груз;
- чертежи груза.

Перевозка негабарита допускается только в тех случаях, если выполняется ряд условий:

- Груз не ухудшает обзор водителю;
- Не оказывает негативного влияния на устойчивость транспортного средства;
- Не закрывает светоотражатели, осветительные устройства, опознавательные знаки, не препятствует восприятию сигналов, подаваемых водителю рукой;

– Не создает шумов, не поднимает пыль при транспортировке, не вредит дороге и окружающей среде.

Если же одно из этих условий нарушается во время следования, в задачу водителя входит устранить нарушение. Если по какой-либо причине это невозможно, необходимо прекратить движение, в противном случае будет выписан штраф за перевозку крупногабаритного груза

В обязанности водителя крупногабаритного груза входит:

- перед выездом убедиться в исправности груза и на протяжении всего пути проверять это;
- на дороге держаться правее и при необходимости остановиться в подходящем месте, чтобы позволить скопившимся сзади автомобилям проехать, или уступить дорогу движущимся навстречу автомобилям.

В обязанности перевозчика крупногабаритного груза входит:

- организовать перевозку так, чтобы она наименьшим образом препятствовала и угрожала другим участникам движения;
- избегать перевозку в часы пик и в другое время, когда из-за дорожных или погодных условий и частоты движения это опасно и является причиной препятствия движения другим автомобильным средствам;
- при возможности избегать перевозку в жилых местностях, также по улицам с интенсивным движением и перекресткам;
- учитывать находящиеся на обочине постройки: знаки дорожного движения, линии электропередач и т.д. При необходимости договориться с владельцем дороги о временном устранении препятствий, находящихся на дороге;
- строго следовать установленному маршруту. При необходимости изменить маршрут следует вновь ходатайствовать о новом специальном разрешении.

За обеспечение безопасности негабаритного груза во время транспортировки отвечает фирма-перевозчик и непосредственно водитель, выполняющий рейс. Однако зачастую этого бывает недостаточно, поскольку отправитель хочет перестраховаться, чтобы полностью быть уверенным в том, что дорогостоящий груз будет доставлен в пункт назначения вовремя в целости и сохранности. В таких случаях транспортные компании предлагают воспользоваться услугой сопровождения негабарита.

В сопровождении груза участвуют так называемые «автомобили прикрытия» - транспортные средства, оснащенные специальными сигналами, а в некоторых случаях и спецмаркировкой. Таким образом, присутствие автомобилей прикрытия оповещает всех участников дорожного движения о том, что производится транспортировка негабарита, соблюдается особый скоростной режим и другие правила перевозки негабаритного груза.

Кроме автомобилей прикрытия, в сопровождении негабарита могут также участвовать машины сопровождения и охраны. Их присутствие позволяет сделать грузоперевозку максимально защищенной и безопасной.

Кроме того, на транспортных средствах, перевозящие крупногабаритные и тяжеловесные грузы должны быть установлены опознавательные знаки «Автопоезд», «Крупногабаритный груз» и «Длинномерное транспортное средство».

Знак «автопоезд» обозначается в виде трех фонарей оранжевого цвета, расположенных горизонтально на крыше кабины с промежутками между ними от 150 до 300 мм. Такой знак устанавливается на грузовых автомобилях и колесных тракторах с прицепами, а также на сочлененных автобусах и троллейбусах.

Знак «крупногабаритный груз» обозначается в виде щитка размером 400х400 мм с нанесенными по диагонали красными и белыми чередующимися полосами шириной 50 мм со световозвращающей поверхностью.

Знак «длинномерное транспортное средство» обозначается в виде прямоугольника размером не менее 1200х200 мм желтого цвета с каймой красного цвета (ширина 40 мм), имеющего световозвращающую поверхность. Такой знак устанавливается сзади транспортных средств, длина которых с грузом или без груза составляет более 20 м, и автопоездов с двумя и более прицепами. При

невозможности размещения знака указанного размера допускается установка двух одинаковых знаков размером не менее 600х200 мм симметрично оси транспортного средства

Одним из важнейших этапов организации процесса перевозки крупногабаритных грузов является получение всех необходимых разрешений.

Специальные разрешения выдаются только тогда, когда груз нельзя перевозить по частям или на другом транспортом средстве.

Специальное разрешение должно содержать следующую информацию:

- дата получения заявления и выдачи разрешения;
- вид перевозки;
- категория груза;
- маршрут перевозки;
- срок действия разрешения;
- с кем согласовано разрешение;
- регистрационный номер тягача;
- название перевозчика, его адрес и телефон;
- размер оплаты, дата и номер платежного документа;
- номер и дата выдачи разрешения;
- подпись лица, выдавшего разрешение;
- подпись лица, получившего разрешение.

Специальное разрешение действует на конкретную дорогу и конкретный товар. При изменении маршрута, следует переоформить разрешение.

Стоит иметь в виду, что получение специального разрешения на перевозку негабарита занимает много времени. Заказчик перевозки должен учитывать, что получение специального разрешения из-за границы может занять несколько недель. Срок оформления разрешения варьируется в зависимости от страны, например, в Эстонии, Финляндии и Швеции можно получить разрешение за 1-2 дня, в России может уйти до трех недель.

Перевозка по территории Российской Федерации

Крупногабаритным и (или) тяжеловесным принимается груз, при перевозке которого превышен один или несколько параметров:

- ширина – 2,55м;
- длина автопоезда – 20м;
- высота – 4м;
- масса автопоезда – 40т.

Разрешения на осуществление международных перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов выдаются Федеральной автомобильно-дорожной службой России.

Для получения разрешения необходимо предоставить заявление на перевозку, схему транспортного средства, документы на прицеп и тягач, копию допуска к международным перевозкам, документы на груз.

Заявление для получения разрешения на международную перевозку крупногабаритного и (или) тяжеловесного груза подается в Федеральную автомобильно-дорожную службу России или в орган, уполномоченный этой службой. Заявление должно содержать все сведения о характере и категории груза, параметрах массы и габаритах транспортного средства, предполагаемых сроках перевозки, маршруте движения и другую дополнительную информацию. В заявлении должен быть указан вид разрешения (разовое или на длительный срок), которое желает получить заявитель.

Разовое разрешение выдается на одну перевозку груза по определенному маршруту в указанные сроки. Разрешения на определенный срок выдаются только для перевозки грузов 1 категории 1 на срок от 1 до 3 месяцев.

Вместе с заявлением на получение разрешения предоставляется схема автопоезда с изображением на ней всех участвующих в перевозке транспортных средств, количества осей и колес,

взаимного расположения колес и осей, распределения нагрузки по осям и на отдельные колеса с учетом возможного неравномерного распределения нагрузки по длине оси.

Органы, уполномоченные выдавать разрешения на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов, при получении заявления должны зарегистрировать его в специальном журнале, проверить правильность заполнения заявления, соответствие технических характеристик тягача и прицепа возможности осуществления данного вида перевозки и достаточность представленных данных для принятия решения о выдаче соответствующего разрешения.

В случаях, когда в заявлении содержатся ошибки или информация представлена не в полном объеме, она должна быть дополнительно запрошена у заявителя.

При выборе маршрута перевозки крупногабаритного или тяжеловесного груза должны быть оценены грузоподъемность и габариты инженерных сооружений на предлагаемом маршруте, чтобы обеспечить безопасность перевозки и сохранность автомобильной дороги и инженерных сооружений, оценена необходимость принятия иных мер по обеспечению безопасности движения на маршруте перевозки.

При необходимости, возможность перевозки крупногабаритного и тяжеловесного груза по дорогам может определяться специальным проектом, предусматривающим проведение специальных мероприятий по усилению инженерных сооружений и обеспечению мер безопасности перевозок.

В случае, если будет установлено, что по маршруту, предложенному заявителем, перевозка данного груза не представляется возможной или для осуществления такой перевозки требуется составление специального проекта или проведение обследования, орган, рассматривающий заявление, обязан уведомить об этом заявителя и предложить ему другой маршрут или разработку специального проекта.

В случае несогласия заявителя с решением органа, рассматривающего заявление об изменении маршрута движения или отказе в выдаче разрешения, эти решения могут быть обжалованы:

- в Федеральной автомобильно-дорожной службе России;
- в органах исполнительной власти Российской Федерации;
- в суде.

Согласование маршрута перевозки грузов категории 1 должно производиться в срок до 7 дней, а категории 2 - до 20 дней.

Пример разрешения на перевозку по территории РФ:

После получения разрешения перевозчик согласовывает эту перевозку с Госавтоинспекцией МВД РФ субъектов, на территории обслуживания которых проходит маршрут перевозки. При согласовании определяются специальные требования к порядку перевозки груза, исходя из условий обеспечения безопасности дорожного движения, и выдается специальный пропуск, предоставляющий право на движение транспортного средства. Согласование производится в срок до 5 дней.

При международной перевозке пропуск выдается Главным управлением ГАИ.

Бланки пропусков изготавливаются типографским способом со специальной защитой от подделки. Выданные пропуска регистрируются в специальном журнале, содержащем следующие сведения: N п/п, N пропуска, дату выдачи, Ф.И.О. получившего пропуск, роспись в получении.

Пропуск помещается в правом нижнем углу лобового стекла транспортного средства.

Перевозка крупногабаритных и тяжеловесных грузов категории по населенным пунктам осуществляется в период наименьшей интенсивности движения, а вне населенных пунктов - в светлое время суток. В темное время суток по дорогам вне населенных пунктов, а также при интенсивном движении в светлое время суток перевозка допускается только при условии сопровождения груза.

При согласовании разрешения на перевозку груза Госавтоинспекция определяет необходимость и вид сопровождения. Сопровождение может осуществляться:

- автомобилем прикрытия;
- патрульным автомобилем ГАИ.

Сопровождение автомобилем прикрытия обязательно во всех случаях, когда:

- ширина транспортного средства с грузом превышает 3,5 м;
- длина автопоезда более 24 м.

Автомобиль прикрытия выделяется перевозчиком груза или грузоотправителем.

Участие в сопровождении патрульного автомобиля ГАИ необходимо, если:

- ширина транспортного средства превышает 4,0 м;
- длина автопоезда превышает 30,0 м;
- транспортное средство при движении вынуждено хотя бы частично занимать полосу встречного движения;
- в процессе перевозки предполагается необходимость оперативного изменения организации движения с целью обеспечения безопасности проезда;

В иных случаях необходимость сопровождения определяется Госавтоинспекцией исходя из дорожных условий, интенсивности движения и состава транспортного потока.

Сопровождение патрульным автомобилем ГАИ осуществляется на договорной основе.

В качестве автомобиля прикрытия используется автомобиль с проблесковым маячком оранжевого или желтого цвета, на котором обычно установлено табло, предупреждающее об особенностях груза.

Автомобиль прикрытия должен двигаться впереди на расстоянии 10 – 20 м уступом с левой стороны по отношению к сопровождаемому транспортному средству, перевозящему крупногабаритный и тяжеловесный груз, т.е. таким образом, чтобы его габарит по ширине выступал за габарит сопровождаемого транспортного средства.

Скорость движения не должна превышать по дорогам 60 км/ч, а по мостовым сооружениям - 15 км/ч. При этом разрешенный режим движения может иметь переменный характер на различных участках маршрута.

Во время перевозки крупногабаритного и тяжеловесного груза запрещается:

- отклоняться от установленного маршрута;
- превышать указанную в разрешении скорость движения;
- осуществлять движение во время гололеда, а также при метеорологической видимости менее 100 м;
- двигаться по обочине дороги, если такой порядок не определен условиями перевозки;
- останавливаться вне специально обозначенных стоянок, расположенных за пределами дороги;
- продолжать перевозку при возникновении технической неисправности транспортного средства, угрожающей безопасности движения;
- выезжать в рейс без разрешения, с просроченным или с неправильно оформленным разрешением на перевозку, при отсутствии подписей указанных в нем должностных лиц;
- вносить в разрешение на перевозку крупногабаритного или тяжеловесного груза дополнительные записи.

Контроль за соблюдением допустимых весовых параметров и габаритов транспортных средств осуществляют органы управления дорогами, органы Российской транспортной инспекции и Государственной автомобильной инспекции.

В случае отсутствия у водителя разрешения на перевозку крупногабаритного или тяжеловесного груза транспортное средство задерживается для оформления протокола, который подписывается должностными лицами, осуществляющими контроль за перевозкой и соблюдением весовых параметров и габаритов транспортных средств, а также водителем.

Перевозка по территории Польши

Максимальные допустимые параметры ТС по дорогам Польши:

- Длина тягача с полуприцепом: 16,5 метров;
- Длина автопоезда (грузовик с прицепом): 18,75 метров;
- Ширина: 2,55 метров;
- Высота: 4,0 метра.

Максимально допустимая масса автопоезда: 40 тонн. Нагрузка на ось: 10 тонн.

Проезд негабаритного транспортного средства разрешен только после получения разрешения соответствующей категории, которое выдается в форме административного решения по просьбе заявителя, при условии внесения соответствующей оплаты.

Разрешения на проезд транспортного средства выдаются по просьбе: лица выполняющего автомобильные перевозки, организатора перевозки, экспедитора, грузоотправителя или грузополучателя.

Для транспортных средств, чей максимальный вес и размеры превышают допустимые, для передвижения по территории Польши необходимо получить специальное разрешение в Генеральном Управлении Национальных Дорог.

Заявки на получение разрешения должны подаваться как минимум за две недели до начала перевозки. Заполненную заявку необходимо распечатать и отправить.

Штрафы, взимаемые с транспортных средств, чей вес и/или размеры превышают максимальный разрешенный, и которые движутся без соответствующего разрешения:

- 1) 1.500 злотых – отсутствие разрешений категории I-II
- 2) 5.000 злотых – отсутствие разрешений III-VI
- 3) отсутствие разрешений категории VII:
 - a) 500 злотых – превышение допустимых весовых параметров и нагрузки на ось или габаритов до 10%
 - b) 2.000 злотых – превышение весовых параметров и нагрузки на ось или габаритов свыше 10% и не более 20%
 - c) 15.000 злотых – в других случаях
- 4) 5.000 злотых – перевозка негабаритного груза через мост без разрешения дорожной администрации (категория V и VI)
- 5) 3.000 злотых - перевозка негабаритного груза через мост с нарушением условий , определенных дорожной администрацией
- 6) 6.000 злотых – перевозка негабаритных грузов через мост при условии несогласования дорожной администрацией
- 7) 2.000 злотых – условия выполнения перевозки негабаритного груза без соблюдения требований при перевозке по разрешению категории VII.

Проезд по территории Латвии

Допустимые габариты:

- ширина – 2,5м;
- высота – 4м;
- длина тягача с полуприцепом – 16,5м;
- длина автопоезда – 18,35м;
- максимальная полная масса ТС для дорог A1-A15, включая участки этих дорог, находящиеся в населенных пунктах – 40,0 т;
- для всех других дорог (P1-P133) – 30т.

Для передвижения грузовых автомобилей, превышающих максимально допустимые значения габаритов и (или) массы, требуется получить специальное разрешение в Управлении Движения при Латвийской Дорожной Администрации.

Заявка направляется в трех экземплярах не позже 10 дней до начала перевозки и должна содержать следующую информацию: наименование и адрес, марку, тип автотранспортного средства, регистрационный номер, количество осей и расстояние между ними, нагрузка на каждую ось, габариты и собственную массу транспортного средства, вид груза, его габариты и массу, при необходимости схему транспортного средства с грузом, максимально допускаемую скорость транспортного средства, место погрузки и разгрузки (точные адреса), предусматриваемые пограничные переходы и маршрут перевозки.

Таблица категорий разрешений и оплата за выдачу разрешений

| Категория разрешений и орган, выдающий разрешения | Параметры тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств | Дороги, по которым разрешен проезд | Срок действия | Оплата (злотых) |
|--|--|---|---------------|-----------------|
| I – Делимые грузы Дорожная администрация | а) габариты и вес АТС не превышающие допустимые параметры б) нагрузка на оси не превышает допустимые по дорогам с нагрузкой на ведущую ось до 11,5 т; | муниципальные, районные, областные указанные в разрешении | 1 | 50,00 |
| | | | 6 | 100,00 |
| | | | 12 | 200,00 |
| II – Спецтехника Региональный офис | а) длина, высота и ширина АТС не превышает допустимые параметры б) нагрузка на оси не превышает допустимые по данной дороге с) ширина не превышает 3,5 м; | дороги общего пользования , за исключением скоростных автомагистралей и | 12 | 100,00 |
| III – Неделимые грузы Региональный офис; Таможенный офис на границе | а) нагрузка на оси и вес не превышает допустимые параметры б) ширина не превышает 3,2 м с) длина не превышает : – 15м грузового АТС, – 23м для комбинированного АТС; д) высота не превышает 4,3 м; | дороги общего пользования | 1 | 200,00 |
| | | | 6 | 400,00 |
| | | | 12 | 1 200,00 |
| | | | 24 | 2 000,00 |
| IV – Неделимые грузы GDDKiA, Таможенный офис на границе | а) общий вес не превышает допустимые параметры , б) ширина не превышает 3,4 м с) длина не превышает – 15 м для грузовых автомобилей – 23 м для комбинированного автотранспортного средства – 30 м для комбинированного АТС с управляемыми осями д) высота не превышает 4,3 м, е) нагрузка на оси не превышает допустимые параметры по дорогам с нагрузкой на ведущую ось до 11,5 т; | национальные дороги | 1 | 500,00 |
| | | | 6 | 1 000,00 |
| | | | 12 | 2 000,00 |
| | | | 24 | 3 000,00 |

| | | | | |
|---|--|--|----|----------|
| V – Неделимые грузы GDDKiA | a) нагрузка на оси не превышает допустимые параметры, действующие по данной дороге, b) ширина не превышает 3,4 м, c) длина не превышает : – 15 м для грузового автотранспортного средства , – 23 м для комбинированного , – 30 м для комбинированного АТС с управляемыми осями d) высота не превышает 4,3 м , e) общая масса АТС не превышает 60 т; | дороги общего пользования | 1 | 600,00 |
| | | | 6 | 1 200,00 |
| | | | 12 | 2 400,00 |
| | | | 24 | 3 600,00 |
| VI – Неделимые грузы GDDKiA | a) ширина не превышает : – 3,4 м для однополосной дороги , – 4 м для двухполосной дороги b) длина не превышает – 15 м для грузового автотранспортного средства – 23 м для комбинированного АТС – 30 м для комбинированного АТС с управляемыми осями c) высота не превышает 4,3 м d) общая масса АТС не превышает 60 т e) нагрузка на оси не превышает допустимые параметры , действующие по дорогам с нагрузкой на ведущую ось до 11,5 | Национальные дороги, перечисленные в списке , который выдается вместе с разрешением категории VI | 1 | 800,00 |
| | | | 6 | 1 600,00 |
| | | | 12 | 3 200,00 |
| | | | 24 | 4 800,00 |
| VII – Неделимые грузы GDDKiA | габариты и общая масса определенная в разрешения категории I-VI нагрузка на оси превышающие допустимые параметры , по дорогам с нагрузкой на ведущую ось до 11,5 т; | определенные в разрешении дороги | | * |

а) 500 злотых – разовый проезд тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств , по которым установлены превышающие параметры для разрешений типа III и IV и для которых общий вес и нагрузки на оси не превышают допустимые.

б) 1.600 злотых – разрешение на один проезд во всех других случаях

с) $On = rj + (n-1) \times 0,7 \times rj$ – оплата за разрешение при многоразовых проездах; n – количество поездок; rj – сбор за выдачу разрешения при разовом проезде тяжеловесного и крупногабаритного транспортного средства

Проезд по территории Литвы

Максимальные допустимые значения для проезда по дорогам Литвы, превышение которых требует получения специального разрешения на перевозку :

- ширина – 2,55м;
- длина тягача с полуприцепом – 16,5м;
- длина автопоезда – 18,75м;
- высота – 4м;
- масса автопоезда – 40 тонн.

Специальные разрешения на неделимый груз выдает Государственная инспекция

Международный сертификат взвешивания грузовых транспортных средств (MCBТС) выдается в целях упрощения процедуры пересечения границ, позволяет избежать многократного дополнительного, в том числе контрольного, взвешивания на маршруте движения за исключением следующих обстоятельств:

- несоответствие весовых характеристик, указанных в сертификате и путевой документации (CMR, CARNET TIR);
- при дозагрузке, частичной разгрузке либо перегрузке груза в другое транспортное средство, а также при передаче груза под другой таможенный режим;
- несоответствие данных, указанных в сертификате, и данных о контролируемом транспортном средстве (тип транспортного средства, регистрационные номера);
- несоответствие особых весовых характеристик данным, указанным в сертификате.

Проезд по территории Германии

Допустимые параметры транспортного средства:

- ширина – 2,55м;
- длина тягача с полуприцепом – 16,5м;
- длина автопоезда – 18,75м;
- допустимая полная масса автопоезда – 40 тонн.

Специальное разрешение на перевозку тяжеловесных и крупногабаритных грузов можно получить от транспортных органов на пунктах пересечения границ в случаях, если груз нельзя разделить по техническим причинам или потому, что это повлечет избыточные расходы, и если его перевозка по железной дороге или по воде, по крайней мере, в течение большей части пути или невозможна, или влечет за собой избыточные расходы. Стоимость оформления разрешения на перевозку крупногабаритного или тяжеловесного груза по территории Германии примерно 500 евро.

