



31 марта 2022 г. № 3 (579)

МИР ТЯЖЕЛЫХ МОТОРОВ

Издается с апреля 1997 г. Выходит один раз в месяц

Официальное печатное издание Ассоциации международных автомобильных перевозчиков «БАМАП»

В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ

НУЖНА ТОЧКА ОПОРЫ.

Что поможет перевозчикам адаптироваться к новым условиям?

Меньше месяца понадобилось на то, чтобы почти до неузнаваемости изменить не только региональный — мировой рынок торговли. Введение масштабных санкций, а следом — нарушение сложившихся кооперационных схем, разрыв привычных логистических цепочек и отказ от партнерских договоренностей... эти и многие иные факторы определяют сегодня условия и в целом ситуацию, в которых белорусской экономике и ее отдельным отраслям, секторам и предприятиям предстоит найти новые возможности для дальнейшей работы и развития.

Сложность для международных автомобильных перевозчиков заключается в том, что, обеспечивая экспортные и импортные поставки в интересах отечественной экономики, автотранспортные предприятия всегда выполняли значительный объем работы на рынке международных перевозок для самых разных стран, в том числе, европейских. А сейчас эти составляющие трансформируются: белорусские товары должны найти для себя новые рынки, а международный транспорт — альтернативные направления, грузовые базы, объемы перевозок. На какую поддержку со стороны государства при этом можно рассчитывать, и какие меры уже приняты к настоящему времени?..

Важнейшие задачи

Возможности для смягчения влияния санкций, стабилизации работы экономики и поддержки ее субъектов обсуждаются в стране уже на самом высоком уровне. 23 марта состоялось заседание Президиума Совета Министров Республики Беларусь, на котором Премьер-министр Роман Головченко к числу важнейших задач Правительства отнес переориентацию экспорта и принятия мер по поддержке экономики в складывающихся условиях. Главной целью, при этом, было названо перенаправление экспорта, выпадающего с рынков стран Запада и Украины, на другие рынки, в первую очередь, России и Китая — как наиболее емкие.

На заседании было объявлено о том, что Министерством экономики совместно с другими государственными органами уже сформирован и внесен на рассмотрение в Правительство комплексный план поддержки экономики — документ, определяющий направления работы, по которым в ближайшее время будут приняты решения.

Необходимо отметить, этому предшествовала большая работа, в которой по всей стране приняли участие многочисленные эксперты, представляющие как органы госуправления, так и экономический блок, в том числе частный сектор экономики — ассоциации, бизнес-союзы и отдельные предприятия.

Окончание на стр. 6-7

В ПРЕДДВЕРИИ ОБЩЕГО СОБРАНИЯ

ВОПРОСЫ ОПРЕДЕЛЯЕТ ВРЕМЯ

Заседания региональных советов членов Ассоциации «БАМАП» состоялись во всех областях страны. Это — традиционные мероприятия, которые ежегодно проходят в преддверии Общего собрания членов Ассоциации «БАМАП». Но в этом году они были особенными. Во-первых, 2022-й — юбилейный для ассоциации год, и в ходе региональных встреч предстояло дать оценку работе международного автотранспорта не только за 2021 год, но и за прошедшие 30 лет. Во-вторых, после 24 февраля белорусские перевозчики столкнулись с совершенно новыми для себя вызовами, проблемами и задачами. И эти изменения требовали анализа.

Широкая повестка определила и разнообразный состав участников встреч: ими стали не только перевозчики регионов, но и представители местной власти, региональных таможен, филиалов Транспортной инспекции, Министерства транспорта и коммуникаций, а также банковских структур.

Держим курс за флагманом

Заседание Минского регионального совета членов Ассоциации «БАМАП», прошедшее 24 марта в Дзержинске, стало последним в ряду таких мероприятий и, можно сказать, итоговым: состоявшийся здесь разговор подвел черту под всей серией региональных встреч. Заседание было проведено на базе ООО «Интертрансавто» — одного из флагманов отрасли международных автоперевозок. Заседанию предшествовало ознакомление с предприятием, во время

которого участники встречи посетили склад временного хранения, смогли оценить технологию работы компании с использованием кросс-докинга, преимущества двухъярусных полуприцепов Doubledecks, позволяющих в одном полуприцепе разместить груз, обычно перевозимый в двух «тентах». Также гостям была представлена корпоративная система подготовки и финансового стимулирования водителей-международников действующая в ОАО «Интертрансавто».

Директор предприятия Владимир Сергеев рассказал о работе и планах компании

в условиях санкционных ограничений. Руководитель «Интертрансавто» считает перспективными направлениями поездок скандинавские страны (туда уже выполнены первые перевозки), Великобританию. Кроме того, большие силы «Интертрансавто» сейчас сосредотачивает на китайском направлении: транспорт перенаправляется «южным путем»: через Турцию, Грузию, Азербайджан, откуда паромом в Казахстан. Одновременно изучается вопрос внутриевропейских перевозок с использованием книжек ЕКМТ.

