

## РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ ДЕФИЦИТА ТРЕХСТОРОННИХ РАЗРЕШЕНИЙ БЕЛОРУССКИМИ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ

При перевозках грузов автомобильным транспортом из Европы в Беларусь или Россию зачастую можно столкнуться с такими понятиями, как разрешение на въезд грузового автомобиля.

**Разрешение** (или «дозвол» – это жаргон перевозчиков от польского слова «ezwoleńie») – документ, разрешающий проезд перевозчикам по территории иностранных государств. Его выдает Министерство транспорта той страны, куда направляется автомобиль, например, польское разрешение выдает польский Минтранс и т. п. Министерства разных стран торгуются и обмениваются этими разрешениями на 2-сторонних и более встречах – здесь вопросы политики. Это стратегический вопрос для экономики государства и защиты интересов местных транспортных компаний. После того, как страны обмениваются разрешениями, национальные министерства выдают их своим перевозчикам. В Беларуси распределением разрешений занимается специальная комиссия Минтранса, а выдает – транспортная инспекция. Каждый такой документ имеет уникальный номер и закрывается при прохождении границы, повторно использовать его невозможно [1].

Министерство транспорта любой страны, выдавая разрешения-дозволы, хочет, чтобы на ее национальном рынке международных перевозок работали только свои перевозчики. Но готово мириться с паритетными перевозчиками той страны, откуда или куда идет груз. Так, если груз идет из Германии в Казахстан, то предполагается, что перевозку будут выполнять либо немецкие, либо казахские машины. И немцы, и казахи защищают свой рынок автоперевозок от перевозчиков других (третьих) стран. Хотят отдать работу своим перевозчикам, чтоб те платили дома налоги и создавали рабочие места.

Если перевозчику из Беларуси необходимо перевезти груз между этими двумя странами (из Германии в Казахстан), то по международным соглашениям перевозчик может двигаться по данному маршруту только в том случае, если у него есть специальное разрешение «в/из третьих стран» на погрузку в Германии и въезд в Казахстан, либо перевозчик должен иметь разрешение ЕКМТ (СЕМТ).

Таким образом, разрешения бывают двухсторонними, трехсторонними, универсальными многоразовыми (ЕКМТ / СЕМТ) [2].

**Двухстороннее** дает право перевозить грузы перевозчикам из первой страны во вторую силами перевозчиков страны отправителя или получателя. К примеру, резидентом Республики Беларусь из Беларуси в Польшу или обратно, Республика Беларусь на данный момент имеет 46 двухсторонних заключенных договоров в области автомобильного транспорта.

**Трехстороннее «в/из третьих стран»** дает право на перевозку грузов из первой страны во вторую силами перевозчика третьей страны. К примеру, если у белорусского перевозчика есть российский трехсторонний «дозвол», он может перевозить грузы из России в третьи страны. Данный вид разрешений пользуется большим спросом у белорусских перевозчиков, т. к.:

1) на рынке больше грузов из Европы в Россию и наоборот, нежели в Беларусь;

2) фрахт в большей степени зависит от «плеча» перевозки, и многие перевозчики предпочитают отправлять машины подальше в Россию.

Минтранс России в соответствии с Федеральным законом от 24.07.1998 № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» с 2001 г. установлен для белорусских перевозчиков разрешительный порядок выполнения поездок в/из третьих стран. При этом для белорусских перевозчиков в настоящее время определены три вида разрешений:

- I категории – с ограничением поездок по Италии;
- II категории – с ограничением поездок по Италии и Германии;
- III категории – с ограничением поездок по Австрии, Бельгии, Германии, Италии, Польше, Франции, Нидерландам [3].

Наибольшим дефицитом пользуются разрешения I категории, далее II и III. Они котируются и выдаются транспортным компаниям в ограниченном количестве. В это же время со стороны Беларуси нет разрешительной системы для российских перевозчиков, что позволяет им свободно без всяких запретов передвигаться по нашей территории как транзитом, так и для загрузки/выгрузки.