Проезд по территории Украины

Допустимые характеристики транспортного средства:

- ширина – 2,65м;
- высота – 4м;
- длина автопоезда – 22м;
- допустимая полная масса автопоезда – 38 тонн.

Для перевозки грузов, превышающих максимально допустимые веса и габариты, или если груз выступает за задний габарит транспортного средства больше чем на 2 метра необходимо получить специальное разрешение. Для получения разрешения необходимо обратиться в Укравтодор.

В заявке на получение спецразрешения указывается: маршрут перевозки, тип и регистрационный номер ТС, дата пересечения границы Украины, количество и взаимное расположение осей и колес ТС, нагрузки на ось с указанием максимальной, полная масса груженого ТС, вес и расположение груза, габариты ТС с грузом, фамилия водителя.

Получив заявку, дорожные службы проводят комплекс работ, который включает:

- анализ технических данных транспортных средств, которые будут выполнять перевозку негабаритного груза, их технического состояния и готовность к безопасному/безаварийному выполнению работ

– определение маршрута движения – он определяется, исходя из весовых и габаритных параметров транспортного средства, перевозимого им груза и несущей способности дорог (мостов, переездов и т.д.). При выборе маршрута может потребоваться дополнительное обследование (в некоторых случаях – и испытание), искусственных сооружений, по результатам которых может потребоваться разработка и выполнение операций, связанных с их усилением. Это может существенно увеличить сроки получения разрешения. Если общая масса груза и транспортного средства превышает 60 тонн, то владелец автомобильной дороги (улицы) может потребовать дополнительного обследования (испытания) сооружений, инженерных сетей, коммуникация и зданий, при необходимости – проведения их усиления (укрепления). Это работы проводятся за счет заказчика (организатора) перевозки негабаритного груза

– расчет стоимости за проезд.

Сбор за превышение весовых и (или) габаритных параметров транспортных средств (в \$/км пробега):

1. за превышение полной массы:

– от 38 до 42 т включительно – 0,07

– от 42 до 50 т включительно – 0,10

– от 50 до 60 т включительно 0,27

– свыше 60 т за каждые следующие 10 т – 0,78

2. за превышение допустимых параметров ширины, высоты, длины – 0,03 с каждого параметра.

После получения платы, указанной в расчете, организация, проводившая обследование, в течение 10 дней должна выдать заказчику (перевозчику) согласование проезда негабаритного транспорта. Его необходимо предоставить в ГАИ, чтобы получить разрешение на негабаритные перевозки по автомобильным дорогам.

Если общая высота автомобиля, перевозящего негабаритный груз, превосходит 4,5 метра, необходимо будет дополнительно согласовать маршрут со службами, отвечающими за эксплуатацию электросетей. Так же потребуются разрешение от железнодорожников, если на маршруте следования расположен железнодорожный переезд.

Разрешение на негабаритные перевозки должно включать:

– регистрационный номер и марку автомобиля

– данные водителя

– габариты и вес транспорта

– маршрут движения с полным перечислением населенных пунктов, а так же улиц, по которым будет осуществляться движение

– дополнительные сведения – например, время транзита, ограничения по скорости передвижения и т.д.

Стоимость взвешивания транспортного средства:

– с расцепкой – 75 UAH;

– без расцепки – 50 UAH.

Международный сертификат взвешивания грузовых транспортных средств (MCBTC) выдается в целях упрощения процедуры пересечения границ, позволяет избежать многократного дополнительного, в том числе контрольного, взвешивания на маршруте движения за исключением следующих обстоятельств:

– несоответствие весовых характеристик, указанных в сертификате и путевой документации (CMR, CARNET TIR);

– при дозагрузке, частичной разгрузке либо перегрузке груза в другое транспортное средство, а также при передаче груза под другой таможенный режим;

– несоответствие данных, указанных в сертификате, и данных о контролируемом транспортном средстве (тип транспортного средства, регистрационные номера);

– несоответствие особых весовых характеристик данным, указанным в сертификате.

Тема 6.1 Таможенные территории и таможенный контроль

Литература: [13, 15, 18, 20].

Товар – это любое движимое имущество, в том числе валюта и валютные ценности, различные виды энергии, а также транспортные средства (далее – ТС).

Лицо, перемещающее товар – это лицо, являющееся собственником товара, его покупателем либо выступающее в ином качестве, достаточном для совершения с товаром действий, предусмотренных таможенным кодексом от собственного имени.

Перевозчик – это лицо, фактически перемещающее товар либо являющееся ответственным за использование ТС.

Таможенный режим – совокупность положений, определяющих статус товаров и ТС, перемещаемых через таможенную границу для таможенных целей.

Выпуск товара – это передача таможенными органами товаров и ТС после их таможенного оформления в полное распоряжение лица, перемещающего товар.

Таможенное оформление – процедура помещения товаров и ТС под определенный таможенный режим и завершения действия этого режима.

Таможенный контроль – это совокупность мер, осуществляемых таможенными органами Республики Беларусь, в целях обеспечения соблюдения законодательства в таможенном деле Республики Беларусь и международного законодательства.

Методы государственного регулирования: тарифные и нетарифные.

Таможенные платежи – установленные законодательством таможенные пошлины, налоги, таможенные сборы, сборы за выдачу лицензии и др. платежи.

Перемещение товаров и ТС через таможенную границу РБ проводится в соответствии с таможенными режимами:

1. По импортным товарам:

- свободного обращения,
- активного совершенствования (переработки),
- временного пользования (временного ввоза),
- обратного ввоза в неизменном состоянии (реимпорт),
- обратного ввоза в измененном состоянии,
- перевозки под таможенным надзором (транзит).

2. Для экспортируемых товаров:

- экспортной поставки,
- пассивного совершенствования (переработки вне таможенной территории РБ),
- временного пользования за пределами таможенной территории (временный вывоз),
- обратного вывоза в неизменном состоянии (резэкспорт),
- перевозки под таможенным надзором (транзит).

Таможенное оформление может быть предварительным и основным. Предварительное таможенное оформление производится в целях идентификации товаров, ТС и сопроводительных документов для таможенных целей, а также для проверки соблюдения нетарифных мер государственного регулирования. Идентификация товара для таможенных целей – наложение печатей и пломб на товар или проверка этих пломб. Идентификация ТС – проверка на каком ТС перевозиться товар и соответствие ТС документам.

Основное таможенное оформление заключается в помещении товара под определенный таможенный режим и определении условий его дальнейшего использования.

Таможенное оформление производится по распоряжению таможенных органов в специальных местах. В качестве которых могут выступать пункты таможенного оформления (ПТО) и склады таможенного хранения (СВХ).

Пункт таможенного оформления – это место с комплексом зданий и сооружений, предназначенное для таможенного оформления и размещения таможенных органов. ПТО могут быть республиканскими и ведомственными.

Республиканские ПТО утверждаются Совмином и бывают пограничными и внутренними. Внутренние ПТО расположены на транспортных узлах, аэропортах, терминалах.

Ведомственные ПТО открываются по решению таможенного комитета на территории юридических лиц и могут функционировать как СВХ открытого типа.

СВХ – это территория, на которой расположен комплекс зданий и сооружений, которые используются для размещения и обработки товаров и ТС, находящихся под таможенным контролем.

Таможенный контроль осуществляется путем проверки документов и сведений о грузе, таможенного досмотра, учета товаров и ТС, устного опроса, проверки системы учета и отчетности.

Склады временного хранения предназначены для временного удержания товара (не более 2-х месяцев) для целей производства предварительного и основного таможенного оформления. Они бывают открытого и закрытого типа. СВХ открытого типа оказывают услуги для любых юридических лиц, закрытого типа используются для оказания услуг ограниченному количеству юридических лиц либо для определенной категории товаров.

3. Общая процедура таможенного оформления товаров.

Декларант может воспользоваться общей процедурой таможенного оформления при следующих условиях:

- 1) производство таможенного оформления в согласованных с таможей местах,
- 2) письменного декларирования товаров в установленной форме,
- 3) обязательное присутствие уполномоченного лица декларанта при таможенном оформлении,
- 4) обязательное предоставление необходимых документов,
- 5) обеспечение погашения таможенных платежей.

Декларирование производится путем заявления определенного таможенного режима использования товара. Заявление это оформляется в виде грузовой таможенной декларации (ГТД), в которой указывается реквизиты отправителя, получателя и гаранта, информация о ТС, сведения о таможене отправления и таможене назначения, описание товара, таможенная стоимость, таможенный режим и т.д.

Декларация составляется в письменном, устном либо электронном виде лицом фактически перемещающим товар, таможенным агентом либо другим лицом по поручению названного выше лица. Подается не позднее 15 дней после пересечения грузом границы (максимально 45 дней).

Таможенное оформление начинается с момента регистрации декларации и заканчивается моментом, в котором получено разрешение на использование товара в определенном таможенном режиме. С теми странами, с которыми отсутствует таможенный контроль, проводится не таможенное, а статистическое декларирование

товаров. Статистическая декларация оформляется на бланке ГТД в течение пяти дней после получения товара, если стоимость сделки превышает 200 евро.

Обеспечение погашения таможенных платежей производится посредством внесения причитающихся к уплате таможенных платежей на депозитный счет таможни (1-ый способ уплаты), 2-ой способ уплаты – гарантия третьих лиц, 3-ий способ – залог товаров и ТС, 4-ый способ – перевозка по процедурам МДП и АТА, 5-ый способ – перевозка товара таможенным перевозчиком.

Общая процедура таможенного оформления включает в себя следующие этапы:

1. Операции, предшествующие заявлению товаров в соответствующем таможенном режиме: получение документов органов экспортно-импортного контроля, получение документов, подтверждающих обеспечение уплаты таможенных платежей, доставка товаров в назначенных таможней ПТО и регистрация размещенных на территории ПТО товаров и документов на них.

2. Операции, связанные с декларированием товаров, к которым относится: представление таможенной декларации и разрешение органов экспортно-импортного контроля.

3. Операции, связанные с выдачей разрешения на использование товаров в заявленном таможенном режиме: принятие таможенной декларации к рассмотрению, проверка сведений, указанных в ней, выдача разрешений на использование товаров в заявленном режиме и на перемещение товаров за пределы ПТО.

С правовой точки зрения перевозка под таможенным контролем является отдельным видом перевозки, при которой отправителем товаров является таможня отправления, а получателем – таможня назначения.

Разрешение на перевозку товаров под таможенным контролем является одновременно разрешением таможни на использование товаров и ТС в режиме транзита. Это разрешение является также требованием таможни к перевозчику о доставке товаров и ТС в установленные таможней место и срок, а также по определенному маршруту.

Процедура перевозки под таможенным контролем предшествует основному таможенному оформлению и направлена на его упрощение.

Объекты процедуры перевозки под таможенным контролем являются:

1. Ввезенные товары, ТС и документы на них в том числе перевозимые транзитом, а также вывозимые из РБ за исключением случаев производства их основного таможенного оформления соответственно в пунктах ввоза или вывоза;

2. Товары и ТС, перемещаемые между складами;

3. Другие товары в случаях определяемых законодательством.

Субъекты процедуры перевозки товаров и ТС под таможенным контролем являются: перевозчик, таможня, органы экспортно-импортного контроля, лицо, экспедирующее пункт ввоза и вывоза либо склад.

Перевозчик может воспользоваться этой процедурой при следующих условиях:

1) заявителем таможенного режима выступает резидент или нерезидент РБ, который имеет право владения товаром по договору перевозки либо на других основаниях,

2) представлен документ контроля за доставкой товаров и другие документы, необходимые для таможенных целей. Такими документами могут быть бланки ДКД-1 и ДКД-2, книжка МДП, карнет АТА,

3) соблюдены ограничения, установленные для соответствующих категорий товаров законодательством РБ,

4) выполнены меры по обеспечению соблюдения таможенного законодательства:

- надлежащее оборудование ТС (Свидетельство о допуске на 1 год),
 - таможенное сопровождение товаров,
 - перевозка товаров и документов на них таможенным перевозчиком.
- 5) обеспечена возможность идентификации товаров,
 - 6) обеспечена уплата таможенных платежей,
 - 7) соблюдение срока и места доставки.

Процедура перевозки под таможенным контролем состоит из следующих этапов:

1. Операции, связанные с выдачей разрешения на перевозку под таможенным контролем:
 - уведомление о пересечении таможенной границы или о намерении вывезти товары и ТС за границу (принятие уведомления таможенной производится в течение 10 мин. после выдачи пограничными войсками учетно-контрольного листка на въезд на территорию пункта пропуска),
 - предоставление документов органов экспортно-импортного контроля и других документов, подтверждающих обеспечение уплаты таможенных платежей и документа контроля доставки (ДКД). Эти документы представляются в течение часа, а для ДКД краткой формы в течении 20 минут после принятия уведомления. Принятие ДКД и прилагаемых документов производится в течение 20 минут. Электронный документ - 10 минут.
 - определение таможенной места и срока доставки, а при необходимости и маршрута перевозки (например, для опасных грузов),
 - выдача таможенной разрешения на перевозку под таможенным контролем (20 мин.).
2. Операции, связанные с доставкой товаров из пункта ввоза до СВХ или пункта вывоза (т.е. перевозка).
3. Операции, связанные с предоставлением товаров и ТС в месте доставки (производятся операции по основному таможенному оформлению).

Место доставки определяется на основании ТТН в соответствии с реестром мест доставки. В качестве документа контроля доставки может быть бланк ДКД-1 (2), книжка МДП, книжка АТА, иные документы, определяемые ГТК.

Перевозке под таможенным контролем подлежат следующие документы:

- 1) товаротранспортные документы (оформление факта передачи товара и факта перевозки),
- 2) документы, содержащие необходимые сведения о товарах, их стоимости и стране происхождения (счет-фактуры, спецификации, сертификат происхождения товара),
- 3) свидетельство о допуске ТС к перевозке под таможенными печатями и пломбами,
- 4) документы, обеспечивающие возможность идентификации товаров,
- 5) ранее выданное таможенное разрешение в отношении вывозимых товаров.

При проведении таможенного контроля осуществляется проверка соответствия сведений, содержащихся в представленных перевозчиком документах, сведениям реестра, сертификатов обеспечения уплаты таможенных платежей. Проверяется номер гос. регистрации ТС, наименование отправителя, получателя, перевозчика, код товара в соответствии с ТНВЭД РБ на уровне 4-х знаков, стоимость, количество, страна происхождения товара, ПТО таможни назначения, в которые направляется товар, место и дата составления СМР накладной.

Процедура таможенного досмотра проводится при наличии следующих оснований:

- 1) отсутствие на ТС средств идентификации, их нарушение либо отличие маркировки пломб и печатей от маркировки, указанной в документах,

- 2) нарушение целостности грузового отделения,
- 3) отсутствие в книжке МДП отметок таможен отправления или транзита,
- 4) отсутствие в ТТН подписей или печати отправителя и перевозчика,
- 5) наличие ориентирующей информации о правонарушении в области таможенного дела,
- 6) наличие в документах подчисток, исправлений, не заверенных перевозчиком или отправителем,
- 7) выявление несоответствия сведений, указанных в сопроводительных документах, сведениям таможенных документов.

Тема 6.2 Система описания и кодирования товара в международных перевозках

Литература: [14, 15, 16, 26].

Таможенный налог в отличие от других видов налогов устанавливается для каждого отдельного товара (типа товара). По форме, таможенный налог представляет собой достаточно длинный список пошлин (тарифов), в одной колонке которого описываются товары, а в другой указывается величина таможенного налога для каждого из них.

Во всем мире вместо словесного описания товаров принято давать их унифицированное (одинаковое) обозначение при помощи специальных знаков (кодов).

Наибольшее распространение получила Гармонизированная система описания и кодирования товаров (Harmonized commodity description and coding system (сокр. Harmonized System - HS)) - стандартизированная система классификации товаров в международной торговле. Это международные правила классификации и статистической информации по товарам, поступающим во внешнюю торговлю. Она включает новую международную унифицированную товарную номенклатуру - подробный многоцелевой перечень ввозимых и вывозимых товаров, распределенных по специальной классификационной схеме.

Гармонизированная система описания и кодирования товаров разработана Советом таможенного сотрудничества в 1983 году (внесены изменения и дополнения Протоколом от 24 июня 1986 года).

В соответствии с Гармонизированной системой (ГС) товары классифицируются как по назначению (оборудование, автомобиль и т. д.), так и по отраслям экономики (продукция машиностроительной отрасли, продукция химической промышленности и т. д.). Выделенным категориям товаров присваиваются шестизначные коды (коды из 6 цифр) (рис.6.1).

| | | | | | |
|------------------|---|---|---|---|---|
| X | X | X | X | X | X |
| Группа | | | | | |
| Товарная позиция | | | | | |
| Субпозиция | | | | | |

Рисунок 6. 1. Схема изображения кода обозначения товара в Гармонизированной системе

Например, 090111 - это кофейные зерна; 950310 – игрушки. Благодаря Гармонизированной системе имеется возможность характеризовать товар, подвергшийся преобразованию. Так, кофейные зерна, после переработки, превращенные в растворимый кофе, получают новый код - 210111.

Хотя Гармонизированная система не может описывать товары во всех деталях, она, тем не менее, отражает их существенные признаки и указывает на проведенные над ними производственные операции. Некоторые страны детализируют номенклатуру до кодов, состоящих из 8 или 10 цифр (рис.6.2 и 6.3).

| | | | | | | | |
|--------------------------------|---|---|---|---|---|--|---|
| Х | Х | Х | Х | Х | Х | Х | Х |
| Код товара в соответствии с ГС | | | | | | Дополнительная детализация для стран ЕС | |
| | | | | | | | |

Рисунок 6. 2. Схема изображения кода обозначения товара в ТН ЕС

| | | | | | | | | | |
|------------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Х | Х | Х | Х | Х | Х | Х | Х | Х | Х |
| Группа | | | | | | | | | |
| Товарная позиция | | | | | | | | | |
| Субпозиция | | | | | | | | | |
| Субпозиции различных уровней | | | | | | | | | |

Рисунок 6. 3. Структурная схема кода ТН ВЭД ТС

Элементами обозначений Гармонизированной системы являются группы и позиции. Группы - это два первых знака в описании Гармонизированной системы, совпадающих у товаров одной группы (01, 02, ..., 96, 97). Позиции - это четыре знака, используемые в отдельных случаях для указания происхождения товара, чтобы определить его соответствие требованиям торгового договора. Дальше идет детализация товара до 10 знаков.

Гармонизированная система позволяет очень быстро переводить название товара и обрабатывать внешнеторговые данные, не используя его длинное словесное описание. В Республике Беларусь, в рамках единого таможенного тарифа Таможенного союза Беларуси, Казахстана и России, используется разработанная на основе Гармонизированной системы описания и кодирования товаров Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД), состоящая из 10 цифр (знаков).

В Европейском союзе нашла применение комбинированная номенклатура с восьмизначным кодом, который несет дополнительную информацию о товаре, интересующую таможенные учреждения. Если страна X еще не присоединилась к системе комбинированной номенклатуры и к тому же изменения седьмой и восьмой цифр кода на данный момент не меняют в стране X количество таможенных взносов, в таможенном уставе все равно имеется ссылка, что страна X использует комбинированную номенклатуру. Для статистических, таможенных и торговых целей в стране X, при описании товара может использоваться девять знаков. К шести цифрам Гармонизированной системы добавляются два знака комбинированной номенклатуры, и последняя цифра - национальный код X, используемый в описании характерного для страны X товара, важного с точки зрения защиты внутреннего рынка (например, пиломатериалов или сезонных товаров).

В странах Восточной Европы в качестве девятого знака выступает общепринятый национальный код. Его вводят для либерализации торговли с условием сохранения мест производства только в стране X с тем, чтобы защитить ее специфический национальный товар. В отдельных случаях такой код рассматривается как способ отстаивания интересов национальных производителей. Если это не «О», он может существенно повлиять на размер таможенной пошлины. Код товара определяется национальным законодательством. В странах Европейского союза разработан целый список требований, устанавливающих различные пошлины для сезонных товаров, либо освобождающих многие товары от уплаты таможенной пошлины на период до 2013г.

Во многих странах описание товаров дается девятью цифрами и называется Национальной комбинированной номенклатурой, но на самом деле число цифр не ограничено. Гармонизированная система постоянно меняется на основе рекомендаций

Всемирной таможенной организации. Развитые государства в одностороннем порядке могут предоставлять развивающимся странам льготы в рамках так называемой Всеобщей системы преференций, которая была утверждена Конференцией ООН по торговле и развитию. Каждое государство разрабатывает собственные требования к странам, которым предоставляются преференции, в отношении переработки товаров, но при этом остается в силе положение Всемирной торговой организации, утверждающее право всех государств на равные преференции и недопустимость дискриминации. Режим преференций предполагает уменьшение ввозной пошлины вплоть до 100%, т.е. нулевую пошлину для некоторых товаров. Льготы оговариваются в отдельном международном документе, иногда - вместе с ограничением количества импортируемых товаров, т.е. выделяется квота. Определенные таможенные льготы есть у Республики Беларусь, Молдовы, Украины и других стран СНГ.

Критерии определения происхождения товара в международной логистической деятельности

Происхождение товара должно подтверждаться в рамках Общей системы преференций (Generalized System of Preference - GSP) сертификатом формы А, который выдает торгово-промышленная палата страны-экспортера, а в некоторых государствах - таможня.