Продолжение на стр. 4-5

DE JURE. НОРМЫ. МНЕНИЯ. КОММЕНТАРИИ

МАШИНЫ И ГРУЗЫ ОСТАЛИСЬ

В УКРАИНЕ...

Ситуацию разбирают адвокаты

По состоянию на 14 марта в Украине находилось порядка 280 белорусских грузовых автомобилей, — такие данные были приведены в сообщении, которое распространил МИД. К этому моменту уже половина из них были без водителей: 143 экипажам удалось вернуться в Беларусь. Динамика возвращения водителей-международников на родину обнадеживает (ближе к концу месяца их оставалось в Украине меньше 50), но пока число наших соотечественников и коллег, остающихся в соседней стране, не обнулилось, напряжение не спадает. Обоснованные опасения вызывает и судьба «застрявших» там автомобилей и грузов — особенно на фоне все новых новостей о случаях изъятия автомобилей вооруженными людьми. Случаи эти — удержания в соседней стране водителей, изъятия автомобилей и грузов — для белорусских международных перевозчиков, привыкших работать по «букве закона», стали серьезным шоком. Для многих главным сейчас является вопрос о том, что делать в сложившихся условиях.

Скажем честно: готового ответа на этот вопрос у нас нет. Как нет его, наверное, ни у кого. Но ситуацию стоит проанализировать с правовой точки зрения. Такой анализ позволяет понять, какие права перевозчиков (в т.ч. имущественные) были нарушены, какими могут быть цивилизованные способы решения подобных проблем и есть ли возможность к ним прибегнуть, а также изменяются ли обязательства (лизинговые, налоговые и пр.) транспортных компаний в рассматриваемых случаях. Для удобства прочтения материал разделен на тематические блоки.

I. Влияние военного положения в Украине на имущественные права международных перевозчиков

Уже имеется немало примеров того, как белорусские транспортные компании и непосредственно водители, выполняющие перевозки в международном сообщении, в частности, при следовании по территории Украины, подвергаются действиям, которые выражаются не только в остановке транспортных средств, блокировке (препятствовании) их дальнейшему движению

по территории Украины, но и изъятию транспорта, вверенного водителям, и перевозимых ими грузов. Действия эти производятся со ссылкой на то, что в Украине введено и действует военное положение, и по этой причине имущество может, якобы, изыматься без каких-либо препятствий. А что на этот счет говорит закон?

Окончание на стр. 8-10



НАЛИЧНЫЙ РАСЧЕТ ВОЗМОЖЕН

С 4 марта 2022 г. вступило в силу постановление Совета Министров Республики Беларусь и Национального банка Республики Беларусь от 2 марта 2022 г. № 108/5 «О проведении валютных операций».



Документ, подготовленный Министерством транспорта и коммуникаций по инициативе и при непосредственном участии Ассоциации «БАМАП», направлен на реализацию предложений организаций-членов и разрешения проблемных вопросов, связанных с запретом после 9 июля 2021 г. расчетов в наличной иностранной валюте между резидентами и нерезидентами Республики Беларусь, в т.ч. при оказании услуг автомобильного транспорта.

Постановление, в частности, до 1 января 2023 г. предоставляет юрлицам и ИП – резидентам Республики Беларусь, осуществляющим международные автоперевозки грузов, право принимать на территории иностранных государств (если иное не установлено национальным законодательством данных иностранных государств) наличную иностранную валюту от нерезидентов Республики Беларусь, за исключением физических лиц – нерезидентов Республики Беларусь, в качестве платы за экспортируемые транспортные услуги в сумме, не превышающей 1 000 базовых величин по каждому договору и (или) заявке, заказу-поручению, другому документу.

НАЦБАНК РАЗЪЯСНЯЕТ

Национальный банк Республики Беларусь разъяснил вопросы применения постановления Совета Министров Республики Беларусь и Национального банка Республики Беларусь от 2 марта 2022 г. № 108/5 «О проведении валютных операций» (далее – постановление № 108/5).

Нацбанк указывает на тот факт, что вступившим в силу с 4 марта 2022 г. постановлением № 108/5 юрлицам и индивидуальным предпринимателям (ИП) – резидентам, осуществляющим международные автоперевозки грузов, разрешено принимать на территории иностранных государств наличную иностранную валюту (далее – валюта) от юрлиц и ИП – нерезидентов в качестве платы за экспортируемые транспортные услуги. При этом, валюта, полученная юрлицами – резидентами при проведении валютных операций, подлежит зачислению на их счета, открытые в банках Республики Беларусь и (или) иностранных банках (за исключением случаев, указанных в п. 4 ст. 10 Закона № 226-3).

Согласно подпункту 2.2 пункта 2 статьи 19 Закона № 226-3 при экспорте юрлица – резиденты вправе, если иное не установлено налоговым законодательством, не зачислять на свои счета, открытые в банках Республики Беларусь, денежные средства, направленные на оплату расходов юрлица – резидента, связанных с выполнением работ, оказанием услуг (в т.ч. транспортных) на территории иностранного государства в период их выполнения (оказания).