**Универсальное (ЕКМТ / СЕМТ)** – многостороннее разрешение, выдаваемое перевозчику, и позволяющее ему свободно перемещаться по территории стран-участниц Европейской Конференции Министров Транспорта неограниченное количество раз. СЕМТ подразумевает возможность трехсторонней перевозки. На сегодняшний день ЕКМТ включает в себя 54 европейские страны.

Самым удобным способом, как видно, является получение книжки ЕКМТ. Однако к данной системе допускаются автомобили высокого эко-класса (на данный момент «Евро-5» и «Евро-6»), а для расчета количества книжек Минтранс пользуется следующей формулой:

$$K = k * (N / n) * (e / E),$$

где K – количество разрешений, подлежащих выдаче перевозчику;

k – количество разрешений, полученных перевозчиком за шесть месяцев, предшествующих времени подачи заявок перевозчиков;

N – количество распределяемых разрешений на следующий год;

n – количество разрешений, полученных перевозчиками за шесть месяцев, предшествующих времени подачи заявок перевозчиков;

E – средний объем выручки всех перевозчиков от деятельности по международной перевозке грузов в расчете на одно АТС, используемое для выполнения международной перевозки грузов, за период, предшествующий времени подачи заявок перевозчиков (далее объем выручки);

e – объем выручки конкретного перевозчика.

По решению комиссии может быть установлен предельный размер повышающего коэффициента (e/E) [4].

Таким образом, квота на компанию выходит небольшая – всего несколько книжек при соблюдении всех условий. А этого недостаточно для нормального функционирования компании.

Для того, чтобы обойти разрешительную систему, представленную выше, многие компании-перевозчики создают юридическое лицо в Российской Федерации и регистрируют на него часть автомобилей или вступают в 190

партнерские отношения с российскими перевозчиками и на этих началах осуществляют интермодальные перевозки.

**Интермодальные перевозки** представляют собой систему доставки грузов в международном сообщении (с использованием международных транспортных коридоров) по единому перевозочному документу и передачей груза с одного вида транспорта (транспортного средства) на другой в единой грузовой единице. Основным элементом такой перевозки выступает интермодальная грузовая единица (контейнер, полуприцеп), которая допускает таможенное пломбирование на основе международных требований, исключающих доступ к грузу без срыва пломбы [1].

Схема интермодальной перевозки может быть представлена следующим образом:

1) транспорт резидента Республики Беларусь загружается в Европе и следует до базы Беларуси;

2) загруженный полуприцеп перецепляется на автомобиль компании-резидента Российской Федерации на базе в Беларуси;

3) автопоезд с российской «головой» следует на выгрузку в Российской Федерации, не используя разрешений.

Данная схема работает и в обратную сторону. Ее суть в том, чтобы снизить зависимость компании-перевозчика от котируемых разрешений и в то же время оставаться конкурентоспособными на рынке.

#### Список цитированных источников

1. Помощь: Разрешительный порядок поездок для белорусских перевозчиков [Электронный ресурс]: – Брест, 2018. – Режим доступа: <http://www.busel.org/texts/cat5vl/id5awpfdq.htm> – Дата доступа: 28.05.2018.

2. Карбанович, И. И. Международные автомобильные перевозки: учеб. пособие / И. И. Карбанович. – 2-е изд., доп. – Минск: Бамэ-Экспедитор, 2013. – 394 с.

3. О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения: Федеральный Закон от 24.07.1998 № 127-ФЗ. – 9 с.

4. Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь 15.12.2004 № 56 (в редакции постановления Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь 31.10.2007 № 64). – 11 с.

УДК 336.22

**Романюк П. И.**

*Научный руководитель: ст. преподаватель Кот Н. Г.*

## АСПЕКТЫ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

**Введение.** Особенностью рыночной экономики является как многочисленность факторов, оказывающих влияние на экономику государства, так и динамизм их изменения. В этих условиях необходима способность предприятий страны к быстрой реакции на все изменения и возможность обеспечения максимального использования потенциала организации. Стоит отметить, что масштабные субъекты хозяйствования не владеют способностью к быстрым изменениям. Это даёт основание говорить о необходимости создания условий для развития малого предпринимательства, в виде индивидуальных предпринимателей, осуществляющих предпринимательскую деятельность.