При импорте (экспорте) товара имеет значение страна его происхождения. От этого зависит, какой торговый договор распространяется на товар, и какая ставка таможенной пошлины к нему применяется. Существуют критерии определения происхождения товаров. Их выполнение подтверждается документами в случаях, когда подтверждение необходимо. Критерии происхождения товаров оговариваются, либо непосредственно в договорах о торговле (в частности, во всех договорах о свободной торговле), либо устанавливаются странами-экспортерами в соответствии с требованиями национального законодательства. Второе предусмотрено большинством договоров о торговле. При определении происхождения товара, не следует опираться на принятые в ряде национальных таможенных законодательств (в том числе Беларуси) и Европейском таможенном кодексе дефиниции (определения) «внутренний товар» и «иностранный товар», которые подразумевают изменение статуса товара при уплате таможенных налогов. Например, если при выпуске в свободный оборот в какой-либо европейской стране товара, ввезенного из США, уплачиваются таможенные платежи, он становится «внутренним товаром», хотя и был произведен в США.

Товарами, однозначно происходящими из определенной страны, считаются товары, которые полностью произведены в данной стране. Это определение закреплено в Европейском таможенном кодексе, рекомендациях Всемирной таможенной организации, национальных законодательствах, им руководствуются при составлении международных торговых договоров. В перечень таких товаров входят:

- полезные ископаемые, добытые из недр, в территориальных водах данного государства, или на морском дне;
- продукция растительного происхождения, собранная в данной стране;
- животные, родившиеся и выращенные в данной стране;
- продукция, полученная от выращенных в данной стране животных;
- продукция, полученная в результате охотничьего и рыболовного промысла в данной стране;
- продукция рыболовной отрасли и иная продукция, полученная судном данной страны, а также продукты ее переработки, произведенные на рыболовном судне;

- продукты, полученные с морского дна или из морских недр вне территориальных вод данного государства при условии, что оно обладает исключительным правом на разработку этого морского дна или морских недр;

- отходы и лом, полученные в данном государстве в результате операций по производству и обработке, а также бывшие в употреблении изделия, собранные в данном государстве и используемые только для переработки во вторичное сырье;

- товары, которые произведены в данной стране исключительно из продукции, перечисленной в вышеприведенных пунктах.

Товары, считающиеся не происходящими из данной страны - это товары, хотя бы и импортируемые из данной страны, и произведенные из ее сырья, но прошедшие обработку в другом государстве. Так, товар, ввезенный из США, но перед этим обработанный в Латвии (т.е. на территории Европейского союза), утрачивает свое американское происхождение, несмотря на то, что был произведен из американского сырья, так что конечный товар будет считаться не происходящим из США. Однако для того, чтобы приобрести статус происхождения (путем включения данного товара в конечную продукцию, либо в результате производства из него конечной продукции), с которым связаны преимущества, установленные договором о свободной торговле или об Общей системе преференций, товару недостаточно, к примеру, просто храниться на территории Латвии. Произведенный в Латвии из американского сырья товар приобретет происхождение, пригодное для свободной торговли (например, между Евросоюзом и Турцией), только пройдя определенную переработку, четко оговоренную договором. К такой переработке не относятся:

- операции, которые необходимы для обеспечения сохранности товара во время транспортировки или хранения;

- операции по улучшению упаковки, подготовке товара к продаже или перевозке (сборка партии, сортировка, переупаковка);

- простые сборочные операции;

- смешивание товаров, происходящих из различных стран, в результате которого не достигается существенной разницы между характеристиками конечной продукции и смешиваемых товаров.

В практике определения происхождения товара выделяют операции, достаточные для получения статуса происхождения товара. В договорах о свободной торговле устанавливаются конкретные условия переработки для каждого вида, позиции или группы товаров. Требования привязываются как к отдельному критерию, так и к их комбинации.

К критериям, достаточным для получения статуса происхождения, относятся:

- 1) изменение описывающих знаков в товарной позиции по Гармонизированной системе описания и кодирования товаров;

- 2) перечни операций по переработке и обработке;

- 3) правило процентной доли добавленной стоимости или правило Ad valorem (от стоимости).

- 1) Изменение описывающих знаков в товарной позиции по Гармонизированной системе описания и кодирования товаров - критерий, применяемый к продукту, прошедшему достаточную переработку или обработку так, что описывающая конечный товар позиция (четыре первых знака по Гармонизированной системе) отличается от первоначальных позиций каждого из использованных в производстве товаров. Преимуществом данного метода является возможность точно и объективно сформулировать условия, которые определяют происхождение товара, и производителю несложно предъявить доказательства того, что они выполнены. Например, если сырье для производства товара импортировано, это можно

установить, сличив коды товара в декларациях об импорте и экспорте. Но у данного метода имеется и недостаток, состоящий в сложности составления списков исключений и необходимости их регулярного обновления в свете достижений науко-технического развития и, исходя из изменения экономической ситуации. При этом описания процессов переработки и обработки не должны быть чрезмерно сложными, поскольку в противном случае даже самый добросовестный производитель может допустить ошибку.

2) Перечни операций по переработке и обработке содержат описания технических операций (квалифицирующих процессов) по переработке и обработке, которые считаются достаточными. Их использование имеет те же преимущества и недостатки, что и метод изменения позиции по Гармонизированной системе описания и кодирования товаров.

3) Правило процентной доли добавленной стоимости или правило *Ad valorem* - метод определения происхождения товара в зависимости от объема переработки или обработки, осуществленной в данной стране, т.е. от добавленной стоимости, приобретенной товаром в процессе обработки. Если в результате добавленная стоимость достигает определенной доли или превышает определенный процент в цене конечной продукции, товары приобретают статус происхождения того государства, в котором была произведена соответствующая переработка или обработка. Добавленная стоимость рассчитывается исходя из стоимости материалов или составных частей иностранного или неизвестного происхождения, которые используются в переработке или обработке. Товары сохраняют происхождение данной страны, только если стоимость материалов или составных частей не превышает определенной процентной доли в стоимости конечной продукции. Практически данный метод представляет собой сравнение стоимости материалов импортного или неизвестного происхождения со стоимостью конечного продукта. Например, декларированная стоимость материалов при импорте сравнивается с заводской ценой конечного продукта.

Стоимость импортируемых материалов или материалов неизвестного происхождения, как правило, определяется по цене материалов при их ввозе в страну или их закупочной цене. Стоимость товаров при экспорте обычно рассчитывается исходя из производственных затрат, цены на условиях франко-завод или экспортной цены.

Преимуществами данного метода являются его точность и простота в применении. Стоимость составных материалов импортного или неизвестного происхождения можно определить на основе доступных коммерческих сообщений или документов. Если стоимость экспортируемого товара основана на цене франко-завод или экспортной цене, то обе цены, как правило, легко устанавливаются и подтверждаются коммерческими счетами (инвойсами) и коммерческими сообщениями торговой организации.

Трудности (недостатки) в применении данного метода возникают в пограничных случаях, когда из-за ничтожных отклонений в ту или иную сторону от установленного процентного уровня нельзя с полной уверенностью однозначно определить происхождение товара. Кроме того, проблемы порождаются колебаниями мировых цен на сырьевые ресурсы и флюктуацией (колебанием) валютных курсов, порой настолько выраженными, что искажения в результатах неизбежны. И наконец, существенным недостатком данного метода является сложность определения общих производственных затрат или затрат на использованные материалы при расчете добавленной стоимости. К тому же затраты могут иметь различные характеристики и описания в стране-импортере и стране-экспортере.

Тема 6.3 Определение таможенной стоимости товара

Литература: [14, 15, 16, 26].

Определение таможенной стоимости актуально не только для государств-членов Всемирной торговой организации (ВТО), поскольку требования Всемирной торговой организации в отношении таможенной стоимости учитываются и в странах Восточной Европы, на территории которых товары часто экспортируются или импортируются по заниженной или завышенной стоимости. Стоимость занижают, чтобы уклониться от уплаты таможенной пошлины, и завышают, как правило, для незаконного возврата налога на добавленную стоимость (НДС) на территории страны-экспортера. В схемы искусственного занижения таможенной стоимости вовлечены оффшоры, рассчитывающие не столько обмануть таможенню, сколько сберечь прибыль в недостижимом для национального законодательства иностранном банке.

Беларусь, Украина, Казахстан и большинство других стран СНГ пока не стали полноправными членами Всемирной торговой организации и не ввели в полном объеме требования в отношении определения таможенной стоимости. Они используют минимальные цены (индикативные, сравнительные, информативные) для установления граничного уровня цены на товары. При более низкой цене товар не может быть провезен. Таким образом, таможенная пошлина используется как фиксированный тариф.

Согласно требованиям Всемирной торговой организации в случаях, когда импортер и экспортер не являются родственными юридическими лицами (например, сделка осуществляется между компаниями, не принадлежащими одному владельцу), таможенной стоимостью выступает договорная цена, а таможеня после осуществления импорта товаров вправе провести аудит в поиске доказательств того, что цена была иной. Если импортная сделка проводится между материнской и дочерней компаниями, таможеня вправе не разрешить использовать договорную стоимость, и тогда определение таможенной стоимости следует производить другими методами в соответствии с требованиями Всемирной торговой организации.

Под таможенной стоимостью в международной торговле понимают такую цену ввозимых (импортируемых) или вывозимых (экспортируемых) товаров, которая составляет основу для расчета таможенного и других внутренних налогов, взимаемых на границе.

Понятие таможенной стоимости соотносится только с налогами, величину которых рассчитывают в процентах от стоимости товаров (*ad valorem*).

Статус товаров (внутренний или зарубежный) влияет на применяемые к ним таможенные процедуры, а, следовательно, на использование данных товаров на таможенной территории или за ее пределами. Речь идет о связи таможенного статуса с таможенной стоимостью товаров. Однако известно, что товары меняют свой таможенный статус на противоположный (внутренний товар становится зарубежным и наоборот) после прохождения двух таможенных процедур: внутренние товары - после процедуры вывоза (экспорта), зарубежные - после выпуска в свободный оборот (импорта).

Целесообразность данных процедур диктуют два основных принципа таможенного регулирования:

- 1) обложение товаров таможенными платежами (именно с ним связана необходимость определения таможенной стоимости товара);
- 2) применение мер торговой политики к товарам.

Таким образом, определение таможенной стоимости товара в рамках механизма таможенного регулирования связано с двумя таможенными процедурами: вывозом и выпуском в свободный оборот.

Единообразное определение таможенной стоимости товара - важное условие ведения международной торговли.

Для того чтобы устранить различия и противоречия при оценке стоимости товаров, существовавшие в таможенных укладах различных государств, Всемирная торговая организация и Всемирная таможенная организация разработали и ввели единую для всех участников внешнеторговой деятельности систему определения таможенной стоимости товара, в основе которой лежат:

- Генеральное (всеобщее) соглашение по тарифам и торговле (General Agreement on Tariffs and Trade - GATT) 1947 года;

- Соглашение (договор) по применению статьи VII (оценка товара для таможенных целей) Генерального соглашения по тарифам и торговле 1994 года.

- Таможенный союз также при определении таможенной стоимости товаров разработал следующие документы:

- Соглашение об определении таможенной стоимости товаров, перемещаемых через таможенную границу таможенного союза от 25 января 2008 года;

- Протокол об обеспечении единообразного применения правил определения таможенной стоимости товаров, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза, от 12 декабря 2008 года (решение Межгосударственного Совета ЕврАзЭС (Высшего органа Таможенного союза) от 19 мая 2011 года).

В Республике Беларусь существуют следующие нормативно-правовые и законодательные акты, регламентирующие механизм определения таможенной стоимости товаров:

- Закон Республики Беларусь от 3 февраля 1993 года "О Таможенном тарифе";

- Указ Президента Республики Беларусь от 31 июля 2006 года № 474 "О порядке определения таможенной стоимости товаров";

- Указ Президента Республики Беларусь от 4 сентября 2007 года № 399 "Об определении таможенной стоимости товаров, неизбежно образующихся при получении продуктов переработки";

- Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 29 августа 2008 года № 1246 "Об утверждении Положения о порядке применения системы определения таможенной стоимости товара, ввозимого на таможенную территорию Республики Беларусь, и контроля за правильностью определения такой стоимости";

- Постановление Государственного таможенного комитета Республики Беларусь от 25 июля 2008 года № 60 "Об утверждении Инструкции о порядке и условиях заявления таможенной стоимости товара, ввозимого на таможенную территорию Республики Беларусь"

- Постановление Государственного таможенного комитета Республики Беларусь от 12 октября 2006 года № 96 "О таможенной стоимости товаров, вывозимых с территории Республики Беларусь, и внесении дополнений и изменения в приказ Государственного таможенного комитета Республики Беларусь от 10 февраля 1999 года № 56-ОД";

- Постановление Государственного таможенного комитета Республики Беларусь от 20 декабря 2004 года № 93 "Об утверждении Инструкции об особенностях контроля таможенной стоимости товаров, ввозимых на таможенную территорию Республики Беларусь официальными торговыми представителями товаропроизводителей";

– Приказ Государственного таможенного комитета Республики Беларусь от 07.10.2011г. №429-ОД "Об определении категорий товаров, контроль таможенной стоимости которых осуществляется путем проведения основных и дополнительных операций".

Договор по применению статьи VII (оценка товара для таможенных целей) Генерального соглашения по тарифам и торговле послужил гармонизации соответствующих национальных законодательств всех стран-членов Всемирной торговой организации, поскольку установил общие принципы определения таможенной стоимости товаров. Ключевым моментом является условие продажи товара при выпуске в свободный оборот или вывозе - наличие соглашения между двумя заключившими договор сторонами (продавцом и покупателем) о продаже (приобретении) товаров за соответствующую плату.

В условиях международной торговли продавец и покупатель обычно находятся в разных странах, так что товары, продаваемые в стране вывоза (например, России), предусмотрены для вывоза в страну ввоза (например, на таможенную территорию Республики Беларусь).

Существуют различные подходы к оценке стоимости товаров при их выпуске в свободный оборот (импорте) и вывозе (экспорте). Далее разделяется порядок определения таможенной стоимости для ввозимых товаров, то есть тех, к которым применяется таможенная процедура выпуска в свободный оборот, и для товаров, помещаемых под таможенную процедуру вывоза.

Порядок определения таможенной стоимости товаров всех видов устанавливается последовательной **системой методов**, которая позволяет импортеру (декларанту или его представителю) в любой ситуации решить эту задачу исходя из имеющегося в его распоряжении объема информации. Таможенная стоимость ввозимых товаров устанавливается в результате использования следующих шести методов:

- 1) метод определения таможенной стоимости товара по цене сделки с ввозимыми товарами;
- 2) метод определения таможенной стоимости товара по цене сделки с идентичными товарами;
- 3) метод определения таможенной стоимости товара по цене сделки с однородными товарами;
- 4) метод определения таможенной стоимости товара на основе вычитания стоимости;
- 5) метод определения таможенной стоимости товара на основе сложения стоимости;
- 6) резервный метод определения таможенной стоимости товара.

1) Метод определения таможенной стоимости товара по цене сделки с ввозимыми товарами. Именно он в большинстве случаев берется за основу. Под ценой сделки с ввозимыми товарами имеется виду фактически уплаченная или подлежащая уплате сумма, то есть общий платеж покупателя продавцу за ввезенные товары. Для определения таможенной стоимости товаров к цене сделки добавляется сумма образующих цену сделки компонентов (если они не были включены в нее ранее) - расходов на транспортировку до места ввоза на таможенную территорию Республики Беларусь на страхование грузов и др. Из цены сделки исключается сумма расходов, относящихся к транспортировке товаров от места ввоза до места доставки и дальнейшей реализации, если они уже включены в цену сделки ранее. Применение данного метода ограничивается или воспрещается в случае наличия условий, при которых запрещается использовать цену сделки для определения таможенной стоимости. Это, в частности, взаимозависимость участников сделки купли-продажи.

2) Метод определения таможенной стоимости товара по цене сделки с идентичными товарами. К этому методу прибегают, если нельзя применить первый метод. Таможенная стоимость товаров определяется исходя из цены другой сделки с идентичными товарами, которая осуществлялась одновременно или примерно в то же время (в срок до 90 суток), что и данная сделка. При этом торговые условия (trade level) и объем ввозимых товаров должны быть одинаковыми, а в случае расхождений, существенных для стоимости сделки с ввозимыми товарами, проводится коррекция путем повышения или понижения цены сделки с идентичными товарами. Если декларанту приходится делать выбор из нескольких цен сделки с идентичными товарами, то он должен использовать наименьшую из них.

3) Метод определения таможенной стоимости товара по цене сделки с однородными товарами. Этот метод применяется, если оба предыдущих не подходят. Таможенная стоимость товаров определяется на основе цены другой сделки с однородными товарами, которая осуществлялась одновременно или примерно в то же время (в срок до 90 суток), что и данная сделка. При этом торговые условия и объем ввозимых товаров также должны быть одинаковыми, а в случае расхождений, влияющих на стоимость сделки с ввозимыми товарами, проводится коррекция путем повышения или понижения цены сделки с однородными товарами. Если декларанту приходится делать выбор из нескольких цен сделки с однородными товарами, то он должен использовать наименьшую из них.

4) Метод определения таможенной стоимости товара на основе вычитания стоимости. Если ни один из вышеперечисленных методов не подходит, применяется метод определения таможенной стоимости по цене единицы товара. За основу берется цена единицы товара, по которой оцениваемые, идентичные или однородные товары продаются на таможенной территории наибольшей партией одновременно или примерно в одно время (в срок до 90 суток) с ввозимым товаром. Из стоимости единицы товара вычитаются затраты, которые были произведены после ввоза товаров на таможенную территорию (вознаграждение посреднику (агенту), расходы на перевозку (транспортировку) и страхование, таможенные пошлины, налоги, сборы и иные налоги). Этот метод не может применяться, если до продажи на таможенной территории товары подвергались переработке или иным образом утратили свою первоначальную идентичность.

5) Метод определения таможенной стоимости товара на основе сложения стоимости. К данному методу прибегают, если иные методы исключены. Кроме того, им можно воспользоваться еще до применения четвертого метода, уведомив об этом таможенные органы. Как известно, таможенная стоимость складывается из следующих затрат:

- расходов на производство ввозимых товаров;
- расходов, сопровождающих продажу товаров данного вида;
- расходов на транспортировку, погрузочно-разгрузочные операции и страхование до ввоза товаров на таможенную территорию.

Декларант должен быть готов в любой момент документально подтвердить входящие в таможенную стоимость затраты на основе общепризнанных принципов бухгалтерского учета.

6) Резервный метод определения таможенной стоимости товара. Если последовательное обращение к предыдущим методам не принесло результата, применяется резервный метод. Это позволяет декларанту еще раз рассмотреть все пять методов, но с определенной степенью гибкости. К примеру, для первого метода снимаются ограничивающие или запрещающие условия, для второго и третьего - условия временной фиксации сделки по ввозу идентичных или однородных товаров и т.д. Но было бы ошибкой думать, что резервный метод свободен от оговорок. Так, он запрещает

устанавливать произвольную или фиктивную стоимость товара, использовать на внутреннем рынке продажную цену произведенных на таможенной территории товаров, ориентироваться на продажную цену товаров страны вывоза и т.д. Ограничения распространяются как на декларанта или его представителя, так и на таможенные органы и означают, что нельзя применять минимальные цены.

Выбор таможенной стоимости, отличающейся от договорной цены, должен быть обоснован одним из шести рассмотренных методов. Замечено, что таможня, вместо того чтобы оспорить договорную цену целиком, придирается к условиям поставки, т.е. допытывается, включена ли цена в таможенную стоимость, либо ищет другие ошибки импортера, которые могут подтвердить неправильность первоначально заявленной таможенной стоимости. Такая ситуация характерна для всех стран, вступивших во Всемирную торговую организацию. Таможенная стоимость вывозимых с таможенной территории товаров определяется по цене сделки на вывозимые товары, т.е. цене, которая фактически уплачена, подлежит уплате или может быть уплачена за вывозимые товары. При определении таможенной стоимости вывозимых товаров никакие прибавления или отчисления от цены сделки не производятся. Важным компонентом определения таможенной стоимости является валютный перерасчет, главным образом касающийся ввозимых товаров. Он предусматривает перерасчет выраженной в иностранной валюте таможенной стоимости товаров в национальную валюту Республики Беларусь по курсу валют Национального банка на день проведения оценки товаров (а иногда - по специальному курсу, устанавливаемому на неделю или месяц для таможенных нужд).

Тема 6.4 Система транзитных перевозок МДП

Литература: [2, 13, 15, 18, 20, 21].

Работа над созданием Таможенной транзитной системы МДП началась под эгидой Европейской экономической комиссии. Первое Соглашение МДП было подписано несколькими европейскими государствами в 1949 году. Успех этого Соглашения предопределил принятие Конвенции МДП Транспортным комитетом Европейской экономической комиссии в 1959 году. Уже в 1960 году Конвенция вступила в силу. Первая Конвенция МДП была доработана в 1975 году с учетом накопленного в процессе использования Системы опыта, технических нововведений, изменений таможенных и транспортных правил. Республика Беларусь присоединилась к этой Конвенции в 1993 г.

Системы таможенного транзита предназначены для максимально возможного упрощения перевозки грузов под таможенным контролем в международном торговом обороте и обеспечения необходимых гарантий государствам транзита. Необходимым условием для успешного функционирования любой транзитной системы является простота ее использования всеми участниками международных транзитных перевозок.