Пунктом 57 Инструкции о порядках ведения кассовых операций и расчетов наличными денежными средствами, утвержденной постановлением Правления Национального банка Республики Беларусь от 19 марта 2019 г. № 117 (далее – Инструкция № 117) определено, что вся валюта, поступившая в кассы юрлица, подразделения за день, за исключением размера потребности в разменной валюте, необходимой для работы, сдается на следующий рабочий день юрлица, подразделения в банк.

Учитывая требования Инструкции № 117, прием в кассу юрлиц, подразделений валюты, полученной за пределами Республики Беларусь в качестве платы за экспортируемые транспортные услуги, осуществляется с оформлением приходного кассового ордера. При этом Инструкцией № 117

не запрещена сдача юрлицом, подразделением валюты, полученной за пределами Республики Беларусь в качестве платы за экспортируемые транспортные услуги, непосредственно в обслуживающий банк (его подразделения) или в иной банк, минуя кассу.

ПРАВИЛА ИЗМЕНЯЮТСЯ С 15 АПРЕЛЯ

С 15 апреля 2022 г. вступают в силу изменения в Правила автомобильных перевозок грузов, предусмотренные постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 12 октября 2021 г. № 579. Документ содержит ряд новаций, разработанных в Министерстве транспорта и коммуникаций, в том числе по предложению Ассоциации «БАМАП» и направленных на совершенствование процедуры выдачи и распределения разрешений на проезд по территориям иностранных государств, повышение эффективности взаимодействия международных автоперевозчиков и Транспортной инспекции.

В частности, одна из главных новаций заключается в том, что разрешения на проезд по территории иностранных государств будут выдаваться исключительно международным автомобильным грузоперевозчикам, зарегистрировавшим Личный кабинет в программном обеспечении по учету и выдаче разрешений на проезд транспортных средств, зарегистрированных в Республике Беларусь, по территории иностранных государств при выполнении международных автомобильных перевозок (АИС «Дазвол»).

Для регистрации Личного кабинета необходимо:

- подготовить в письменном виде заявление на регистрацию Личного кабинета перевозчика в АИС «Дазвол»;
- отправить оригинал письма в Транспортную инспекцию Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь по адресу: 220088, г. Минск, ул. Смоленская, 15, каб. 201а, с пометкой «регистрация в АИС «Дазвол».

Заявление должно содержать адрес электронной почты перевозчика, на который Транспортной инспекцией будет выслан логин и пароль к Личному кабинету перевозчика. Заявление должно быть подписано руководителем организации-перевозчика.

Телефон для дополнительной информации — 8 (017) 399 43 65.

Следует обратить внимание на то, что 15 марта 2022 г. в Личный кабинет АИС «Дазвол» добавлен функционал по внесению перевозчиком сведений, необходимых для получения разрешений согласно Правилам автомобильных перевозок грузов (в редакции, действующей с 15 апреля 2022 г.). Документы для сверки внесенных перевозчиками сведений будут приниматься в пунктах выдачи разрешений с 1 апреля 2022 г.

Кроме того, изменения в Правила автомобильных перевозок грузов предусматривают, что международным автоперевозчикам нужно будет представлять для получения разрешений на проезд как по территории нескольких иностранных государств, так и по территории одной страны аналогичные документы.

Также перевозчики с 15 апреля будут обязаны представлять в Транспортную инспекцию измененные документы и сведения в течение 10 календарных дней с момента наступления таких изменений. Транспортная инспекция будет анализировать сведения в представленных документах (в т.ч. на основании информации от органов государственного управления) и фактическое использование перевозчиками разрешений.

В Минтрансе ожидают, что изменения в законодательстве будут способствовать повышению прозрачности процедуры выдачи и распределения разрешений на проезд по территориям иностранных государств.

СЕРТИФИКАТЫ НЕ ПРИЗНАЮТСЯ

Министерство иностранных дел Республики Беларусь проинформировало Ассоциацию «БАМАП» о том, что нотой Посольства Украины в Республике Беларусь от 24 марта 2022 г. украинская сторона уведомила о принятии Моторным (транспортным) бюро Украины решения о разрыве с национальными бюро Российской Федерации и Республики Беларусь договорных соглашений о взаимном признании страховых сертификатов «Зеленая карта».

В этой связи с 00 часов 5 апреля 2022 г. любые страховые сертификаты «Зеленая карта», выданные российскими или белорусскими страховыми компаниями, считаются недействительными на территории Украины, а транспортные средства, при условии отсутствия соответствующего украинского полиса обязательного страхования гражданской ответственности, являются необеспеченными (незастрахованными).