Система МДП была разработана с целью уменьшить трудности, с которыми сталкиваются перевозчики, и в то же время предоставить в распоряжение таможенных органов международную систему контроля, способную заменить традиционные национальные процедуры, защитив каждое государство транзита от нелегального ввоза грузов. Товары, перевозимые по процедуре МДП, освобождаются от уплаты или депозита в промежуточных таможенных таможнях таможенных пошлин и налогов и, как правило, от таможенного досмотра.

Общими правилами применения системы МДП являются следующие:

- 1) таможни отправления должны находиться в одной стране,
- 2) таможни назначения должны быть не более чем в двух странах,
- 3) общее количество таможен отправления и назначения не должно превышать четырех.

Чтобы свести к минимуму задержки в доставке грузов и одновременно предоставить максимальные гарантии таможенным органам во всех транзитных странах, система МДП предусматривает 6 основных требований:

1. Допущение транспортных средств и контейнеров к перевозке по системе МДП.
2. Международная система гарантий.
3. Книжка МДП (Carnet TIR).
4. Международное признание мер таможенного контроля.
5. Контролируемый доступ к системе МДП.
6. Система Safe-TIR.

Международным гарантирующим объединением является МСАТ, национальным - БАМАП.

1. Допущение транспортных средств и контейнеров к перевозке по системе МДП.

Каждое ТС или контейнер, которые используются для международной перевозки, должны быть допущены таможенными органами к такой перевозке. Грузовые отделения ТС должны быть сконструированы таким образом, чтобы:

- 1) грузы невозможно было извлечь из опечатанного грузового отделения без оставления видимых следов взлома,
- 2) таможенные печати и пломбы налагались простым и надежным способом,

- 3) в грузовых помещениях не должно быть потайных мест,
- 4) все места, в которых могут размещаться грузы должны быть доступны для таможенного контроля.

На каждое закрытое таможенное помещение должно быть оформлено Свидетельство о допуске дорожного ТС к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами. Свидетельство оформляется и регистрируется в ГТК перевозчиком при наличии лицензии на международные перевозки грузов. Свидетельство оформляется и регистрируется перевозчиком при наличии лицензии на международные перевозки грузов.

На каждое грузовое отделение оформляется 2 экземпляра Свидетельства: 1 – у водителя, 2 – у владельца ТС или предприятия-изготовителя. Срок действия Свидетельства 2 года.

При переходе права собственности или владения на ТС к другому лицу Свидетельство остается действительным.

В Свидетельстве указываются: наименование региональной таможни, номер гос. регистрации ТС, тип, грузоподъемность, срок действия и объем кузова, и количество фотографий автомобиля. В тексте Конвенции МДП даются конкретные требования к конструкции грузовых отделений, лючков, дверей, брезента, пломб и крючкового троса.

При перевозке грузов с использованием книжки МДП на ТС крепятся прямоугольные таблички размерами с надписью TIR, размер 250 × 400 мм, высота букв 200 мм, ширина линии 20 мм, цвет - белый, цвет фона - синий. Эти таблички должны быть съемными или открывающимися и должны использоваться только при фактической перевозке груза по системе МДП.

Контейнеры, используемые для перевозки, могут быть допущены либо на стадии производства (по типу конструкции), либо в процессе эксплуатации (в индивидуальном порядке).

2. Международная система гарантий.

Эта система была разработана в целях обеспечения национальным гарантийным объединением уплаты в своей стране всех таможенных пошлин и налогов, в отношении которых существует риск неуплаты самим перевозчиком при выполнении транзитных операций.

Гарантирует уплату пошлин и сборов Национальное гарантийное объединение национальными и иностранными перевозчиками, осуществляющими перевозки по книжке МДП, выданной как самим этим объединением, так и аналогичными объединениями других стран. Все национальные гарантийные объединения образуют международную систему гарантий, деятельность которой обеспечивается МСАТ.

В случаях совершения нарушения таможенного законодательства таможенные органы предъявляют претензию Национальному гарантийному объединению, которое, в свою очередь, может возместить расходы по удовлетворению этой претензии из международного гарантирующего фонда.

Каждая страна самостоятельно определяет предел гарантии. На сегодня гарантийная цепь может увеличить максимальную сумму, которая может быть востребована от каждой национальной ассоциации, до 100 000 евро за одну книжку МДП.

Гарантийное объединение несет солидарную с перевозчиком ответственность по уплате таможенных пошлин и сборов, а также процентов за просрочку их уплаты за исключением административных штрафов.

Конвенцией установлен срок предъявления иска гарантийному объединению. Если таможенные органы оформили книжку МДП без оговорок, он составляет 2 года с момента

принятия документа к оформлению, но только в том случае, если будет доказано, что свидетельство о произведенном таможенном оформлении было получено противозаконно или обманным путем.

Если книжка МДП не была оформлена или оформлена с оговорками, этот срок составляет 1 год. В течение этого года таможенные органы должны письменно уведомить гарантийное объединение через 3 месяца после такого уведомления предъявить претензию.

3. Оформление книжки МДП.

Книжки МДП являются заявлением груза в режим временного ввоза. Они изготавливаются МСАТ и передаются национальным гарантийным объединениям, которые выдают их перевозчикам. Использованные книжки обратно возвращаются национальным объединениям, а затем МСАТ.

Книжка МДП – основной административный элемент системы МДП, она состоит из 2 неотрывных листов и отрывных листов, количество которых определяется числом пересекаемых таможен границ. Сегодня выдаются книжки с 4-мя, 6-ю, 14-ю и 20-ю отрывными листами. Первый неотрывной оранжевый лист – грузовой манифест, в котором дублируются все статьи отрывных листков (страна отправления, страна назначения, срок действия книжки, № и регистрационный номер ТС и т.д.). Второй неотрывной лист – протокол о ДТП, который содержит отрывной талон, служащий для подтверждения факта изъятия книжки МДП компетентными органами.

К книжке МДП может прилагаться специальный лист для смешанных перевозок, который предназначен для перевозчика.

Книжка МДП является документом строгой отчетности, использование которого контролируется БАМАП, который устанавливает срок действия книжки МДП (как правило, не превышает 45 дней). Срок действия устанавливается посредством указания даты, после которой книжка МДП не может быть представлена в таможене отправления. Как правило, книжка МДП оформляется на одно ТС или контейнер, однако на состав ТС или несколько контейнеров, погруженных на одно ТС, по решению таможни отправления также может быть выписана одна книжка МДП. Книжка МДП действует на одну езду.

Оформление книжки МДП производится в месте погрузки, как правило, грузоотправителем. Представитель перевозчика заверяет своей подписью указанные в книжке МДП сведения на всех заполненных отрывных листах.

К книжке МДП прилагаются СМР – накладные, счет – фактура, отгрузочная спецификация, сертификат качества и т. д. Они перечисляются в книжке МДП, копии этих документов прилагаются к каждому отрывному листу.

Книжка МДП должна быть возвращена в течение 15 дней после возвращения из рейса. Допускается использование книжки для перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов в открытом таможенном пространстве. При получении книжки МДП БАМАП требует застраховать ответственность перевозчика перед таможенными органами.

4. Международное признание мер таможенного контроля.

Четвертым элементом системы МДП является принцип признания государствами транзита и назначения мер таможенного контроля, принятых в государстве отправления. При соблюдении этого условия грузы, перевозимые в опломбированных грузовых отделениях транспортных средств или контейнерах, как правило, освобождаются от таможенного досмотра в пути следования. Это является самым важным преимуществом для перевозчиков, использующих процедуру МДП. Конечно, сказанное выше не

исключает возможность выборочного досмотра, если у таможенных органов есть основания предполагать нарушения, однако такие случаи досмотра грузов в пути следования должны рассматриваться как исключение из общего правила. Этот принцип, весьма привлекательный для перевозчиков, предполагает, что таможенные органы государств транзита и государства назначения доверяют качеству таможенного контроля государства отправления.

5. Контролируемый допуск субъектов хозяйствования к процедуре МДП.

Разработана Инструкция о пользовании Держателями книжек МДП системой МДП (УТВЕРЖДЕНО Приказом генерального директора Ассоциации «БАМАП» от «31» декабря 2020 г. №371).

Допуск к процедуре МДП заключается в выдаче разрешений на допуск, которые оформляется БАМАП по согласованию с ГТК.

Условиями получения разрешения на допуск являются следующие:

1. осуществление заинтересованным лицом либо реорганизованным юридическим лицом, правопреемником которого является заинтересованное лицо, международных автомобильных перевозок грузов в течение не менее шести месяцев до дня представления в Ассоциацию заявления о выдаче разрешения на допуск (далее, если не предусмотрено иное, – заявление);

2. наличие у юридического лица в собственности, хозяйственном ведении или оперативном управлении основных средств: транспортных средств, зданий, сооружений, машин, оборудования и иного имущества, учитываемого в качестве таких средств в соответствии с законодательством Республики Беларусь о бухгалтерском учете и отчетности, остаточная стоимость которых эквивалентна сумме не менее 40 000 евро по официальному курсу, установленному Национальным банком на день обращения за выдачей разрешения на допуск;

3. наличие у индивидуального предпринимателя в собственности имущества (за исключением квартир, жилых домов, дачных домиков, садовых домиков, гаражей, жилых комнат, хозяйственных построек, легковых автомобилей) на сумму не менее 40 000 евро по официальному курсу, установленному Национальным банком на день обращения за выдачей разрешения на допуск;

4. отсутствие у заинтересованного лица на день представления заявления задолженности по уплате налогов, сборов (пошлин) и пеней, за исключением платежей, взимаемых таможенными органами;

5. согласование ГТК выдачи разрешения на допуск;

6. наличие у заинтересованного лица в собственности, хозяйственном ведении или оперативном управлении не менее 25 процентов механических транспортных средств от общего количества механических транспортных средств, заявленных для выполнения международных перевозок грузов, либо наличие в собственности, хозяйственном ведении или оперативном управлении недвижимого имущества (дополнительно к имуществу,

указанному в подпунктах 2 и 3 настоящего пункта) на сумму не менее 9000 евро по официальному курсу, установленному Национальным банком на день обращения за выдачей разрешения на допуск, при использовании только одного механического транспортного средства, заявленного для осуществления международных перевозок грузов и находящегося во временном владении и (или) пользовании у данного заинтересованного лица, а также не менее 5000 евро по официальному курсу, установленному Национальным банком на день обращения за выдачей разрешения на

допуск, за каждое последующее механическое транспортное средство, заявленное для осуществления международных перевозок грузов и находящееся во временном владении и (или) пользовании у данного заинтересованного лица.

6. Система SafeTIR.

Приложение SafeTIR (RTS) автоматизирует и упрощает рутинные таможенные операции по оформлению процедуры МДП, обеспечивая ускоренное прохождение грузов на границах. Его преимущества

- обеспечение автоматической проверки действительности книжки МДП и автоматический обмен данными SafeTIR;
- ускорение процедуры сверки данных SafeTIR;
- повышение надежности и безопасности для повышения качества обслуживания.

Функционирование системы МДП.

Таможня отправления досматривает груз и проверяет соответствие информации, указанной в книжке МДП, После чего накладывает пломбу на грузовое отделение, описывает ее в книжке МДП, Оставляет у себя 1 отрывной листок и заверяет корешок, 0 в котором указывается где, когда и кем было произведено таможенное оформление. Книжка МДП возвращается водителю. При пересечении границы в пункте выезда таможня проводит печати и пломбы, изымает из книжки 2 отрывной листок, заверяет соответствующий корешок. Оба этих корешка позволяют считать, что процедура МДП в этой стране завершена. После этого таможенные органы проводят проверки следующим образом:

- Таможня в пункте выезда из страны направляет изъятый листок таможни отправления, которая сопоставляет его с первоначально оформленным листком. При отсутствии каких-либо оговорок со стороны таможни на втором листе, процедура МДП считается завершенной без нарушений.

- Если листок, отрываемый таможней при выезде из страны, содержит оговорки или если он не поступает в таможню отправления, то последний направляет запрос в гарантийное объединение своей страны о том, что книжка с оговорками. Если полученные объяснения не удовлетворяют таможенные органы, то оно предъявляет претензию на сумму причитающихся таможенных пошлин и сборов. Таможня транзита поступает аналогичным образом

- В стране назначения на таможне выезда в страну, если она является одновременно таможней назначения, оставляется 2 отрывных листка и эта таможня производит основное таможенное оформление. Если таможня пункта въезда и таможня назначения не совпадают, то реализуется описанная выше процедура.

В случаях нарушения печатей и пломб или вскрытия закрытого таможенного пространства, необходимости перегрузки грузов, полного или частичного уничтожения грузов перевозчик должен обратиться немедленно к таможенным или к другим компетентным органам. Последние возможно на короткий срок составляют протокол, приведенный в книжке МДП. Если не происходит повреждение груза и его утраты, то разрешается движение до ближайшего таможенного пункта. В случае непосредственно угрожающей опасности, требующей немедленной выгрузки всего груза или его части, перевозчик может по собственному усмотрению принять необходимые меры, не спрашивая и не ожидая вмешательства компетентных органов. В таких случаях он должен доказать, что он вынужден был так действовать в целях сохранения транспортного средства или груза.

Тема 6.5 Процедура АТА

Литература: [5, 13, 15, 18].

Правовой основой этой процедуры являются *Конвенция АТА и Конвенция о временном ввозе*. Процедура АТА является общей для двух указанных выше конвенций и предусматривает применение специального международного таможенного документа, который называется «Карнет АТА».

Карнеты АТА используются для контроля за временным вывозом, ввозом и возвращением товаров на таможенную территорию страны отправления. Их использование при международных перевозках выставочного имущества, профессионального оборудования и коммерческих образцов освобождает перевозчика от предоставления финансовых гарантий и использования иных таможенных процедур транзита.

В декабре 1961 г. в Брюсселе Совет Таможенного Сотрудничества (ГАТТ) принял "Таможенную конвенцию о Карнете А.Т.А. для временного ввоза товаров". В июне 1990 г. была принята "Конвенция о временном ввозе с приложениями". В настоящее время в систему Карнет АТА входит 78 стран.

Карнет АТА выдается торгово-промышленной палатой страны, из которой временно вывозится товар и в которую он должен быть ввезен обратно. Белорусская торгово-промышленная палата является 60-м членом системы АТА по решению Всемирного Совета по карнетам АТА при Всемирной Федерации Палат и выступает в роли гарантирующей ассоциации, выдающей на территории Республики Беларусь карнеты АТА.

Карнет АТА – международный таможенный документ, позволяющий осуществлять упрощенное и ускоренное оформление временного ввоза товаров в связи с проведением выставок и ярмарок, а так же при перемещении через границу товарных образцов, профессионального оборудования и некоторых других категорий товаров.

Он может использоваться вместо таможенной декларации на территории стран–участниц конвенций в отношении товаров, временно ввозимых на таможенную территорию этих стран, так как гарантирует уплату импортных пошлин и освобождает от необходимости предоставления банковской гарантии, депозита, залога или иного средства обеспечения их уплаты на таможне ввоза.

Название документа – "карнет" – заимствовано из французского языка и означает в переводе "отрывной блокнот" или "чековая книжка". Сокращение "АТА" представляет собой комбинацию аббревиатур французских и английских слов "admission temporaire" и "temporary admission", обозначающих в переводе на русский – "временный ввоз".

Карнет АТА состоит из обложки и нескольких несброшюрованных листов разного цвета, в которых содержится информация о его держателе, товаре, целях использования товара, маршруте путешествия и др.

- устраняется личная или финансовая гарантия со стороны экспортера в стране импорта товара;
- создается возможность для деловых и коммерческих руководителей, экспонентов и представителей различных профессий (съемочных групп, работников эстрады, фотографов и т.д.) быстро и за ранее установленную плату оформлять поездку и таможенные документы для страны или стран, которые они намерены посетить;
- исключается необходимость владельцам, которые хотят продемонстрировать свою продукцию ряду потенциальных покупателей в различных странах, везти с собой большие суммы денег в иностранной валюте для внесения денежных депозитов;
- создается возможность ввозить и вывозить товар в течение года со дня выдачи Карнета АТА;
- создаются благоприятные условия для таможенной очистки, поскольку Карнет АТА сокращает бумажную работу. Система предусматривает упрощенные таможенные процедуры, и таким образом помогает и таможенным органам, и держателям карнетов сократить время и административные расходы, необходимые для контроля за временным импортом/экспортом.

Товары, подпадающие в Республике Беларусь под действие Карнетов АТА

Товары, подпадающие под действия карнета АТА, временный беспошлинный ввоз и вывоз которых из Республики Беларусь, допускается со следующими целями и для следующих категорий товаров и оборудования, изложены в нижеследующих приложениях к Конвенции о временном ввозе от 26 июня 1990 г.:

- Приложение В1 – о товарах для демонстрации или использования на выставках, ярмарках, конференциях или подобных мероприятиях;
- Приложение В2 – о профессиональном оборудовании;
- Приложение В3 – о контейнерах, поддонах, упаковках, образцах и других товарах, ввезенных в связи с коммерческой операцией;
- Приложение В5 – о товарах, ввозимых для образовательных, научных или культурных целей.
- О возможных ограничениях на ввоз тех или иных категорий товаров и оборудования в других странах заявитель должен заранее осведомиться в БелТПП или гарантирующей ассоциации страны временного ввоза.
- Вывезенные товары должны вернуться назад без изменений и модификаций

Требования, которые должен соблюдать держатель Карнета АТА

1. Товары должны быть вывезены держателем карнета АТА обратно до истечения разрешенного срока временного пребывания, определенного иностранной таможенной службой при въезде в данную страну. Срок, установленный для вывоза ранее ввезенных товаров, не должен превышать срока действия соответствующего карнета АТА.

2. Держатель карнета АТА обязан соблюдать требования, регламентирующие использование карнета АТА, и выполнять таможенные правила страны, в которую ввозятся товары. Он должен получить требуемую отметку о прохождении таможенного контроля при въезде в каждую страну и выезде из нее, поскольку отсутствие таких отметок может повлечь за собой обложение таможенными пошлинами и налогами. В интересах держателя карнета АТА постоянно следить за правильным оформлением карнетов АТА (а если надо, то и требовать этого) на каждом пограничном контрольно-пропускном пункте при въезде и выезде.

3. Держатель несет ответственность перед гарантирующей ассоциацией за любые издержки, которые может понести БелТПП при выполнении своих обязательств в качестве гаранта.

4. Если товары, оформленные по карнету АТА, не вывозятся обратно из страны по той причине, что они уничтожены, потеряны или украдены, то такие товары автоматически подлежат обложению таможенными пошлинами и налогами. Если сам карнет АТА уничтожен, потерян или украден, может возникнуть такая же ситуация. В этом случае держатель карнета АТА должен немедленно уведомить местную полицию и/или таможенную и получить от них соответствующую справку.

После того, как карнет АТА выполнит свою функцию, или по истечении срока его действия, карнет АТА необходимо сразу же вернуть в БелТПП, чтобы обеспечить его проверку и аннулирование.

Тема 6.6 Процедура общего транзита (Т₁/Т₂) и таможенная процедура таможенного транзита

Литература: [13, 15, 18].

Западноевропейская процедура “СТ” общего транзита (Common Transit) работает на основании Конвенции об общем транзите, подписанной в мае 1987 г. странами ЕС и ЕАСТ (Европейской ассоциации свободной торговли - Исландия, Норвегия, Швейцария и Лихтенштейн).

Основная цель, которая достигается при общем транзите - *обеспечение сбалансированности между гарантией уплаты таможенных платежей и предоставлением отсрочки их уплаты.*

Кроме того:

- регулируется и порядок применения нетарифных методов регулирования: сертификация, лицензирование и т.д.;
- нормируется система и порядок прохождения границы;
- Конвенция Общего транзита значительно повышает ответственность за транзит не только перевозчика, но и принципала (гаранта перевозки и уплаты таможенных платежей).

Процедура общего транзита СТ (система Т) не предусматривает уплаты таможенной пошлины, акциза и НДС при перевозке грузов между странами-участницами. Перевозка начинается таможенной отправлением и заканчивается по факту представления груза и транзитного документа формы САТ таможенному назначению.

Документ САТ разработан на основании Конвенции САТ (Конвенции о таможенном транзитном документе). Копия этого документа заверяется таможенной назначения и отправляется либо в таможенную отправленную, либо в центральную таможенную, которая открыла процедуру общего транзита. При получении такой копии подтверждающей выполнение перевозчиком условий транзита таможенная страны отправления снимает грузы с контроля, как доставленные без нарушений.

Процедура СТ предполагает назначение лица, ответственного за перевозку таможенным контролем, который называют принципалом.

Принципал должен продекларировать перевозимые грузы и обеспечить их предоставление в установленный срок в месте с документом САТ в таможенную назначения. Принципал несет ответственность за уплату таможенных платежей, уплата которых обеспечивается депозитом, поручителем либо банковской гарантией.

Процедура общего транзита подразделяется на процедуры Т₁ и Т₂ (Т₁ – процедура внешнего транзита, Т₂ – внутреннего), применение которых зависит от таможенного статуса товара.

Все товары подразделяются на две категории:

- Коммунитарные
- Некоммунитарные

Коммунитарные – товары, происходящие с таможенной территории стран, ратифицировавших конвенцию, а также товары третьих стран, выпущенные в свободное обращение.

Товары не имеющие статус коммунитарных относятся к некоммунитарным.

Процедура Т1 применяется к некоммунитарным товарам, при их транспортировке по странам ЕС и ЕАСТ. Процедура Т2 оформляет перевозки коммунитарных товаров, при их ввозе на таможенную территорию стран ЕАСТ.

Применение процедуры СТ не является обязательным. Основное преимуществами является отсутствие необходимости переоформления транзитной декларации на границе ЕС, а также при перегрузке товаров с одного транспортного средства на другое. Условия этой процедуры определяются Таможенным кодексом ЕС.

Процедура Т1 является обязательной для отдельных категорий товаров.

Документ САТ является многофункциональным таможенным документом и используется для целей контроля за ввозом-вывозом и транзитом товаров, а также для подтверждения коммунитарного статуса товаров.

Документ САТ состоит из основного и добавочного формуляров, каждый из которых включает восемь листов, схожих по содержанию с отечественными ГТД и ДКД. Первые три листа используются как экспортная декларация, вторые три- импортные, остальные два как транзитные.

Действие процедуры Т-1 распространяется:

- на иностранные товары (происхождение - не из стран ЕС), которые облагаются таможенными пошлинами при ввозе (процедура Т-1 допускает их перевозку под таможенным контролем до таможни назначения внутри ЕС или до границы Евросоюза);
- на товары происхождения из Евросоюза, к которым в связи с вывозом за его пределы применяются экономические льготы, или вывозимые в страны, не входящие в Евросоюз.

Действие процедуры Т-2 распространяется:

- на товары происхождения из ЕС, перемещаемые по его территории или через территорию страны ЕАСТ;
- товары происхождения из Евросоюза, если они перемещаются между отдельными странами ЕС, между которыми существуют определенные режимы тарифного регулирования.

Процедура общего транзита грузов включает три ключевых элемента:

1. Единый Административный документ SAD (Single Administrative Document);
2. Систему поручительства, обеспечивающую гарантию доставки груза в место назначения;
3. Электронную систему обработки данных NCTS (New Computerized Transit System SumA (Summariche Anmeldung) – считываемое сообщение).

Преимущества системы СТ:

1. ЕАД может оформить любой перевозчик, такая система требований, как в МДП, отсутствует, что намного упрощает процедуру.
2. По сравнению с книжкой МДП стоимость оформления ЕАД дешевле, особенно при перевозке грузов невысокой стоимости.
3. Гарантийная система общего транзита ЕС такова, что хозяйствующие субъекты самостоятельно обеспечивают уплату таможенных платежей.
4. Отсутствие необходимости переоформления транзитной декларации на границе ЕС, а также при перегрузке товаров с одного транспортного средства на другое без замены самого документа.
5. Предел ответственности по документу ЕАД может достигать 250 тысяч евро, в то время как по процедуре МДП - всего лишь 50-100 тысяч долларов.

Тема 6.7 Деятельность в качестве таможенного перевозчика и уполномоченного экономического оператора

Литература: [13, 15, 18].

Таможенный перевозчик

Наиболее удобным видом перевозки грузов под таможенным контролем по территории Республики Беларусь является их перевозка таможенным перевозчиком.

Таможенным перевозчиком может быть предприятие (юридическое лицо) - резидент Республики Беларусь, включенное в реестр Государственного таможенного комитета Республики Беларусь в качестве таможенного перевозчика.

Таможенный перевозчик РБ осуществляет свою деятельность в соответствии с:

- Таможенным кодексом ЕАЭС,
- Указом Президента РБ от 22.12. 2018 №490 «О таможенном регулировании»,
- Законом РБ от 10 января 2014 г. № 129-3 «О таможенном регулировании в Республике Беларусь».

Таможенный перевозчик вправе перевозить товары, находящиеся под таможенным контролем, без сопровождения и дополнительных гарантий по обеспечению уплаты таможенных платежей. Отношения таможенного перевозчика с отправителем товаров строятся на договорной основе.

При этом решение таможи отправления о перевозке товаров таможенным перевозчиком является обязательным для перевозчика, отправителя и получателя товаров, а также для самого таможенного перевозчика.

Перевозка товаров, находящихся под таможенным контролем, поручается таможенному перевозчику в случае, если у таможенного органа имеются основания полагать, что иной перевозчик либо его транспортное средство не могут гарантировать соблюдение положений таможенного законодательства. Решение о перевозке товаров, находящихся под таможенным контролем, таможенным перевозчиком принимается должностным лицом таможи отправления с учетом характера перевозимых товаров и обстоятельств перевозки. !!! Заинтересованное лицо вправе самостоятельно воспользоваться услугами таможенного перевозчика с ведома таможенного органа.

Перевозка товаров таможенным перевозчиком не является обязательной в следующих случаях:

- представления в установленном порядке финансовых гарантий;
- перевозки товаров по процедуре МДП;
- перевозки товаров под сопровождением спецподразделений МВД.

Юридическое лицо признается таможенным перевозчиком после включения в реестр таможенных перевозчиков.

В соответствии с Законом от 10.01.2014 № 129-3 «О таможенном регулировании в Республике Беларусь» право на включение в реестр таможенных перевозчиков имеют юридические лица с местом нахождения в РБ и созданные в соответствии с белорусским законодательством, которым необходимо выполнить следующие условия (ст.61):

1) осуществление юридическим лицом деятельности по перевозке товаров в течение не менее двух лет на день обращения с заявлением о включении в реестр таможенных перевозчиков;

2) предоставление таможенному органу, в регионе деятельности которого находится юридическое лицо, обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов на сумму,

эквивалентную не менее 200 тыс. EUR по курсу, установленному Нацбанком на день предоставления такого обеспечения;

3) наличие специального разрешения (лицензии) на осуществление деятельности в области автомобильного транспорта, если для осуществления соответствующих перевозок требуется такое специальное разрешение (лицензия);

4) нахождение в собственности, хозяйственном ведении, оперативном управлении, аренде не менее двух используемых для перевозки товаров транспортных средств, в т.ч. транспортных средств, пригодных для перевозки товаров под таможенными пломбами и печатями.

5) отсутствие у юридического лица на день обращения с заявлением о включении в реестр таможенных перевозчиков не исполненной в установленный срок обязанности по уплате таможенных платежей, а также процентов и пеней, начисленных за неисполнение обязанности по уплате таможенных платежей;

6) юридическое лицо на день обращения с заявлением о включении в реестр таможенных перевозчиков считается в соответствии с законодательством РБ не подвергшимся административному взысканию по делам об административных таможенных правонарушениях, повлекших конфискацию либо взыскание стоимости товаров на сумму 250 базовых величин и более;

7) наличие информационных систем, информационных технологий и средств их обеспечения, отвечающих требованиям, установленным законодательством Республики Беларусь, используемых для представления отчетности о совершенных таможенных операциях.

Основания для исключения юридического лица из реестра таможенных перевозчиков (Статья 408 ТК ЕАЭС)

1) неисполнение таможенным перевозчиком обязанностей, предусмотренных абзацами вторым – шестым статьи 409 ТК ЕАЭС;

2) заявление таможенного перевозчика об исключении его из реестра таможенных перевозчиков;

3) ликвидация юридического лица, включенного в реестр таможенных перевозчиков;

4) реорганизация юридического лица, включенного в реестр таможенных перевозчиков, за исключением случаев, устанавливаемых законодательством государств-членов

В РБ: кроме его реорганизации в форме преобразования, выделения его из состава одного или нескольких ЮЛ, присоединения к нему другого ЮЛ (в соответствии с Указом Президента РБ от 22.12. 2018 №490 «О таможенном регулировании»).

Уполномоченный экономический оператор

Уполномоченный экономический оператор – юридическое лицо, вовлеченное в международное движение товаров и признанное соответствующим международным стандартам безопасности системы поставок. Основные принципы его деятельности определены в Киотской конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур. Благодаря следованию высоким стандартам контроля перемещаемых товаров оператор получает существенные привилегии в работе. Данный статус освобождает от установленных ограничений, существенно сокращает транспортные, коммерческие расходы, временные издержки при осуществлении таможенных операций.

До вступления в силу Таможенного кодекса Евразийского экономического союза в настоящее время применяются следующие специальные упрощения для уполномоченных экономических операторов (УЭО):

- временное хранение своих товаров в сооружениях, помещениях, на открытых площадках УЭО;
- выпуск товаров до подачи декларации на них;
- проведение таможенных операций, связанных с выпуском товаров, находящихся в помещениях, на открытых площадках и иных территориях УЭО, включая завершение таможенной процедуры таможенного транзита в отношении товаров, следующих в адрес УЭО при их ввозе.

Таможенный кодекс ЕАЭС наделяет уполномоченных экономических операторов большими по сравнению с действующей практикой правами, в том числе возможностью совершения определенных таможенных операций на своих площадках. Сейчас подобные таможенные операции в отношении еще не выпущенных в свободное обращение товаров совершаются исключительно в зонах таможенного контроля в местах размещения таможенных органов.

С 1 января 2018 г. белорусские уполномоченные экономические операторы могут пользоваться преимуществами своего статуса на территории всего ЕАЭС.

Сегодня уполномоченные экономические операторы осуществляют около 75 % белорусского экспорта и 40 % импорта товаров исходя из их статистической стоимости. Отметим, что Беларусь обладает самой развитой сетью операторов на территории Евразийского экономического союза. Сегодня их в Беларуси – 323, в России – 150, в Казахстане и Кыргызстане – по 3, в Армении – 2.

Со вступлением в силу Таможенного кодекса ЕАЭС институт уполномоченного экономического оператора получил новое развитие: ранее существовал один тип УЭО и пять упрощений для него, сегодня предусматривается уже три типа и 16 упрощений.

С 1 января 2018 г. белорусские операторы, получившие новые свидетельства, могут пользоваться преимуществами своего статуса на территории всего Евразийского экономического союза.

Новый пакет упрощений максимально направлен на стимулирование внешнеэкономической деятельности.

Статус уполномоченного экономического оператора является удобной возможностью осуществления внешнеэкономической деятельности. По новому таможенному законодательству Евразийского экономического союза институт УЭО получает существенное расширение.

В Таможенном кодексе ЕАЭС уполномоченному экономическому оператору отведены статьи с 430-й по 443-ю, а также 12 отсылочных норм на Решения Евразийской экономической комиссии. В них определяются условия и порядок включения в реестр, обязанности УЭО, приостановление и возобновление действия свидетельства, специальные упрощения, особенности совершения таможенных операций и временного хранения товаров и пр.

Перечислим основные положения новой концепции института уполномоченного экономического оператора, заложенной в Таможенном кодексе ЕАЭС:

- Расширен круг лиц, которые могут быть включены в реестр уполномоченных экономических операторов: декларант, таможенный представитель, перевозчики, экспедиторы, владельцы СВХ. При этом увеличилось количество условий для получения статуса.

- Предусмотрены три типа свидетельства, каждый из которых имеет свои виды и разное количество упрощений: 1-й тип – 9 упрощений (рассчитан на таможенного представителя и перевозчика), 2-й тип – 10 упрощений (ориентирован на владельца СВХ), 3-й тип – 17 упрощений.

– Увеличен перечень условий включения в реестр УЭО, некоторые из них изменились. Например, исключено такое дополнительное условие, как отнесение юридического лица к категории низкого уровня риска. Но при этом есть Решение Совета ЕЭК от 15.09.2017 № 65 «Об утверждении порядка определения финансовой устойчивости юридического лица, претендующего на включение в реестр уполномоченных экономических операторов, и значений, характеризующих финансовую устойчивость и необходимых для включения в этот реестр». Документом определено, что финансовая устойчивость является основным условием включения в реестр УЭО с выдачей свидетельств 2-го и 3-го типов. Юридическое лицо признается финансово устойчивым, если значение совокупного показателя составляет не менее 50 баллов. В случае соответствия значению совокупного показателя финансовой устойчивости УЭО, для второго и третьего типа вообще не будет требоваться предоставления обеспечения.

– Установлена возможность для уполномоченных экономических операторов 2-го и 3-го типа завершать действия таможенной процедуры транзита помещением товаров на временное хранение, регистрацией декларации, выпуском.

– Увеличился период осуществления внешнеэкономической деятельности юридическим лицом для получения статуса УЭО: для таможенного перевозчика – 2 года, для всех остальных – 3 года (при определении периода будет учитываться срок внешнеэкономической деятельности в соответствии с Таможенным кодексом Таможенного союза).

– Предусматривается постепенное снижение реестрового обеспечения от 1 млн евро до 150 тыс. евро в течение 7 лет (при определении суммы обеспечения исполнения обязанностей УЭО учитывается срок его деятельности в соответствии с ТК ТС).

– Статус уполномоченного экономического оператора признается на всей территории ЕАЭС. Кроме того, заложена возможность взаимного признания статуса УЭО с государствами, не являющимися членами Союза.

Отдельным решением Коллегии ЕЭК от 03.10.2017 № 131 утверждены требования к сооружениям, помещениям и открытым площадкам уполномоченного экономического оператора, а также к его работникам:

а) работники, в должностные обязанности которых входят организация и (или) совершение таможенных операций, должны иметь профессиональную подготовку в сфере таможенного дела и (или) опыт работы в данной сфере не менее 2 лет;

б) работники, ответственные за организацию безопасности юридического лица и охрану территории уполномоченного экономического оператора, должны иметь профессиональную подготовку в сфере обеспечения безопасности и охраны и (или) опыт работы в данной сфере не менее 2 лет;

в) работники, ответственные за применение автоматизированной информационной системы, содержащей средства защиты информации, должны иметь профессиональную подготовку в сфере информационных технологий и (или) опыт работы в данной сфере не менее 2 лет.

В противном случае УЭО привлекает для выполнения таких работ на договорной основе другие профильные юридические лица. Если уполномоченный экономический оператор привлекает таможенного представителя, то в отношении статуса последнего такие требования отсутствуют.

Обратим внимание на ст. 465 «Переходные положения в отношении уполномоченных экономических операторов», где записано, что юридические лица, которым статус уполномоченного экономического оператора присвоен в соответствии с Таможенным кодексом Таможенного союза, сохраняют его в течение двух лет со дня вступления в силу ТК

ЕАЭС. Но (!) в отношении них действуют только специальные упрощения, предусмотренные ТК ТС, на территории государства-члена, таможенным органом которого присвоен статус УЭО. При этом, не дожидаясь истечения двухлетнего периода, субъекты, имеющие статус уполномоченного экономического оператора, могут подать документы на включение в реестр УЭО с выдачей свидетельства выбранного типа согласно нормам ТК ЕАЭС, чтобы в полной мере пользоваться предусмотренными преимуществами.

Одна из главных новелл ТК ЕАЭС – три типа свидетельства УЭО вместо предусмотренного в настоящее время одного. Каждое предполагает определенный объем упрощений и различные условия их получения. Главный смысл такого разделения заключается в предоставлении возможности выбора наиболее приемлемого набора упрощений в зависимости от сферы деятельности участника внешнеэкономической деятельности. Перечень специальных упрощений значительно расширится, а применять их смогут участники ВЭД, таможенные представители, владельцы складов временного хранения и таможенных складов, таможенные перевозчики и др.

Первый тип свидетельства – для заинтересованных в непредоставлении обеспечения уплаты таможенных платежей при транзите и дополнительной проверке, в выпуске до подачи таможенной декларации, а также не имеющих собственных площадей для хранения. В данном случае уполномоченный экономический оператор получает право на:

- приоритетное участие в пилотных проектах и экспериментах, проводимых таможенными органами, возможность совершения таможенных операций в первоочередном порядке;
- выпуск до подачи таможенной декларации при помещении товаров под определенные таможенные процедуры;
- не предоставление обеспечения уплаты таможенных платежей при выпуске товаров до завершения проверки документов, до получения результатов таможенной экспертизы и при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита.

Кроме того, предусмотрены упрощения при доставке товаров под таможенным контролем:

- признание таможенным органом средств идентификации УЭО;
- не установление маршрута перевозки товаров, перевозимых УЭО;
- осуществление УЭО грузовых операций с товарами и замены транспортного средства международной перевозки без разрешения таможенного органа.

Второй тип свидетельства подходит для желающих снизить издержки, связанные с хранением товаров и их идентификацией, так как все операции будут проводиться на собственных площадках. Среди специальных упрощений – временное хранение в помещениях УЭО своих товаров, а также грузов иных субъектов, если это предусмотрено законодательством государств-членов. Уполномоченный экономический оператор может осуществлять доставку товаров в зону таможенного контроля, созданную на своих площадях, их размещение в этой зоне, совершение таможенных операций, связанных с завершением действия таможенной процедуры таможенного транзита и проведением таможенного контроля.

Свидетельство второго типа дает право совершения таможенных операций, связанных с таможенным декларированием и выпуском товаров в таможенном органе, отличном от таможенного органа, в регионе деятельности которого находятся товары, если такие таможенные органы расположены на территории одного государства-члена ЕАЭС. Уполномоченному экономическому оператору разрешается не предоставлять обеспечение

исполнения обязанности по уплате ввозных таможенных пошлин при отсрочке их уплаты, если он выступает в качестве декларанта.

Также свидетельство второго типа дает право применять специальные упрощения, предусмотренные для первого типа: таможенный контроль в форме таможенного осмотра или досмотра в первоочередном порядке; применение средств идентификации, используемых таможенными органами; непредоставление обеспечения уплаты таможенных платежей при выпуске товаров, декларантом которых выступает УЭО; выпуск товаров до подачи декларации на них.

Третий тип свидетельства предоставляет использование всех упрощений, предусмотренных для первого и второго типов.

В ТК ЕАЭС содержится ряд общих условий присвоения статуса уполномоченного экономического оператора. В частности, наличие единого для всех кандидатов минимального периода осуществления внешнеэкономической деятельности три года, за исключением таможенного перевозчика, для которого установлен минимальный период два года. При этом учитывается количество поданных деклараций на товары за период осуществления ВЭД. Условием присвоения статуса является также отсутствие в государстве-члене ЕАЭС, где зарегистрировано юридическое лицо, неисполненной им обязанности по уплате налогов, наличие системы учета товаров, установленной законодательством государства-члена.

При соответствии вышеуказанным условиям, а также внесении обеспечения исполнения обязанностей в размере не менее одного миллиона евро таможенный орган выдает свидетельство УЭО первого типа. Предусмотрена возможность снижения суммы обеспечения в зависимости от непрерывного (без приостановления) срока действия свидетельства для УЭО, имеющих свидетельства второго и третьего типов – 700 тыс. евро (2 года), 500 тыс. (4 года), 300 тыс. (5 лет), 150 тыс. (6 лет).

Второй тип свидетельства выдается при соблюдении юридическим лицом общих условий включения в реестр УЭО, установленных для свидетельства первого типа, а также при соблюдении следующих требований:

- соответствие финансовой устойчивости юридического лица значению, определяемому ЕЭК и законодательством государств-членов ЕАЭС;
- нахождение в собственности, хозяйственном ведении, оперативном управлении или аренде сооружений, помещений и открытых площадок, предназначенных для временного хранения товаров, и соблюдение требований к их обустройству в случае, если на их территории будет завершаться таможенная процедура таможенного транзита;
- соблюдение определяемых ЕЭК требований к транспортным средствам и работникам юридического лица, претендующего на включение в реестр УЭО.

Третий тип свидетельства выдается при условии, что юридическое лицо ранее не менее двух лет имело свидетельство первого или второго типа, а также при соблюдении всех условий для выдачи свидетельства второго типа.

Юридические лица, которым статус УЭО был присвоен в соответствии с Таможенным кодексом Таможенного союза, сохраняют его в течение двух лет со дня вступления в силу ТК ЕАЭС.

В настоящее время Коллегия Евразийской экономической комиссии приняла решения, уточняющие условия деятельности уполномоченных экономических операторов. В частности, утверждены требования к сооружениям, помещениям и открытым площадкам, на территории которых будет осуществляться временное хранение, завершение действия таможенной процедуры таможенного транзита и (или) проводиться таможенный контроль. Также

установлены требования к транспортным средствам и работникам юридического лица, претендующего на включение в реестр уполномоченных экономических операторов.

В связи с наделением уполномоченных экономических операторов новыми правами Коллегия ЕЭК определила требования, которые должны гарантировать достаточную степень контроля над перемещаемыми товарами. «Следует исключить несанкционированный доступ к товарам, находящимся под таможенным контролем, а также возможность неправомерных действий с ними со стороны посторонних лиц, – подчеркнули в ЕЭК. – Для таких территорий должен быть организован пропускной режим, обеспечена охрана, создана система контроля въезда и выезда транспорта, система идентификации работников и т.д. Транспортные средства уполномоченных экономических операторов должны быть допущены к международной перевозке под таможенными пломбами и печатями в соответствии со статьей 364 Таможенного кодекса ЕАЭС».

Кроме того, определены правила доступа к площадкам, материал поверхности площадки для хранения грузов, параметры ограждения и разметки зон таможенного контроля, оговорены требования к лицам, отвечающим за охрану помещений и применение информационных систем.

Тема 6.8 Электронное предварительное информирование

Литература: [2, 13, 15, 18, 20, 21].

Предварительное информирование о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенную границу, – востребованный временем инструмент, имеющий достаточно широкое применение в мировой таможенной практике. Как известно, предварительное информирование в электронном виде является обязательным условием ввоза товаров и транспортных средств на таможенную территорию Европейского союза.

Целесообразность предварительного информирования очевидна: данная процедура предоставляет возможность, располагая необходимым для этого временным ресурсом, еще до прибытия товара всесторонне оценить степень связанного с его перемещением риска несоблюдения таможенного законодательства.

Суть электронного предварительного информирования (ЭПИ) состоит в том, что уполномоченные операторы-перевозчики, таможенные представители либо заинтересованные лица представляют информацию о ввозимых товарах в соответствующие органы контроля. Данная процедура осуществляется не позже чем за 2 часа до въезда на территорию страны.