MAN | TopUsed

УНП 190891637

108.000 € с НДС

MAN TGL 12.250 4x2 Евро-6

- Промтоварный фургон
- Пробег 21200 км
- Внутренние габариты надстройки (7150x2400x2500)
- Грузоподъемность 5130 кг
- Грузоподъемность гидролифта борта 1500 кг
- Сдвижная крыша
- Сцепное устройство Maul
- Автоматическая коробка переключения передач
- Дневная кабина

ПОЛНАЯ ЗАВОДСКАЯ ГАРАНТИЯ НА ШАССИ ДО 23.10.2022

ООО «Белтракэндбас» - официальный импортер MAN Truck & Bus в Беларуси
Минск, Меньковский тракт 23/2, тел.: +375 29 307 62 14, +375 29 626 38 70

«ГОТОВЫ ОКАЗЫВАТЬ МАКСИМАЛЬНУЮ ПОМОЩЬ...»

В марте европейские автопроизводители один за другим начали заявлять о приостановке поставок своей техники на российский и белорусский рынки. Обострение геополитической обстановки сказалось даже на тех, кто инвестировал в России в сборочные предприятия: приостановил работу завод Volvo Trucks в Калуге, об остановке бизнеса сообщил Daimler Truck AG.

А 2 марта Евросоюз одобрил новые санкции, из-за чего поставлять грузовые автомобили и ряд запчастей к ним в нашу страну стало невозможно. В результате под вопросом оказалось даже поддержание в рабочем состоянии существующего автопарка. Как быть дальше?

МТМ попросил прокомментировать ситуацию Валерия БОБЧЕНКО, директора Дилерского центра Scania – одного из старейших партнеров Ассоциации «БАМАП».



– Сейчас пока больше вопросов, чем ответов. И главный из них – сколько и в каком объеме это все продлится. Смягчение санкций возможно только в случае разрешения военного конфликта. Ясно одно: раньше, чем через год, ожидать возобновления поставок автотехники для международных автоперевозок не приходится.

В санкционные списки ЕС попали не только автомобили, но и запчасти к ним: по нашим оценкам, это около 20–25 процентов от всех востребованных запасных частей. В первую очередь, речь идет об электронных блоках, дефицит которых мы испытали уже в 2021 году, когда мировой автоиндустрии не хватало микрочипов. Под санкции попали также отдельные позиции оптики, аккумуляторы... Сейчас автопроизводитель уточняет, сможет ли поставлять в Беларусь запчасти, не попавшие под эмбарго. Ясности пока нет.

Что касается сервисного центра «Скания», мы пока поставляем запчасти с центрального склада в России: запасов там хватит на два–три месяца. И надеемся, что за это время появится надежда на поставки оригинальных запчастей из Европы. Пока есть запчасти, – можно поддерживать гарантийные обязательства по технике и оказывать клиентам информационную поддержку. Но если ситуация будет развиваться по самому плохому сценарию, без оригинальных запчастей остановится и поддержание гарантии.

– Если говорить о таком, самом плохом, варианте развития событий, прорабатывали ли Вы вопрос о поставках запчастей сторонних производителей?

– Конечно, есть запчасти достойного качества у сторонних

производителей, и мы прорабатывали этот вопрос, но, скажем так, не от хорошей жизни. Потому что в данном случае под вопросом окажется сохранение авторизованной сервисной сети, которая без поставок оригинальных запчастей существовать не сможет. Пока наш сервис работает в том же темпе, что и прежде. Есть единичные случаи отказа в ремонте – из-за отсутствия необходимых электронных блоков. Но теперь мы вынуждены переходить на предоплату при заказе перевозчиком услуг по обслуживанию или ремонту техники.

– Сколько автомобилей из запланированного объема дилерский центр все же успел поставить в Беларусь, и как на сегодняшний день обстоят дела с возвратом предоплаты за непоставленную технику?

– В нынешнем году завод планировал поставить на белорусский рынок около 120 автомобилей Scania. Клиенты успели забрать с завода 11 тягачей. Еще 15 автомобилей уже были на отгрузке, но приехать в Беларусь не успели... Завод готов возратить предоплату за непоставленную технику, но перевозчики до недавнего времени не торопились: бизнес до последнего надеялся, что ситуация изменится и поставки возобновятся. Сейчас, когда стало ясно, что поставок в этом году точно не будет, возвраты понемногу пошли. Из 30 транспортных компаний, которым мы должны были поставить тягачи, заявления на возврат денежных средств подали десять. Двум из них деньги уже возвращены.

– Как долго перевозчикам придется ждать своих денег, и как складывается ситуация

с платежами по «фирменному» лизингу от Scania Credit?

– Одному из перевозчиков деньги вернулись буквально за неделю. В среднем же на это уйдет от двух до четырех недель.

Связь с клиентами поддерживаем постоянно. Видим, что сейчас они дорабатывают свои ранее заключенные контракты, то есть,

работа есть, и платежи по лизингу идут. Если ситуация будет усугубляться, Scania Credit придется идти на реструктуризацию задолженности. И первые обращения за отсрочкой платежей уже имеются. Важно понимать, что пока клиенты просто перестраховываются, ведь с момента санкций прошел только месяц.