С 01.01.2009, в соответствии с законодательством Европейского союза, информация о перевозке по процедуре МДП (Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжек МДП 1975 года), должна быть заблаговременно подана в электронном виде в таможенный пост отправления или въезда в ЕС (Европейский союз). Это касается любых перевозок, которые начинаются или заканчиваются в странах Европейского союза.

Реагируя на требования Европейской экономической комиссии, МСАТ (Международный союз автомобильного транспорта) разработал и создал сервис TIR-EPD, который значительно упрощает предоставление предварительной электронной информации по перевозке грузов держателями книжек МДП ("TIR Carnet").

Благодаря созданному сервису TIR-EPD, таможенные органы могут заранее провести анализ рисков, будучи уверенными, что книжка МДП у перевозчика является действительной.

Технология TIR-EPD подразумевает безопасную интеграцию небольшого программного модуля в существующую таможенную информационную систему, для обеспечения автоматического обмена электронной информацией по процедурам МДП между МСАТ и таможенным органом. Программный модуль (система обмена данными TIR-EPD) должен быть разработан для получения таможенным органом доступа к сервису TIR-EPD. Ни МСАТ, ни любая другая сторона не будут иметь никакого доступа к базе данных таможенных органов.

Клиент TIR-EPD будет отправлять и получать зашифрованные сообщения, касающиеся только операций МДП.

Для транспортных операторов:

- гарантируется конфиденциальность коммерческой информации;
- доступна с любого компьютера, подключенного к Интернету;
- имеет многоязыковой пользовательский интерфейс;
- позволяет передавать сведения о перевозке в несколько стран одновременно;
- сервис прост в пользовании, отвечает современным требованиям безопасности.

Для таможенных органов:

- гарантирует, что информация поступила от авторизованного перевозчика (держателя книжки МДП);
- гарантирует действительность книжки МДП, указанной в декларации (на момент подачи декларации);
- предоставляет достоверную информацию о грузе для предварительного анализа рисков;
- облегчает работу сотрудникам таможни, благодаря использованию современных информационных технологий;
- заблаговременно предоставляет таможенным органам полную информацию о грузе;
- позволяет усилить контроль международных грузоперевозок;
- учитывает специфические требования отдельных таможенных органов.

Технология, применяемая при предварительном информировании таможенных органов Республики Беларусь, основана на использовании возможностей оформления электронных таможенных деклараций (ЭТД) в Национальной Автоматизированной Системе Электронного Декларирования (НАСЭД).

Большая часть указанных сведений (информации) содержится в товаросопроводительных документах, основными из которых являются:

- коммерческие документы (инвойс, счет-фактура, проформа, счет-проформа)
- транспортные документы (CMR, CARNET TIR, ТТН, ТН, коносамент (bill of lading) и др. - (в зависимости от вида перевозки), упаковочный лист, спецификации, акт загрузки и др. документы);
- экспортная декларация страны отправления или транзита;
- другие документы, имеющие отношения к сделке, по тарифному и нетарифному регулированию (лицензии, разрешения).

Раздел VII. Отдельные аспекты организации международных перевозок

Тема 7.1 Организация мультимодальных перевозок грузов

Литература: [10, 11, 13, 15, 21, 26, 28].

Отличительные особенности смешанных перевозок:

1. Согласованное использование перевозки более одного вида транспорта.
2. Перевозка организуется и осуществляется одним лицом, которое называется оператором смешанной перевозки (ОСП). Он может осуществлять перевозку сам или поручить ее реализацию третьим лицам.

Оператор смешанной перевозки – это любое лицо, которое от собственного имени заключает договор смешанной перевозки и принимает на себя ответственность за его реализацию.

Экспедитор может быть признан ОСП в том случае, если:

- 1) он обязуется организовать смешанную перевозку “от двери до двери” по единому документу,
- 2) принимает на себя ответственность за груз,
- 3) отношения между заказчиком и исполнителем транспортной услуги регулируются на основании одного договора (смешанной перевозки),
- 4) существование договора смешанной перевозки подтверждается выдачей сквозного транспортного документа, подтверждающего ответственность ОСП за груз на всем пути следования.

Основные преимущества:

1. Содействуют развитию экспорта транспортных услуг.
2. Смешанные перевозки способствуют развитию транспортной системы.
3. Деятельность национальных операторов защищает транспорт на рынке страны от конкуренции иностранных транспортных компаний.

Все ОСП можно условно разделить на контейнерные и конвенциональные. Первые работают в основном с контейнерами, а вторые – с наливными насыпными, навалочными и др. грузами.

В зависимости от того, осуществляет ли ОСП самостоятельно перевозку или договариваются о ее выполнении третьими лицами, их подразделяют на фактических и договорных.

ОСП классифицируют также по тем видам транспорта, которые они используют для организации сообщений.

ОСП классифицируют по странам, регионам, по которым осуществляются смешанные перевозки.

Регулирование взаимоотношений сторон при выполнении смешанной перевозки производится на основании Конвенции о международных смешанных перевозках и правил ЮНКТАД/МТП в отношении документов смешанной перевозки.

Конвенция является факультативной международной нормой в отношении договоров международной смешанной перевозки. Правила так же являются факультативной нормой, определяющей правила использования документов смешанных перевозок грузов.

Основные отличия правил от Конвенции следующие:

1. Документ смешанной перевозки может быть заменен сообщением электронного обмена данными в соответствии с нормами применимого права.

2. ОСП не несет ответственности за задержку в доставке в том случае, если грузоотправитель не сделал заявления о заинтересованности своевременной доставки.

3. Размер возмещения за утрату или повреждение груза определяется по стоимости груза в месте и во время его доставки.

4. Предел ответственности ОСП, когда маршрут содержит водный участок, составляет 666,67 специальных прав заимствования за грузовое место или 2 за один килограмм массы-брутто (по Конвенции ответственность не оговаривается).

5. Если повреждения, порча или утрата груза в момент доставки носят очевидный характер, то претензии к ОСП должны быть сделаны не позднее момента передачи груза (по Конвенции – на следующий день).

6. ОСП освобождается от всякой ответственности, если против него не возбуждается дело в течение 9 месяцев после доставки груза (по Конвенции срок определен два года).

Типы документов смешанной перевозки.

По выбору грузоотправителя документ смешанной перевозки может быть оборотным или необоротным.

Оборотный документ может быть составлен по двум формам: на предъявителя или ордерный

В первом случае ОСП выдает груз в месте назначения любому лицу, которое предъявит ему оригинал типового документа.

Если грузоотправитель потребовал составления ордерного документа, то он может передаваться любому лицу посредством передаточной надписи «Индоссамент» сделанный предыдущим лицом последующему.

Ордерный документ является товарораспределительным и может быть индоссирован неограниченное количество раз. ОСП выдает груз тому лицу, которое будет последним в этой цепочке.

Документ смешанной перевозки должен содержать:

- наименование и характеристики груза;
- описание его внешнего состояния;
- наименование ОСП, грузоотправителя, грузополучателя;
- дату и место принятия груза и его доставки;
- место и дату выдачи документа;
- провозные платежи;
- маршрут перевозки;
- указание о том, к какому нормативному документу относится договор смешанной перевозки.

Тема 7.2 Транспортно-экспедиционное обслуживание при международных автомобильных перевозках

Литература: [13, 14, 17, 26].

Транспортно-экспедиционная деятельность – это хозяйственная деятельность по организации перевозки грузов, включая их отправку и получение, а также по выполнению или обеспечению выполнения других, связанных с перевозкой, операций в соответствии с договором на транспортно-экспедиционное обслуживание.

Под транспортно-экспедиционным обслуживанием понимается коммерческая деятельность организаций, осуществляемая при транспортировке грузов и дополняющая основную деятельность перевозчиков, грузовладельцев и других, заинтересованных в грузе лиц.

Или же под транспортно-экспедиционным обслуживанием понимается практическая реализация транспортно-экспедиционного обеспечения, объектом которого выступает внешнеторговый оборот.

Целью транспортно-экспедиционного обслуживания является содействие в перевозке грузов и развитии и экспорта транспортных услуг. Транспортно-экспедиционное обслуживание начинается с момента принятия решения о необходимости или возможности перевозки и заканчивается в момент, когда груз доставлен получателю.

Транспортно-экспедиционное обслуживание включает в себя несколько групп основных операций:

1. Консалтинговые услуги (маркетинговые исследования транспортных рынков, разработка базисных условий поставки, определение маршрута перевозки и видов транспорта, выбор перевозчика, определение стоимости и сроков доставки).
2. Организация и оформление перевозки (заключение договоров с участниками перевозочного процесса, оперативная планирование перевозок, оформление заявок на конкретную перевозку, подготовка транспортных, товаросопроводительных и иных документов, заключение договоров транспортного страхования грузов, ведение расчетов с участниками транспортного процесса).
3. Подготовка груза к перевозке (упаковка, затаривание, маркировка, укладка груза).
4. Таможенное оформление (составление грузовой таможенной декларации).
5. Прием и выдача груза.
6. Погрузо-разгрузочные и стивидорные работы, складские операции.
7. Исково-претензионная работа.
8. Сопровождение грузов (информационное обеспечение прохождения груза через этапы транспортного процесса).

В большинстве стран в функции как внутреннего, так и международного экспедитора входит весь комплекс работ по подготовке товара к отправке. Наиболее распространенными транспортно-экспедиционными операциями являются:

По экспортным грузам:

- оформление таможенных и других формальностей;
- сдача груза получателям;
- переупаковка товаров;
- хранение грузов на складах;
- расчеты с перевозчиками и другими организациями;

- диспозиция подвижного состава (уведомление об отправлении, местонахождении, прибытии грузов) и т.д.

По импортным грузам:

- прием груза от отправителя и доставка его до места погрузки или на склад;
- погрузка на автомобили;
- выписка товарно-транспортных или таможенных документов, а также осуществление таможенных формальностей; хранение и обработка грузов на складе;
- комплектация мелких партий грузов и их отгрузка в автомобили;
- упаковка и переотправка грузов;
- производство расчетов с перевозчиками, таможенными и другими органами;
- согласование перевозок опасных, негабаритных и тяжеловесных грузов и предоставление специального подвижного состава для их осуществления;
- планирование и подача транспортных средств под вывоз импортных грузов;
- организация аренды и лизинга грузовых автомобилей, прицепов и полуприцепов.

Экспедиторские организации строят свои взаимоотношения с клиентами на основе согласованных тарифов, которые могут быть фиксированными за каждую работу или услугу или выражаться в процентах от стоимости работ и услуг, связанных с перевозкой груза. Основным источником доходов транспортно-экспедиторской организации – это скидка с тарифа, которую предоставляет перевозчик за привлечение ему дополнительного объема работ.

Выручкой экспедитора является полученная за выполнение перевозки плата, за вычетом средств, направленных на оплату услуг сторонних организаций, которые привлекались для выполнения перевозочного процесса.

В целях обеспечения интересов экспедитора на международном уровне 31 мая 1926 года была основана международная федерация национальных экспедиторских ассоциаций FIATA, которая считается неправительственной, некоммерческой международной организацией.

Задачи этой организации:

1. Объединение экспедирования как отрасли и защита интересов экспедиторов.
2. Улучшение качества услуг путем внедрения стандартных экспедиторских документов, унификации торговых обычаев и обмена информацией.
3. профессиональная подготовка экспедиторов.

FIATA имеет в своем составе действительных членов, которыми могут быть любые транспортные посредники. В составе FIATA работают 9 комитетов: по железнодорожному, автомобильному, воздушному, морскому транспорту и смешанным перевозкам.

В Республике Беларусь вопросы регулирования транспортно-экспедиционного обслуживания регулируются следующими нормативными актами:

1. Закон Республики Беларусь от 13 июня 2006 г. № 124-З «О транспортно-экспедиционной деятельности».
2. Гражданский кодекс РБ от 7 декабря 1998 г. № 218-З (Глава 41 «Транспортная экспедиция»).
3. Постановление Совета министров Республики Беларусь от 30 декабря 2006 г. № 1766 «Об утверждении правил транспортно-экспедиционной деятельности».

Все договоры, заключаемые экспедитором, подразделяются на 2 группы:

1. Договоры, заключаемые с клиентом (договоры транспортной экспедиции).
2. Договоры, заключаемые с исполнителем той или иной экспедиторской услуги.

Экспедитор может заключать с клиентом 2 вида договоров, согласно которым:

1. В отношениях с третьими лицами, участвующими в процессе перевозки, экспедитор выступает от своего имени (на условиях договорного перевозчика, принципала и т. д.). Принципал берет на себя ответственность за выполнение ка кой - либо сделки. По своей сути договоры этого вида являются договорами комиссии, согласно которым одна сторона (комиссионер или экспедитор) обязуется по поручению другой стороны (комитента или клиента) за вознаграждение совершить одну или несколько сделок от своего имени, но за счет клиента.

2. Экспедитор в отношениях с третьими лицами выступает от имени клиента (агент-экспедитор, представитель, поверенный и т. д.), при этом по своей сути договор экспедирования является договором поручения, согласно которому поверенный (экспедитор) обязуется совершить от имени и за счет другой стороны (доверителя (клиента)) определенные юридические действия. Договор по своей сути является концессуальным, заключается только в ходе предварительных согласований в письменном виде.

Основное отличие между этими договорами состоит в том, что своими действиями в отношении третьих лиц экспедитор создает права и обязанности либо для себя, либо для клиента. Соответственно, если при выполнении договора возникают какие-либо спорные моменты, в первом случае экспедитор обязан возместить ущерб клиенту, и имеет право взыскать убытки с непосредственного исполнителя, а во втором – все спорные вопросы клиент будет решать с непосредственным исполнителем, экспедитор же будет оказывать ему содействие.

В зависимости от статуса экспедитора (агент или принципал) по-разному происходит правовое регулирование отношений между ним и клиентом. Если в первом случае достаточно нескольких статей Гражданского кодекса, то во втором случае необходимо детальная законодательная регламентация вопросов, связанных с ответственностью экспедитора и выдачей им экспедиторских документов.

Согласно “Общим условиям” по договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента) выполнить или организовать выполнение определенных договором услуг, связанных с перевозкой. Договор транспортной экспедиции заключается в письменной форме.

Если доставка осуществляется «от двери до двери» экспедитор имеет право привлекать для выполнения договора третьих лиц, за действия которых он будет нести ответственность. В этом случае клиент имеет право потребовать выдачи экспедиционного документа.

Договоры транспортной экспедиции могут быть срочными или длящимися (заключенными на определенный срок) и разовыми (на выполнение конкретного поручения). Основное отличие состоит в том, что в длящемся договоре устанавливаются только общие обязанности сторон, а условия выполнения конкретных поручений согласовываются путем выдачи заявок и их акцепта. А в разовом договоре подробно указываются условия выполнения конкретного поручения. Разовый договор может быть заключен путем выдачи экспедитором экспедиторского документа (коносамента, расписки о приеме и т. д.).

Экспедитор имеет право привлекать третьих лиц для выполнения своих обязательств, осуществлять перевозку груза собственным транспортом, выбирать маршрут доставки. В любое время выгрузить, уничтожить или обезвредить груз без всякой компенсации клиенту, если последний не уведомит экспедитора, что груз опасный.

Если возникнет необходимость действовать до запроса указаний, он действует на страх и риск клиента с уведомлением его об этом.

К экспедиторским документам относятся:

- договоры на транспортно-экспедиторское обслуживание,
- поручение на экспедирование,
- экспедиторская расписка о приеме груза (формы FCR, FWR),
- транспортные сертификаты экспедитора (FCT),
- оборотный коносамент смешанной перевозки (FBL).

Экспедиторским поручением является документ, выдаваемый клиентом экспедитору на организацию перевозки. Этот документ может быть разовым или выдаваться в рамках договора на ТЭО.

В случае если поручение выдается в рамках договора и наличия согласованных ставок, экспедитор принимает такое поручение немедленно по его поручению. Если поручение выдается в качестве отдельного задания, то необходимо подтверждение экспедитора на его исполнение. После его подтверждения- оно считается договором. При необходимости исполнения срочного поручения экспедитор может принять его устно по телефону при условии обязательного оформления в дальнейшем этого поручения в письменном виде.

Экспедитор-принципал обязан по требованию клиента выдать соответствующий экспедиторский документ. Для осуществления своей деятельности экспедиторы, являющиеся членами БАМЭ могут использовать бланки документов FIATA, право на использование этих бланков предоставляется ассоциацией при условии наличия у члена ассоциации страхового полиса.

Экспедиторская расписка (форма FCR) предназначена для подтверждения того факта, что экспедитор принял груз без повреждений и в соответствующем состоянии. По расписке формы FWR экспедитор подтверждает тот факт, что он принял груз в соответствующем состоянии на хранение.

Сертификат экспедитора формы FCT подтверждает ответственность экспедитора за организацию перевозки, а за состояние груза ответственности не несет.

Экспедитор, который выдает коносамент FBL берет на себя обязательства перевезти груз клиента от места получения к месту назначения, при этом он вправе привлекать третьих лиц. Для клиента экспедитор в этом случае является договорным перевозчиком.

Тема 7.3 Стоимость доставки грузов в международном сообщении

Литература: [13, 15, 17, 26].

При выполнении международных автомобильных перевозок основными статьями затрат являются:

- 1) заработная плата и отчисления на социальное страхование;
- 2) затраты на топливо;
- 3) затраты на техническое обслуживание и ремонт;
- 4) затраты на восстановление износа шин;
- 5) затраты на смазочные материалы;
- 6) амортизация подвижного состава;
- 7) командировочные;
- 8) дорожные сборы;
- 9) оплата магистралей, паромных переправ, проезда через мосты и туннели;
- 10) оплата услуг фирм-экспедиторов;
- 11) стоимость разрешений на проезд по иностранной территории;
- 12) затраты на приобретение таможенных документов;
- 13) затраты на приобретение накладной международного образца;
- 14) затраты на страхование (транспортных средств, водителей, грузов, ответственности перевозчика);
- 15) прочие накладные расходы (в том числе налоги).

В настоящее время сложилось положение, что на автомобильном транспорте эффективность общественного производства, прежде всего, определяется эффективностью использования подвижного состава, от которого зависит производительность труда, себестоимость перевозок, размер прибыли и уровень рентабельности работы автотранспортного предприятия. Понятие эффективность перевозочного процесса и эффективности использования подвижного состава отождествлены.

Поскольку эффективность представляет собой отношение полученного результата к затратам ресурсов, использованных для его получения, то измерителем эффективности международной перевозки вполне может выступать рентабельность выполнения перевозок.

Однако этот показатель лишь отражает фактические результаты выполнения перевозок и неприменим для обоснования управленческих решений по выполнению перевозки. Менеджерам важно знать какие затраты понесет предприятие выполняя поездки по конкретному маршруту и какая ставка фрахта способна покрыть эти затраты. Кроме того, так как в результате действия рыночных механизмов поездки по одним направлениям (например, из Западной Европы в определенные регионы России), оплачиваются по ставкам гораздо меньшим, чем по другим направлениям (например, из Западной Европы в Москву и Московскую область), то возрастает значение оптимизации портфеля заказов таким образом, чтобы определить среднюю доходную ставку выполнения одного километра пробега по кругорейсу, которая обеспечивала бы определенный размер прибыли или безубыточную работу.

Применение маржинального анализа предполагает деление всех понесенных затрат на постоянные (или не связанные с количеством выполненных поездок) и переменные (связанные с количеством выполненных поездок).

К постоянным затратам (FC) можно отнести следующие: затраты на страхование (транспортных средств, водителей, грузов, ответственности перевозчика), затраты на техническое обслуживание и ремонт (поскольку для проведения этих мероприятий средства как правило резервируются), приобретение разрешений ЕКМТ, накладные расходы, земельный налог, налог на недвижимость и прочие.

К переменным затратам (VC) относятся: заработная плата водителей и отчисления на социальное страхование, затраты на топливо, затраты на восстановление износа шин, затраты на смазочные материалы, командировочные, дорожные сборы, оплата услуг фирм-экспедиторов, расходы по оформлению документов, амортизация и прочие. Определения плановой величины доходов от выполнения перевозочной деятельности затратным методом предполагает планирование доходов на основе плановых затрат, рентабельности и налогов и отчислений из выручки от выполнения перевозок. Этот способ является обязательным для всех перевозчиков, осуществляющих операции по перевозке автомобильным транспортом грузов и пассажиров в Республике Беларусь, независимо от форм собственности и ведомственной принадлежности, за исключением предприятий с иностранными инвестициями.

По затратному методу **плановая величина доходов** ($D_{пл}$) может быть определена по следующей формуле:

$$D_{пл} = Z + П + C_{НДС},$$

где Z – плановая сумма затрат на перевозки, EUR;

$П$ – балансовая прибыль, необходимая для воспроизводства, EUR;

$C_{НДС}$ – сумма налога на добавленную стоимость, EUR.

Поскольку в случае выполнения международной автомобильной грузоперевозки осуществляется экспорт услуг, то $C_{НДС} = 0$.

Тариф за один километр пробега определяется по следующей формуле:

$$T_{1км} = \frac{D_{пл}}{L_{гр}}.$$

Тема 7.4 Транспортное страхование на международных перевозках

Литература: [13, 15, 18, 26].

Транспортное страхование – совокупность различных видов страхования, создающих условия для возмещения различного рода финансовых убытков, возникающих у участников транспортного процесса в результате обстоятельств, находящихся вне их контроля (риски).