В дальнейшем Scania Credit готова оказывать перевозчикам максимальную помощь. Другого варианта для нас нет, если мы хотим поддержать клиентов в сложное время и сохранить возможность работать с белорусскими перевозчиками в дальнейшем.

Беседовала
Наталья СЧАСТНАЯ

RIETUMU
ЛИЗИНГ

Лизинг тягачей и п/прицепов

сайт: rietumu-лизинг.бел
(29) 107 56 13
(17) 336 93 88

ООО «Риетуму Лизинг», УНП 100188077

Райффайзен
ЛИЗИНГ

ЛИЗИНГ ГРУЗОВОЙ И КОММЕРЧЕСКОЙ ТЕХНИКИ

- индивидуальные ставки
- без залога и поручительства
- ПОНЯТНЫЙ ЛИЗИНГ

Персональный подход:
+375 29 601 52 92
+375 17 289 93 94

RL.BY

ОООО «Райффайзен-Лизинг», УНП 190640602

DAF Mercedes MAN SCANIA Iveco KÖGEL KRONE SCHMITZ Sargabul WIELTON Kässbohrer



Заседание Брестского регионального совета



Заседание Гродненского регионального совета

Параллельно с освоением новых рынков и логистических маршрутов, ООО «Интертрансавто» работает над снижением затрат. Задача минимум – не допустить снижения экономических показателей, по сравнению с прошлым годом, а максимум – улучшить их.

Новые реалии

Лейтмотивом «минской» встречи, как и большинства других региональных встреч, вполне ожидаемо стала работа белорусских международных автоперевозчиков в совершенно новых условиях, связанных с ситуацией в Украине. Там, как отметил председатель Ассоциации «БАМАП» Николай Боровой, еще остаются наши автомобили и водители, которых необходимо вернуть на родину. И если задача по возвращению водителей планомерно решается, с автомобилями все сложнее. Автомобили и грузы, которые на них перевозились, как правило, незаконно удерживаются и принудительно изымаются в Украине. При этом документы, предусмотренные украинским законодательством для осуществления процедур принудительного отчуждения имущества, водителям, как правило, не выдаются. В связи с этим особое звучание сегодня приобрел вопрос о возмещении убытков и правильной оценке ответственности перевозчика, возникающей в рамках Конвенции МДП и Конвенции КДПП.

К новым реалиям, в которых белорусским перевозчикам придется работать, относится и вероятное снижение объемов перевозок между Европой, с одной стороны, и Республикой Беларусь и Российской Федерацией – с другой. При этом, как указал Николай Боровой, с на-

ВОПРОСЫ ОПРЕДЕЛЯЕТ ВРЕМЯ

Окончание. Начало на стр. 1

чала марта объемы перевозок на европейском направлении сократились уже более чем на 30 процентов. В этой ситуации особенно остро встает вопрос о поиске новых возможностей и маршрутов.

Кроме того, из-за применения санкций в банковской сфере замедлились расчеты с контрагентами за рубежом. У отечественных перевозчиков растет дебиторская задолженность.

Не менее важные темы в связи с ситуацией в Украине и другие проблемы, связанные с введением санкций, – остановка региональных производств автомобильной техники, в т.ч. используемой в международных автоперевозках; проблемы технического обслуживания транспортных средств. Фокус внимания перевозчиков уже сместился с обновления парка на поддержание его в работоспособном состоянии. Благо, в прошлые годы белорусские транспортные операторы получили возможность серьезно обновить технику, в том числе благодаря освобождению перевозчиков от уплаты утилизационного сбора и НДС при ввозе в страну новых грузовых автомобилей класса Евро-6.

С учетом всех негативных изменений, произошедших на международных рынках логистики и транспортных услуг, Ассоциация «БАМАП» при активном участии международных автоперевозчиков подготовила предложения по поддержке отрасли международных автоперевозок. Предлагаемые меры призваны смягчить влияние санкци-

онных ограничений на работу отечественных транспортных операторов.

Да, новые трудности добавляют перевозчикам новые задачи, в том числе, и по сохранению своего кадрового потенциала (особенно на фоне обострения проблемы с дефицитом водителей в соседних европейских странах). При этом, как подчеркнул председатель Ассоциации «БАМАП», помимо подготовки водителей, необходимо продумать меры стимулирования водителей для дальнейшей работы в отечественных транспортных компаниях.

Юбилейные рекорды

В своем выступлении глава ассоциации международных автоперевозчиков также подвел итоги работы международного автотранспорта за прошлый год и в ретроспективе – за последние 30 лет с момента основания Ассоциации «БАМАП». Как подчеркнул Николай Боровой, по итогам работы в 2021 году белорусские международные автоперевозчики достигли исторического максимума как по объему экспорта транспортных услуг, так и по объему поступлений иностранной валюты: объем экспорта услуг грузового автомобильного транспорта в денежном выражении составил 1 695,4 млн долл. США, что на 22 % превышает уровень 2020-го, а за последние три десятка лет экспорт услуг грузового автотранспорта увеличился более чем в 60 раз. К юбилею ассоциации белорусские

международные автоперевозчики подошли с еще одним весомым результатом: доля грузового автомобильного транспорта в экспорте транспортных услуг по итогам 2021 года достигла 39 %, и это при том, что и десять, и двадцать лет назад эта величина не превышала 25 %.

Показательно, что с превышением поступлений от экспорта услуг грузового автотранспорта в прошлом году сработали все регионы. Кстати, лидируют по данному показателю перевозчики Минска (637,3 млн долл. США по объему экспорта услуг грузового автотранспорта в денежном выражении) и Минской области (476,1 млн долл. США). Затем следуют перевозчики Брестчины (237,9 млн долл. США) и Гродненщины (141,9 млн долл. США). Такой результат Минска и Минской области можно признать вполне закономерным. Здесь сегодня сосредоточены крупнейшие предприятия международного автотранспорта: общее количество перевозчиков примерно такое, как в Брестской и Гродненской областях вместе взятых. Кстати, Минская область может служить примером и в другом: практически во всех районах области, кроме двух, зарегистрированы автотранспортные компании, выполняющие международные перевозки, а значит, созданы современные высокооплачиваемые рабочие места.

Проблемы и решения

Одним из важнейших вопросов в повестке региональных совещаний неизменно остается реализация предложений членов Ассоциации «БАМАП» по проблемным вопросам деятельности международного автомобильного транспорта. По словам генерального директора ассоциации Александра Карпука, развитие международных автоперевозок определяется наличием возможностей для обновления и расширения парка автотранспортных средств; расширением доступа к рынку транспортных услуг, наличием профессиональных кадров. С целью реализации предложений международных перевозчиков, а также дальнейшего развития сектора перевозок в целом Ассоциация «БАМАП» инициировала разработку ряда нормативных правовых актов, в подготовке проектов которых непосредственное участие принимали эксперты ассоциации – в тесном взаимодействии с предста-

вителями органов государственного управления. За прошедший год, к слову, принято 12 нормативных правовых актов. Среди них – и указ Главы государства о мерах по развитию международных автомобильных перевозок грузов, создающий перевозчикам льготные условия при ввозе новых автомобилей стандарта Евро-6 для международных перевозок грузов.

За последнее время реализованы предложения транспортных операторов, касающиеся совершенствования порядка выдачи и распределения разрешений. Так, например, установлены требования подтверждения финансового состояния и профессиональной компетентности автоперевозчика при выдаче разрешений на проезд автотранспортных средств по территории иностранных государств; обеспечены условия проверки достоверности данных о количестве грузовых транспортных средств, указанных в статистической отчетности 4-тр (международные); созданы возможности для расширения электронного формата взаимодействия автоперевозчиков и Транспортной инспекции.

Один из ключевых вопросов – работа в условиях разрешительной системы. В 2021 году нехватка разрешений фиксировалась по 30 направлениям работы белорусских перевозчиков. Путем переговоров удалось дополнительно получить разрешения 19 стран, в частности, Австрии, Германии, Испании, Ирана, Италии, Азербайджана, Грузии. В текущем году, как отметил Александр Карпук, особую актуальность приобретают вопросы либерализации разрешительной системы в ЕАЭС, особенно касающиеся разрешений в/из третьих стран с Россией, обмена разрешениями с Китаем, применения договоренностей об осуществлении каботажных перевозок. Основные усилия в 2022 году будут направлены на получение дополнительных разрешений Азербайджана, Грузии, Турции и Казахстана.

Еще ряд традиционно острых для перевозчиков вопросов касается совершенствования системы электронной очереди, требований к оборудованию и функционированию зон ожидания, необходимости регулирования общей «живой очереди» перед пунктами пропуска. Эта проблематика, кстати, не раз звучала во время встреч в регионах. Как сообщил Александр Карпук, 24 февраля этим вопросам было

УП «ВЕЛТОН бай»
ДОЧЕРНЯЯ КОМПАНИЯ WIELTON S.A. В БЕЛАРУСИ

 **WIELTON**
www.wielton.com.pl

предлагает широкий ассортимент продукции:
САМОСВАЛЬНЫЕ ПРИЦЕПЫ И ПОЛУПРИЦЕПЫ,
БОРТОВЫЕ ШТОРНЫЕ,
ТЕНТОВАННЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ,
ИЗОТЕРМИЧЕСКИЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ,
КОНТЕЙНЕРОВОЗЫ, ТРАЛЫ,
ШТОРНЫЕ И БОРТОВЫЕ АВТОПОЕЗДА-СЦЕПКИ
УВЕЛИЧЕННОЙ КУБАТУРЫ,
САМОСВАЛЬНЫЕ НАДСТРОЙКИ,
ПОЛУПРИЦЕПЫ-СТЕКЛОВОЗЫ LANGENDORF
Опция: ОЦИНКОВАННАЯ РАМА





www.wielton.by
**ПРОДАЖА ПРИЦЕПОВ
И ПОЛУПРИЦЕПОВ**

2-й Велосипедный переулок, 30/1, к. 305,
220094, г. Минск
тел. +375 17 337 19 66; факс +375 17 338 37 63;
+375 29 312 21 57 (Дмитрий); +375 29 329 11 19 (Олег)
ул. Красногвардейская, 148, 224024, г. Брест
тел./факс +375 162 50 07 85; +375 44 533 38 11 (Дарья)