По объектам различают:

- Страхование грузов (КАРГО)
- Страхование транспортных средств (АВТОКАСКО)
- Страхование ответственности
- Страхование профессиональных рисков
- Страхование ответственности:
 - перевозчика (CMR страхование, МДП страхование);
 - владельца транспортных средств;
 - экспедитора;
 - водителя (мед. страхование, страхование жизни).

По обязательности все виды страхования (с точки зрения договорных (правовых) условий) подразделяются на:

- обязательные (гражданской ответственности в РБ владельцев ТС; Зеленая карта; медицинское страхование);
- условно-обязательные (Страхование МДП; Страхование ответственности экспедитора; КАРГО);
- добровольные (АВТОКАСКО; CMR страхование).

Страхование транспортных средств Автокаско

Каско - это комплексный вид страхования, который является одним из самых популярных и надежных методов страховой защиты вашего автомобиля.

Объектом страхования являются не противоречащие законодательству Республики Беларусь имущественные интересы Страхователя (Выгодоприобретателя), связанные с утратой (гибелью) или повреждением застрахованного транспортного средства и(или) дополнительного оборудования, находящегося во владении, пользовании, распоряжении Страхователя (Выгодоприобретателя).

По договору страхования могут быть застрахованы:

- легковые автомобили
- автобусы, тягачи, прицепы и полуприцепы, троллейбусы, трамваи
- микроавтобусы с количеством посадочных мест до 9 мест включительно
- грузопассажирские и грузовые автомобили
- сельскохозяйственная техника
- специальная техника (санитарные, пожарные автомобили)
- дорожные машины (погрузчики, катки, асфальтоукладчики, бульдозеры, экскаваторы, транспортеры, грейдеры, скреперы, мусороуборочные машины)
- железнодорожный подвижной состав.

Можно застраховать автомобиль по следующим рискам:

1. Частичное Каско (возмещение только по рискам: ущерб ТС).
2. Полное Каско (возмещение по всем рискам: ущерб ТС, хищение, угон).

Договор страхования может быть заключен по одному из вариантов:

1. «Без учета износа», когда страховое возмещение выплачивается без учета износа подлежащих замене деталей и механизмов.

2. «С учетом износа», когда страховое возмещение выплачивается по калькуляции (заключению о размере вреда) организации, специалиста-оценщика, имеющих право на составление подобных документов. При расчете размера ущерба (вреда) стоимость деталей, подлежащих замене, уменьшается на процент их износа.

Совместно с транспортным средством на страхование может приниматься дополнительное оборудование, не входящее в его комплектацию.

Договор страхования заключается на основании письменного заявления на страхование или описи транспортных средств.

Страхование грузов (карго)

Страхование карго – один из подвидов транспортного страхования. Представляет собой страхование грузов, т. е. защиту имущественных интересов владельцев грузов на случай наступления убытков, вызванных различными происшествиями при транспортировке груза. Страхование каско, которое подразумевает возмещение ущерба от повреждения или гибели транспортного средства, не включает в себя страхование перевозимого имущества.

Объектом страхования карго являются имущественные интересы, связанные с сохранностью перевозимого груза от воздействия множества рисков, возникающих в ходе транспортировки. Кроме того, в рамки страхового интереса включаются плата за перевозку и ожидаемая прибыль.

Первый принцип этого вида страхования основан на методе исключений, т. е. в договоре прописывается некий набор рисков, которые не подлежат страхованию. Второй принцип подразумевает метод включения, т. е. в договоре перечисляются все риски, которые страхуются компанией.

Объектами страхования карго являются:

- а) сам груз;
- б) возросшая стоимость;
- в) комиссионные посредникам;
- г) таможенная пошлина;
- д) непредвиденные обстоятельства, связанные с фрахтом.

Субъектами страхования cargo могут быть юридические и физические лица, а также люди, которые имеют конкретную заинтересованность в сохранности экспортируемого груза. Субъектами страхования числятся:

- грузоотправитель;
- покупатель груза;
- лицо, сопровождающее груз и имеющее на него весь пакет необходимых товарно-транспортных документов;
- лицо, взявшее на себя обязательства по возмещению убытков.

Основные принципы карго страхования следующие:

- полисы страхования ущерба, т.е. возмещаются фактические прямые убытки и убытки прямых лиц;
- обеспечивается защита груза в случае полной гибели и повреждения.

Что касается покрытия, то оно предоставляется на весь путь транзита груза по принципу «от склада до склада» с учётом всех возможных видов транспортировки.

Традиционные или классические исключения, включаемые практически во все договора страхования грузов:

- дефекты самого груза;
- антиобщественные грузы (напр., наркотики);
- воздействие атмосферных температурных явлений на груз;
- дефекты упаковки;
- задержка доставки груза;
- воздействие атомного взрыва;
- военные риски.

Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (Зелёная карта)

Система «Зеленая карта» — это система международного соглашения по страхованию гражданской ответственности владельцев автотранспорта перед третьей стороной, участники которой определили порядок выдачи страховых документов, порядок взаиморасчетов между национальными бюро, методы урегулирования возникающих претензий при дорожно-транспортном происшествии.

Система «Зеленая карта» действует во всех странах Евросоюза, а также в странах Прибалтики и Украине, России и Беларуси. Все вопросы по урегулированию конфликтов, возникающих из страхования, и возмещению убытков решают национальные бюро «Зеленая карта».

Наличие «Зеленой карты» гарантирует возмещение ущерба (вреда), который по вине страхователя может быть нанесен в результате автомобильной аварии:

- повреждение или уничтожение имущества юридических и физических (третьих) лиц, пострадавших в дорожно-транспортном происшествии;
- повреждение или гибель дороги, дорожных сооружений и иных объектов или предметов;
- временная или постоянная нетрудоспособность (инвалидность), а также смерть пострадавшего.

Зеленая карта не действительна на территории той страны, где она выдана.

Если при дорожно-транспортном происшествии нет человеческих жертв, то роль дорожной полиции (милиции) в таком происшествии ограничивается составлением протокола. Зарубежные страховые компании разработали специальные формы документов, «извещения об аварии», которые участники происшествия заполняют сообща. Бланки выдаются на руки автовладельцу вместе со страховым полисом. Извещение представляет собой анкету с рядом вопросов: дата и место дорожно-транспортного происшествия; пострадавшие; адреса участников дорожно-транспортного происшествия; данные их автомобилей; повреждения, полученные в результате дорожно-транспортного происшествия, и так далее. Заполненные извещения высылаются страховым компаниям по почте, адреса и телефоны страховых компаний указаны и в полисе, и в извещении.

CMR – страхование.

Это добровольное страхование гражданской ответственности транспортной компании-перевозчика, действующее в странах, подписавших Конвенцию о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ); в число этих стран входят Беларусь, Россия, Украина, Казахстан и другие страны СНГ и Европы.

Объект страхования: имущественные интересы Страхователя (лица, чья ответственность застрахована), связанные с его ответственностью по обязательствам, возникшим в случае причинения вреда жизни, здоровью или имуществу третьих лиц, в связи:

- с использованием Страхователем (лицом, чья ответственность застрахована) транспортных средств для перевозки грузов, осуществляемой в соответствии с положениями Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 года с действующими изменениями (далее — Конвенция КДПГ/CMR), Межправительственных соглашений о международных грузовых перевозках, законодательством Республики Беларусь о перевозке грузов автомобильным транспортом, а также национальным законодательством государств, по территории которых осуществляется перевозка грузов;

- с расходами по утилизации (уничтожению) погибшего (пришедшего в негодность) груза

- судебными и внесудебными расходами (расходы по оплате услуг экспертов, адвокатов), возникшими в связи с удовлетворением правомерных и защиты от неправомерных претензий.

Договор страхования ответственности перевозчика может быть заключен в следующих вариантах:

Вариант 1: декларирование перевозок за определенный период. В этом случае все перевозки, осуществляемые в период действия договора страхования, считаются застрахованными. Страховая премия рассчитывается исходя из предполагаемого фрахта за весь период действия договора страхования.

Вариант 2: декларирование каждой грузоперевозки. В этом случае незаявленная грузоперевозка (т.е. не продекларированная до ее начала) считается незастрахованной.

Вариант 3: комбинированный способ. В этом случае перевозки, осуществляемые на транспорте Страхователя (лица, чья ответственность застрахована), считаются застрахованными без обязательного декларирования каждой перевозки (регистрационные номера транспортных средств оговариваются в договоре страхования или в приложении к договору страхования). Перевозки, которые осуществляются на привлеченном транспорте, не оговоренном в договоре страхования, декларируются до их осуществления.

Вариант 4: декларирование транспортных средств с уплатой фиксированной страховой премии. В этом случае все перевозки, осуществляемые в период действия договора страхования на указанных в договоре страхования автомобилях, считаются застрахованными без последующего предоставления сведений о фактическом фрахте за период страхования.

Страхование по системе МДП

Конвенция МДП и Директива МСАТ предписывают обязательное страхование ответственности перевозчика перед таможенными органами при выдаче книжек МДП. Страхователями являются пользователи книжками МДП, выданными им БАМАП.

Объект страхования: — гражданская ответственность перевозчика перед таможенными органами в системе международной гарантийной сети по уплате причитающихся ввозных или вывозных пошлин и сборов, включая проценты за просрочку платежей, которые подлежат уплате в соответствии с таможенными законами и правилами соответствующих стран за нарушения, связанные с проведением операций МДП (соблюдением процедуры перевозки грузов с применением книжки МДП).

Страховым случаем является факт признания и оплаты МСАТ претензии, предъявленной таможенными органами международной гарантийной цепи в связи с нарушением Страхователем процедуры, предусмотренной Конвенцией МДП.

Страховая компания возмещает ущерб только по тем убыткам, которые рассмотрены и оплачены МСАТ. Страховое возмещение включает:

– таможенные пошлины, сборы и иные платежи, которые налагаются в соответствии с таможенными законами и правилами соответствующих стран за нарушения, связанные с проведением операций или соблюдением процедуры перевозки грузов с применением Книжки МДП, установленных Конвенцией МДП 1975 года. Данные суммы рассматриваются как суммы возмещения, причитающиеся заинтересованным таможенным органом соответствующих стран;

– расходы по расследованию обстоятельств и защите интересов Страхователя в судебных и арбитражных органах по происшествиям, ответственность за которые, в соответствии с условиями Конвенции МДП 1975 года, возлагается на автоперевозчика.

Страховой тариф по каждой Книжке МДП, перевозка с применением которой заявляется по договору страхования ответственности, устанавливается в размере 10 USD.

Страхование ответственности экспедитора

Ответственность экспедитора складывается из ответственности за собственные ошибки и ответственность за ущерб, нанесенный субподрядчиками. Как правило, заказчик перевозки не желает расследовать всю транспортную цепь в поисках фактического виновника. За возмещением ущерба он обращается к тому лицу, с которым заключал договор перевозки, т.е. к экспедитору.

Для этого важно, чтобы экспедитор страховал свою ответственность за утрату или повреждение груза, а также другие происшествия, которые могут случиться при перевозке. Страхование ответственности направлено на то, чтобы покрывать любые претензии против экспедитора, предъявленные клиентом или любым другим лицом, понесшим убытки в результате деятельности экспедитора.

Таким образом, целесообразность страхования ответственности экспедитора складывается из следующих факторов:

1. Финансовый аспект - возможность защиты своих оборотных средств и планирования непредвиденных расходов;
2. Коммерческий и имиджевый аспект - обеспечение надежности и «сертификат качества» экспедитора;
3. Сервисный аспект - доступ к консультационным, юридическим, сюрвеерским, агентским и иным ресурсам страховщика.

Ответственность экспедитора выходит за рамки Конвенции КДПГ, т.к. спектр предоставляемых им услуг связан с выполнением всех стадий перемещения груза, начиная от дней перемещения груза, начиная от подготовки, заканчивая сдачей его получателю. Значение этого вида страхования постоянно возрастает, т.к. в соответствии с международной практикой клиенты требуют от экспедитора подтверждения международного признания страхового покрытия их рисков. В большинстве стран Европы этот вид страхования является обязательным.

Этот вид страхования позволяет возместить ущерб, связанный со следующими рисками:

- неправильное оформление документов
- невыполнение инструкций отправителя

- неисполнение или ненадлежащее исполнение таможенных операций
- внедоговорная ответственность
- расходы по рассмотрению обстоятельств происшествия
- по предотвращению или уменьшению размеров убытков и защите интересов страхователя.

Медицинское страхование

По этому виду страхования покрываются профессиональные риски водителей при выполнении международных перевозок.

Страховой полис медицинского страхования позволяет получить неотложную медицинскую помощь для лечения травм, полученных в результате несчастных случаев, а также при внезапном заболевании.

Страховщик оплачивает амбулаторные услуги, лекарства, помещения в стационаре, проведение операции, медицинская эвакуация, услуги наземной скорой помощи. Страхователь вносит сам плату за дополнительные услуги, не предусмотренные договором страхования. Сроки страхования зависят от длительности поездки и могут составлять от одного дня до одного года.

Литература: [17, 25, 28].

При управлении рисками на международных перевозках особое значение имеет изучение рисков в трансграничных транспортно-логистических системах (ТТЛС), которые оказывают существенное влияние на систему рисков на международном транспортном рынке.

Несмотря на то, что деятельность ТТЛС в большинстве ее видах не поддается коммерциализации и находится под контролем государства, тем не менее исключить риск полностью не удастся. Он может возникнуть как на стадии разработки инвестиционного проекта и его реализации (инвестиционный риск), так и в ходе эксплуатации ТТЛС на различных ее уровнях (риск контрабанды, риски ВЭД, предпринимательские риски коммерческих структур, осуществляющих свою деятельность в рамках логистических цепочек ТТЛС). Все это требует разработки мероприятий по учету и оценке рисков ТТЛС, их мониторингу и управлению, поскольку достаточно часто они накладываются друг на друга, порождая отрицательный мультипликативный эффект. Так, например, увеличение таможенных тарифов и фискальных сборов может повернуть грузопотоки из Республики Беларусь на транспортные коридоры сопредельных государств, что, с одной стороны, уменьшит прямые поступления в бюджет от деятельности погранично-таможенных служб, а с другой – приведет к уменьшению доходов и налоговых выплат коммерческих структур, функционирующих как на территории ТТЛС, так и на прилегающих к ней территориях (кафе, информационные центры, гостиницы, СТО и т. д.).

Все вышеперечисленное требует детерминации понятия риск к понятию ТТЛС и системного подхода к его анализу. Следует отметить, что в настоящее время отсутствует стандартное определение риска, равно как и единая его классификация. Однако вне зависимости от определения риск всегда включает три составляющие:

1. *Неопределенность события.* Риск существует только в том случае, когда есть многовариантность исходов. Например, изменение направлений транспортных потоков может привести к недостаточной загрузке терминала.

2. *Потери.* Один из исходов обработки транспортных средств всегда является нежелательным. Например, контрабанда, которую не удалось пресечь.

3. *Небезразличность.* Риск обязательно должен быть неприемлем для какого-либо физического или юридического лица, функционирующего в рамках ТТЛС либо связанного с ней логистическими цепочками (договорами), которое будет стремиться предотвратить его любыми путями. Например, порча товара из-за значительных очередей на переходах нежелательна для грузоперевозчиков, получателей и отправителей, поскольку влечет за собой потерю возможного дохода.

Классификация рисков должна основываться на определении риска как возможности наступления события, не желательного для данной ТТЛС, выражающегося в вероятной потере части своих ресурсов, недополучении доходов или появлении дополнительных расходов в результате осуществления запланированной деятельности по сравнению с прогнозными вариантами, которые могут произойти в течение определенного периода времени (рис. 1).

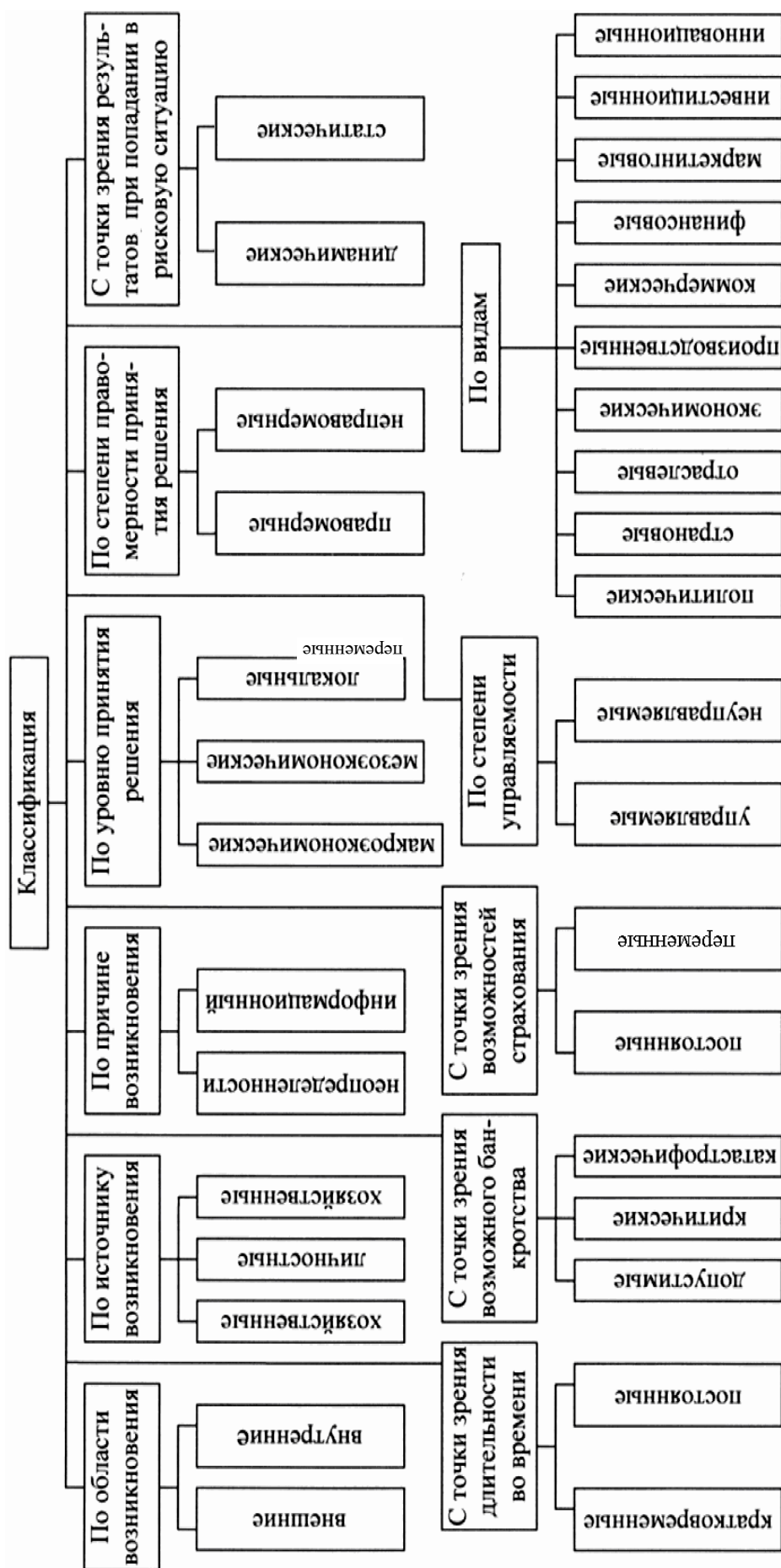


Рисунок 1 – Риски в ТТЛС

Используя данную классификацию, можно выделить основные риски, присущие ТТЛС:

- политические,
- экономические;
- отраслевые (связаны с особенностями функционирования ТТЛС);
- проектные (связаны с особенностями проекта);
- трансграничной транспортной логистической системы (зависят от ее конкретных особенностей).

Все вышеперечисленные риски с точки зрения возможности управления ими подразделяются на две группы (рис.2):

- управляемые (диверсификационные);
- неуправляемые (недиверсификационные).

И те и другие могут носить систематический или случайный характер, быть кратковременными или постоянными во времени и приводить к незначительным или масштабным потерям.



Рисунок 2. Риски ТТЛС на различных этапах жизненного цикла

Наиболее рискованной является ситуация, возникающая под воздействием случайных факторов. В отличие от систематически возникающих явлений, к которым система может подготовиться заранее и минимизировать возможные потери (реконструкция одного из каналов, профилактика компьютерной сети и т. д.), несистематические факторы несут в себе значительную потенциальную угрозу, для предотвращения которой ТТЛС должна располагать некоторыми резервами – техническими, финансовыми, кадровыми. С точки зрения ТТЛС случайные факторы можно классифицировать следующим образом:

- социально-политического порядка;
- технического порядка;

- технологического порядка;
- организационного порядка;
- природно-климатического порядка.

Наличие тех или иных факторов, вызывающих риск, определяется следующими факторами:

- экономической и политической ситуацией на мировых рынках;
- международными соглашениями, двухсторонними договорами и т. д. ;
- внешней и внутренней организацией среды (прогрессивные формы организации ВЭД, стратегия и тактика государства в развитии таможенного дела, меры экономической политики, качество транспортных коридоров и т. д.);
- управлением инвестиционного проекта по созданию ТТЛС на отдельных стадиях жизненного цикла, таких как территориальное расположение терминалов, качество проекта, возможности предоставления дополнительных услуг, возможности совместного погранично-таможенного контроля в рамках трансграничного сотрудничества и т. д. (рис. 3).