УП «ВЕЛТОН бай» ЖНП 291030108

В ПРЕДДВЕРИИ ОБЩЕГО СОБРАНИЯ



Заседание Минского регионального совета



На фото: Николай Боровой, председатель Ассоциации «БАМАП» (крайний справа) и руководители автотранспортных предприятий Минской области, отмеченные Благодарностью Ассоциации «БАМАП» (слева направо): Дмитрий Воронцов, Валерий Бурковский, Сергей Буркут и Дмитрий Чурлович

посвящено совещание, прошедшее в Правительстве под руководством заместителя Премьер-министра Республики Беларусь Анатолия Сивака. На нем были рассмотрены предложения по совершенствованию функционирования системы электронной очереди. Одно из них заключается в том, чтобы ввести, наряду с предварительным бронированием времени въезда в пункт пропуска, обязательную регистрацию всех прибывающих в пункты пропуска автомобилей, то есть, по сути «оцифровать» очередь. Также необходимо разработать и утвердить на законодательном уровне требования к функционированию и оборудованию зон ожидания. Это решение, – подытожил генеральный директор Ассоциации «БАМАП», – вписывается в концепцию создания цифровых транспортных коридоров в рамках ЕАЭС и позволит перевозчикам планировать время прибытия в пункты пропуска на границе.

Тесно увязан с вопросом ускорения прохождения границ и вопрос применения навигационных пломб, который волнует практически всех перевозчиков. Навигационные устройства изначально существовали как альтернатива таможенному сопровождению, но в прошлом году они стали обязательными при въезде на белорусскую территорию автомобилей с территории Литвы, а затем и с территории Польши. По информации таможенных служб, интерес к этой практике проявили представители других стран ЕАЭС, а, значит, отечественный опыт, вероятно, выйдет за границы Республики Беларусь. И к этому нужно быть готовыми. В то же время, как отметил Александр Карпук, в ближайшее время на совещании с участием представителей Минтранса и других заинтересованных ведомств в пункте пропуска «Козловичи» на белорусско-польской границе состоится обсуждение вопросов совершенствования и оптимизации процесса наложения навигационных пломб, а также возможности сокращения случаев применения навигационных устройств. В частности, операторы транспортного рынка, а также Ассоциация «БАМАП» предлагают освободить от необходимости наложения навигационных пломб таможенных перевозчиков, уполномоченных экономических операторов, а также перевозчиков, осуществляющих перевозки по процедуре МДП.

Многие вопросы, озвученные руководителями транспортных компаний в ходе региональных советов, обусловлены событиями последнего месяца. Так, от перевозчиков

поступило предложение обеспечить возможность расчетов в наличной иностранной валюте за экспортные транспортные услуги: из-за санкций в банковской сфере, рассчитывать с контрагентами стало трудно. Такая возможность уже реализована, но на заседании регионального совета Минской области оно было скорректировано – в части возможности принятия наличными деньгами также и причитающихся к уплате штрафов.

Но больше всего вопросов адресовали перевозчики представителям банков: что делать, чтобы «ускорить» платежи за услуги от иностранных контрагентов и обеспечить исполнение своих обязательств перед зарубежными кредитно-финансовыми организациями в условиях, когда в Европе сохраняется «повышенное внимание к платежам из Беларуси»; как будет производиться реструктуризация кредитов и лизинговых платежей; как будут выдаваться кредиты в новых условиях... Кроме того, поднимались вопросы об обеспечении автотранспортных предприятий наличными валютными средствами денежными средствами и о расчетах с помощью банковских карт в Европе, странах ЕАЭС и, в частности, в России. Речь шла также о картах международных платежных систем Visa и Mastercard, сети приема платежей UnionPay и российской платежной системе «Мир».

На протяжении ряда лет актуальным остается вопрос об изменении подходов к привлечению к ответственности за недекларирование (недостовверное декларирование) товаров при заявлении таможенной процедуры таможенного транзита (статьи 15.4 и 15.5 КоАП). Ассоциация «БАМАП» продолжает работать над решением этих проблем с привлечением ведущих юристов.

Значительная часть озвученных вопросов носила общий характер для всех перевозчиков из разных регионов. Но были и те вопросы, что больше характерны для компаний из одной области. Так, например, для Витебщины который год актуальной остается тема повышения несущей способности дорожного полотна и улучшения качества подъездных путей к промышленным предприятиям-экспортерам, а также сокращения перечня участков дорог, на которые будут распространяться ограничения нагрузок на оси транспортных средств в период весенней распутицы на автомобильных дорогах Витебской области. Для некоторых перевозчиков Гомеля важно, чтобы ассоциация продолжила работу по организации выдачи разрешений в филиале Транспортной инспекции в г. Гомеле в выходные дни.