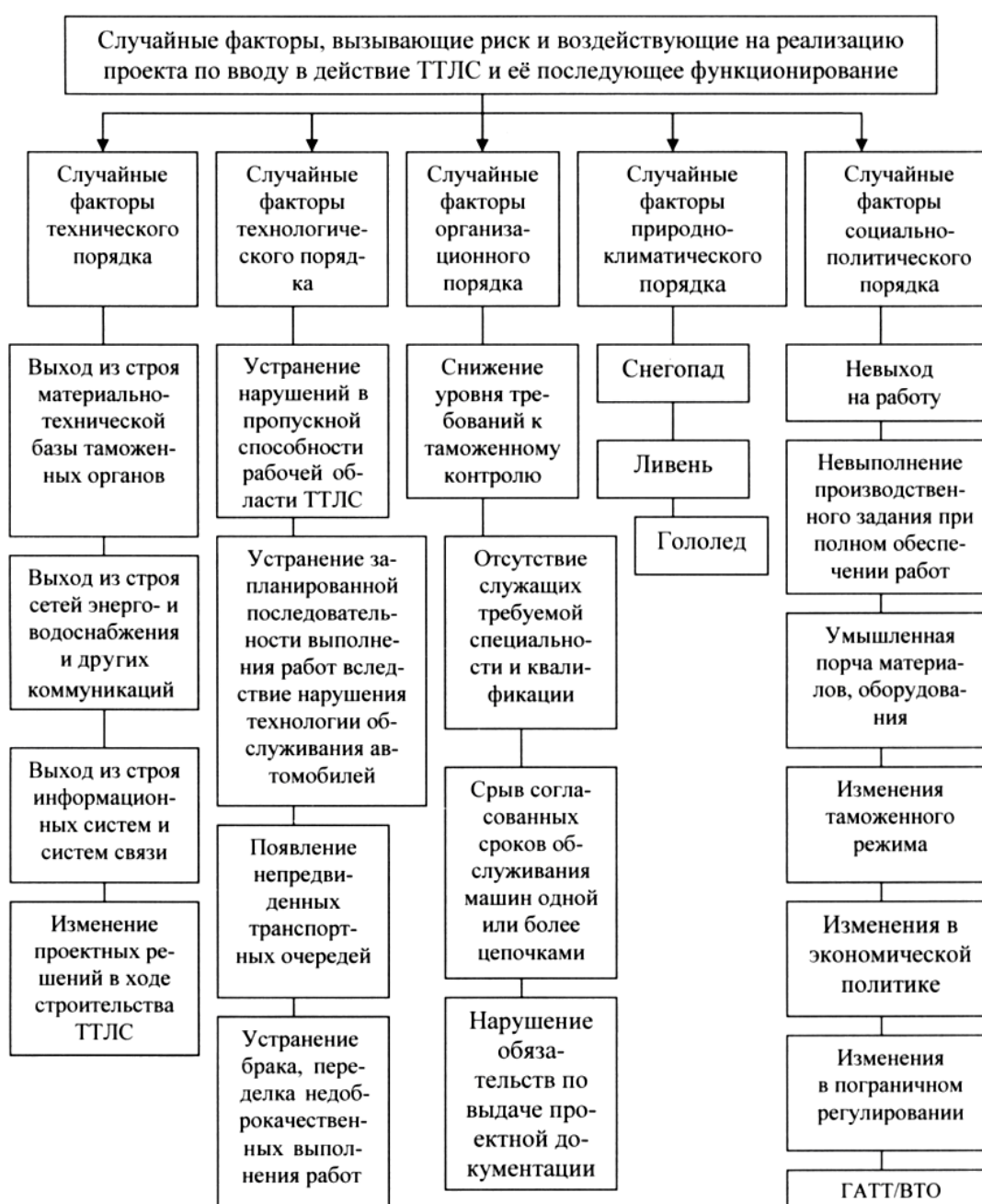


Рисунок 3 - Классификация факторов, вызывающих неуправляемые риски ТТЛС

Анализ риска позволяет снизить степень его воздействия на конечные результаты. В общей массе рисков, с которыми сталкивается ТТЛС в результате своей деятельности, можно выделить те, которые легко поддаются оценке, и те, которые измерить невозможно. Вместе с тем реализация проекта по созданию ТТЛС, равно как и ее последующее функционирование, связана с необходимостью количественной или качественной оценки возможных рисков и расчетом их допустимого уровня с использованием одного из приемлемых для конкретного случая методов (рис.4).

Качественная оценка достаточно проста и включает в себя определение возможных видов риска и вызывающих их факторов. Она осуществляется, как правило, на стадии разработки бизнес-плана инвестиционного проекта ТТЛС с использованием методов экспертных оценок и т.п.

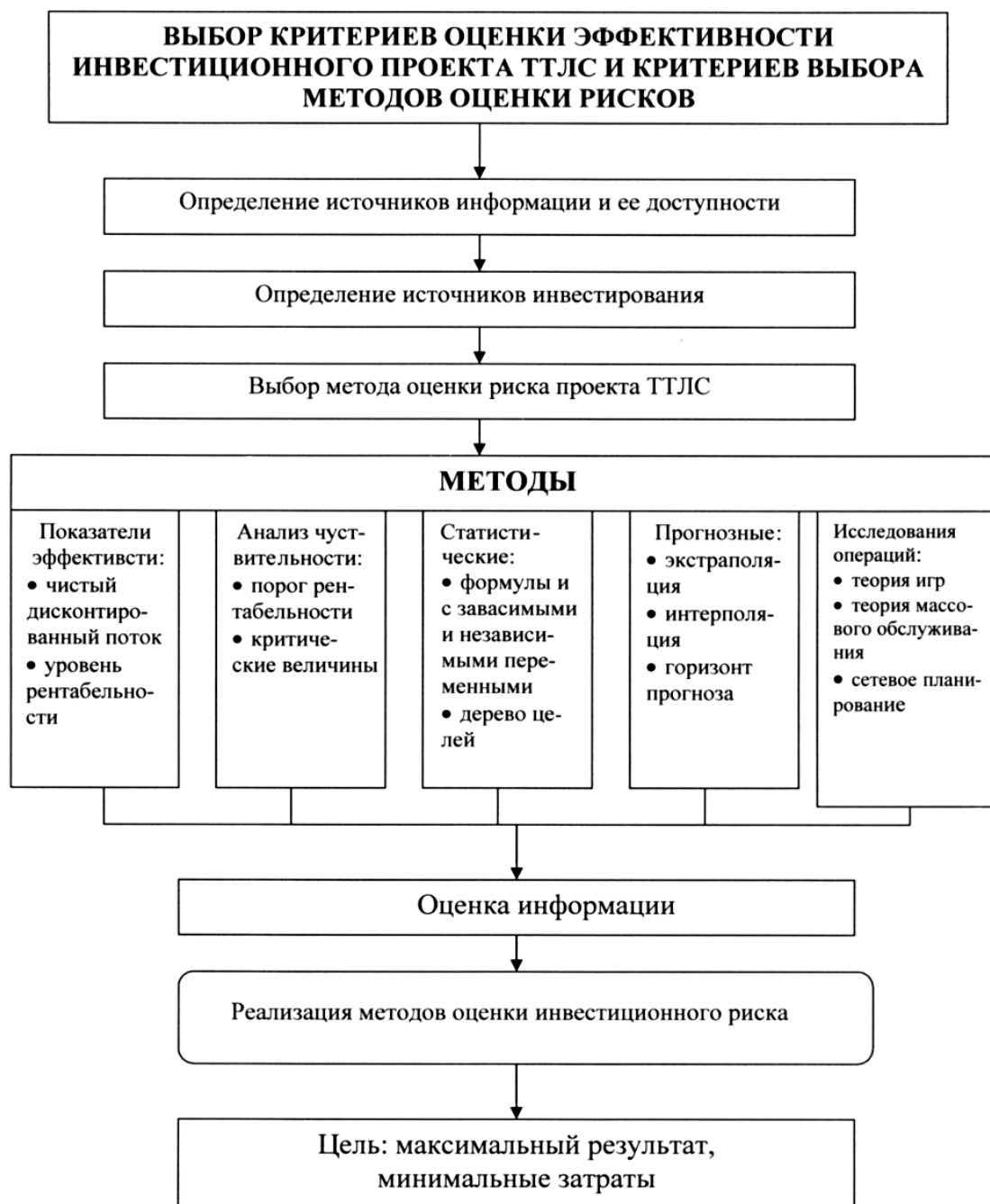


Рисунок 4 - Процедура выбора оптимального метода оценки риска проекта ТТЛС

Количественная оценка риска ТТЛС является достаточно трудоемкой и связана с выбором лучшего варианта как с позиции доходности инвестиционного проекта, так и с позиции его рискованности. В данном случае возникает необходимость оценить как «риск-негатив», так и «риск-позитив», ибо без последнего рассчитывать на значительные эффекты от проекта не приходится. Обобщенную процедуру выбора можно представить в виде следующей схемы:

- строится матрица ситуаций (позитивных и негативных), в которых может оказаться ТТЛС, как на стадии реализации инвестиционного проекта, так и в ходе последующей эксплуатации и решений по каждому из конкретных случаев. В матрице строки соответствуют решениям, а столбцы – рисковым ситуациям (риск-позитивам и риск-негативам);

- на пересечениях строк и столбцов рассчитываются и записываются количественные оценки ущерба (эффекта) от проявления возможной рисковй ситуации в ходе реализации принятого решения (численные значения выбранного критерия). Если рассматривать риск как математическое ожидание ущерба при действиях по выбранному сценарию, то его можно определить по формуле

$$K_i^o = \sum_{j=1}^{j+m} (C_{ij} \cdot P_j),$$

где K_i^o – математическое ожидание ущерба;

P_j – вероятность проявления возможных рисковй ситуаций;

$j = 1, 2, \dots, m$ – количество вариантов возможных рисковй ситуаций;

C_{ij} – величина ущерба при реализации i -го решения в j -й рисковй ситуации (отрицательное число);

- по значению выбранного для конкретного проекта ТТЛС критерия из множества решений выбирается лучшее. Наименее удачному решению соответствует минимальное значение K_i^o , наиболее благоприятному – максимальное K_i^o . При расчете P_j следует учитывать, что некоторые рисковй ситуации могут накладываться друг на друга как во времени, так и в пространстве, а некоторые – быть взаимоисключающими и, следовательно, величина риска может соответственно возрастать или уменьшаться.

В ходе моделирования рисковй ситуации применяются критерии: максимина, минимакса, максимакса, Гурвица, Лапласа, Севиджа–Навиджа, Кофмана и др. (рис. 5).

| | | Стратегии | |
|--------------|---|---|--|
| | | Устойчивые внутренние факторы (P_w) | Неустойчивые (неопределенные) внутренние факторы (N_w) |
| Качест во | Устойчивые внешние факторы (P_z) | $P_z \leftrightarrow P_w$ Стратегия максимакса | $P_z \leftrightarrow N_w$. Стратегия максимина |
| | Неустойчивые (неопределенные) внешние факторы (N_z) | $N_z \leftrightarrow P_w$ Стратегия минимакса | $N_z \leftrightarrow N_w$. Стратегия минимина |

Рисунок 5 - Матрица решений выбора стратегии реализации проекта ТТЛС с учетом комбинации внешних и внутренних факторов

1. $P_z \leftrightarrow P_w$. Наиболее благоприятная ситуация для реализации проекта. Факторы внешней и внутренней среды оптимальны и дают все шансы для получения

максимального из возможных эффектов от создания ТТЛС в перспективе. Риск сведен к минимуму. Предлагается выбрать стратегию максимакса (критерий Гурвица).

2. $N_z \leftrightarrow N_w$. Наиболее неблагоприятная ситуация для реализации проекта, поскольку неблагоприятные внешние факторы значительно усилены неблагоприятной внутренней обстановкой. Необходимо минимизировать эти угрозы, т. е. использовать стратегию минимина. Данная стратегия в пессимистическом варианте предполагает консервацию проекта, а в оптимистическом – работу по минимизации отрицательных воздействий. Риск реализации проекта максимален.

3. $P_z \leftrightarrow N_w$. Трудности в благоприятном использовании факторов внешней среды, поскольку весьма слабы позиции внутренней среды. Реализация стратегии максимина должна быть направлена на минимизацию слабых сторон с целью использования сильных. Риск выше среднего (критерий Вальда).

4. $N_z \leftrightarrow P_w$. Шансы реализации инвестиционного проекта во многом зависят от внешних факторов. Необходимо выбрать стратегию минимакса, т. е. стремиться к минимизации внешних угроз за счет реализации своего внутреннего потенциала. Риск умеренный (критерий Севиджа–Навиджа).

Вероятность проявления конкретного риска чаще всего не относится ко всему объекту оценки риска, т. е. ко всей ТТЛС в целом, логистической цепочке, инвестиционному проекту и т. д. Поэтому возникает необходимость выделить те части (доли) проекта или системы, на которые он распространяется, а также степень возможного ущерба, которая может быть различна при различном стечении обстоятельств. Эти доли, равно как и вероятностный показатель степени риска, как правило, оцениваются экспертно и во многом зависят от уровня достоверности и полноты информации. Поэтому к качеству информации и ее источникам предъявляются особые требования. Исходную информацию, необходимую для оценки рисков, можно разделить на следующие виды:

- общие сведения об изменении показателей социально-экономической деятельности страны и отраслей в прошлом и прогноз на будущее;
- общие сведения об изменении показателей международной деятельности и прогноз на будущее;
- общие сведения об изменении социально-экономических показателей на мировых рынках и прогноз на будущее;
- информация о конкуренции на всех уровнях и ее тенденции на перспективу;
- информация о фактической деятельности участников ТТЛС, прогнозные показатели их развития;
- информация об освоении капитальных инвестиций участниками ТТЛС в прошлом, прогноз на перспективу;
- планируемые показатели реализации проекта создания конкретной ТТЛС, по которому проводится оценка рисков;
- конкретные сведения об опыте расчета рисков в прошлом участников инвестирования объекта ТТЛС;
- существующие стандарты, нормативы, ограничения и требования, которые могут, а в некоторых случаях обязательно должны быть учтены при оценке риска.

Самым сложным и ответственным является выявление вероятности проявления каждого принятого к учету риска. Решение данной задачи может быть реализовано в рамках двух направлений:

- 1) экспертно принимается вероятность наступления ситуации, вызывающей риск ТТЛС;

2) по уже имеющейся информации принимается некоторый нормативный уровень вероятности риска ТТЛС с возможным его увеличением или уменьшением с учетом фактического временного уровня проявления риска.

Количественная оценка отдельно взятого i -го риска ТТЛС может быть определена по формуле

$$P_i = (V_{ni} \pm \Delta_i) \cdot K_{ti} \cdot C_o \cdot D_i \cdot V_{pi} ,$$

где P_i – потери (упущенная выгода) по конкретному случаю i -го риска на отдельных логистических цепочках ТТЛС, на отдельных этапах проекта и т. д. , ден. ед.;

V_{ni} – нормативная вероятность появления i -го риска в конкретном случае на рассматриваемой ТТЛС, доли единицы;

Δ_i – доля увеличения или уменьшения нормативного i -го риска для данного конкретного случая, доли единицы;

K_{ti} – коэффициент, учитывающий время появления данного i -го риска по отношению к нормативной вероятности, доли единицы;

C_o – объем инвестирования в ТТЛС, ден. ед.;

D_i – доля части объекта ТТЛС, на которую распространяется данный случай i -го риска, доли единицы;

V_{pi} – вероятность охвата отрицательного воздействия конкретного i -го риска, доли части ТТЛС, доли единицы.

При оценке всех i -х рисков на исследуемой ТТЛС в денежном выражении формула примет вид

$$P_i = \sum_{i=1}^N (V_{ni} \pm \Delta_i) \cdot K_{ti} \cdot C_o \cdot D_i \cdot V_{pi} ,$$

где P_i – потери (упущенная выгода) по проявлению всех i -х рисков на исследуемой ТТЛС, руб.;

N – число учитываемых i -х рисков.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Европейское соглашение о работе экипажей транспортных средств, производящих международные автоперевозки грузов и пассажиров (ЕСТР).
2. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП.
3. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ).
4. Инкотермс 2020.
5. Конвенция о временном ввозе (АТА).
6. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ).
7. Конвенция о дорожном движении.
8. Конвенция о дорожных знаках и сигналах.
9. Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа.
10. Конвенция о международных смешанных перевозках грузов.
11. Конвенция ООН о морской перевозке грузов.
12. Указ Президента Республики Беларусь от 1 сентября 2010 г. № 450 «О лицензировании отдельных видов деятельности».
13. Карбанович, И. И. Международные автомобильные перевозки: учебное пособие по курсу "Организация и выполнение перевозок грузов и пассажиров в международном автомобильном сообщении" / Карбанович И.И. - Минск: Центр "БАМЭ-Экспедитор", 2017. – 396с.
14. Зорина, Т. Г. Международная логистика: учебное пособие для студентов вузов по специальности "Логистика" / Зорина Т.Г., Слонимская М.А. - Минск: БГЭУ, 2012. – 244с.
15. Ивуть, Р. Б. Международная логистика : учебно-методическое пособие для студентов специальностей 1-27 01 01 "Экономика и организация производства" и 1-27 02 01 "Транспортная логистика" / Р. Б. Ивуть, А. Г. Баханович, Т. Р. Косовская ; Белорусский национальный технический университет, Кафедра "Экономика и логистика". - Минск : БНТУ, 2017. – 93 с.
16. Ковшар, Е. А. Внешнеэкономическая деятельность: [учебное пособие для вузов по специальностям "Международные автомобильные перевозки", "Транспортно-экспедиционная деятельность", "Организация перевозок и управление на автомобильном и городском транспорте"] / Ковшар Е.А. - Минск: РИВШ, 2012. – 403 с.
17. Курганов, В. М. Международные перевозки: учебник: для студентов вузов по специальности "Организация перевозок и управление на транспорте (автомобильный транспорт)" / Курганов В.М., Миротин Л.Б. - Москва: Академия, 2011. – 301 с.
18. Международные автомобильные перевозки грузов: учебное пособие / Г.Б. Дашкевич, А.В. Кузнецов: под редакцией Н. И. Борового: Центр повышения квалификации руководящих работников и специалистов "БАМАП-ВЕДЫ". – Мн.: Парадокс, 2014. – 480с.
19. Режим труда и отдыха водителей, осуществляющих международные автомобильные перевозки. Аналоговые и цифровые тахографы: учебно-методическое пособие / кол. авт. Ассоциация международных автомобильных перевозчиков "БАМАП", кол. авт. Центр повышения квалификации руководящих работников и специалистов "БАМАП-веды", сост. Дашкевич Г.Б., под общ. ред. Боровой Н.И. - [Изд. 2-е, испр. и доп.]. - Минск: Парадокс, 2012. – 47 с.
20. Дашкевич, Г. Б. Международные автомобильные перевозки грузов: рабочая тетрадь: пособие для учащихся учреждений профессионально-технического образования по

- специальности "Эксплуатация и ремонт автомобилей" (специализация "Водитель автомобиля (международные перевозки)) / Дашкевич Г.Б., Кузнецов А.В., под ред. Боровой Н.И., кол. авт. Центр повышения квалификации руководящих работников и специалистов "БАМАП-веды". – Минск: Парадокс, 2015. – 56 с.
21. Еловой, И. А. Формирование международной логистической схемы доставки и определение ее параметров: учеб.-метод, пособие / И.А. Еловой, М.А. Гончар; М-во трансп. и коммун. Респ. Беларусь, Белорус, гос. ун-т трансп. – Гомель: БелГУТ, 2018. – 173 с.
22. Ивуть, Р. Б. Теория логистики: учебно-методическое пособие / Р.Б. Ивуть, Т.Р. Кисель. – Минск: БНТУ, 2011. – 328 с.
23. Кузьмин, А. С. Международные перевозки /Кузьмин А.С. – Минск: ТетраСистемс, 2008. – 126 с.
24. Международные автомобильные перевозки в Республике Беларусь: современное состояние и перспективы / Никитенко П.Г., Барковская О.П., Гриц Г.В., Ельсуков В.П., Ивуть Р.Б., Косовский А.А., Краснова И.И., Манкевич И.Е., Мироненко В.А., Солощев А.Я., Шабека В.Л., науч. ред. Никитенко П.Г., науч. ред. Гриц Г.В., науч. ред. Ивуть Р.Б., кол. авт. Национальная академия наук Беларуси, Институт экономики, Белорусская ассоциация международных автомобильных перевозчиков. – Минск: Право и экономика, 2007. – 338 с.
25. Сарафанова, Е.В. Международные перевозки: основные положения: учебное пособие / Сарафанова Е.В., Евсеева А.А. - М.: Ростов-на-Дону: МарТ, 2005. – 236 с.
26. Седюкевич, В. Н. Международные автомобильные перевозки грузов: учебное пособие для студентов учреждений высшего образования по специальности "Организация перевозок и управление на автомобильном и городском транспорте" / Седюкевич В.Н., Аземша С.А., Министерство образования Республики Беларусь, Белорусский государственный университет транспорта. - Гомель: БелГУТ, 2012. – 198 с.
27. Международные автомобильные перевозки пассажиров: учебно-методическое пособие / В. Н. Седюкевич. – Минск : БНТУ, 2007. – 130 с.
28. Современная логистика / Джонсон Джеймс С., Вуд Дональд Ф., Вордлоу Дэниел Л., Мэрфи Поль Р. (мл.) - 7-е изд. - М.: СПб.; Киев: Вильямс, 2004. – 615 с.