Не остались в стороне и приглашенные к разговору представители органов государственной власти. Так, представители таможни акцентировали внимание на вопросах совершенствования процессов таможенного оформления товаров и транспортных средств, дали перевозчикам рекомендации по профилактике правонарушений в таможенной сфере. Особенности функционирования разрешительной системы при выполнении международных автоперевозок грузов в 2022 году разъясняли участникам региональных встреч представители Транспортной инспекции. В этой части с 15 апреля белорусских транспортных операторов ожидают большие изменения: с этого дня вступают в силу изменения в Правила автомобильных перевозок грузов, внесенные постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 12 октября 2021 г. № 579. Так, например, предусмотрена возможность отправки разрешений посредством операторов почтовой связи перевозчикам, расположенным в населенных пунктах, удаленных от пунктов выдачи разрешений. Выдача разрешений будет осуществляться только компаниям, зарегистрированным в автоматизированной системе АИС «Дазвол». Кроме того, постановлением установлен единый перечень документов, которые автомобильный перевозчик должен представить для получения разрешений.

Дирекция Ассоциации «БАМАП» продолжает работу по реализации предложений членов Ассоциации «БАМАП», в том числе они будут расширены за счет предложений, высказанных в ходе региональных мероприятий.

НАГРАДЫ — ЛУЧШИМ

В соответствии с принятыми решениями ряд руководителей автотранспортных компаний представлен Ассоциацией «БАМАП» к награждению — за многолетний добросовестный труд, личный вклад в развитие международного автотранспорта и в связи с 30-летием Ассоциации «БАМАП».

Благодарностью Ассоциации «БАМАП» отмечены:

- Босякова Екатерина, директор ООО «Райзинг»;
- Бондаренко Александр, директор ЧТУП «Белатекавто»;
- Бурковский Валерий, директор ООО «Виптранс-спедишн»;
- Буркут Сергей, директор ООО «ПроЛив»;
- Воронцов Дмитрий, директор ООО «Янстронг»;
- Глинскому Виталий, директор ООО «БИГ-ТРЭЙЛ»;
- Лис Юрий, директор ООО «Ю-Транс-Фокс»;
- Рудаковский Ростислав, директор ООО «Примвей»;
- Калиновский Анатолий, директор ООО «ЮМБО-ТРАНС»;
- Смоляр Василий, заместитель директора по коммерческим вопросам ООО «Интертрансавто»;
- Федосюк Николай, директор ООО «БутТрансКонтиненталь»;
- Чурлович Дмитрий, директор СЗАО «БелФрост».

Почетной грамотой Ассоциации «БАМАП» награждены:

- Афонин Сергей, директор ООО «Мобикар»;
- Дрозд Валерий, директор ОДО «Витахауз»;
- Емельянов Павел, директор ОАО «Гомель АТЭП»;
- Конопацкий Геннадий, директор УП «Еврорейс»;
- Лобкис Вадим, директор ЧТУП «Витспецкарз»;
- Постоляко Александр, директор ЧПТУП «Березаавтотранс»;
- Шакурко Сергей, директор ЧТУП «Витмагистраль».

Высшей награды Ассоциации «БАМАП» – нагрудного знака «Ганаровы работнік БАМАП» – удостоены:

- Архипов Всеволод, участник «ТрансконсалтБрест»;
- Галковский Андрей, директор ОАО «Автопарк № 4»;
- Гуринович Владимир, координатор группы компаний ООО «Дженти-спедишн», ООО «Райзинг», ООО «Автопромснаб-спедишн», ООО «Примвей»;
- Морозов Дмитрий, директор ТЧУП «Мегасила»;
- Тищенко Александр, директор ЧТТУП «Тищенко»;
- Яцковский Анатолий, директор ТУП «Белтехносервис».

Наталья СЧАСТНАЯ

НОВЫЙ АВТОРИЗОВАННЫЙ ЦЕНТР ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ Шмитц Каргобул

- гарантийный и постгарантийный ремонт
- диагностика и восстановление электронных систем тормозов и подвески
- обслуживание и ремонт ходовой части
- ремонт проводки
- проверка и регулировка положения осей
- поставка необходимых деталей и узлов

СТО: 375 29 368 83 23

ИОО «Шмитц Каргобул Бел» УНП 191120055

с 9.00 до 21.00
без выходных

SCHMITZ
CARGOBULL
The Trailer Company.

Центральный склад
запасных частей:
375 17 511 31 78

- ремонт тентов
- правка рам прицепного состава
- восстановительный ремонт после ДТП
- арматурные и сварочные работы

весь спектр 3/4 для подвижного
состава Schmitz Cargobull

с 9.00 до 18.00

НУЖНА ТОЧКА ОПОРЫ.

Что поможет перевозчикам адаптироваться к новым условиям?

Окончание. Начало на стр. 1

Ассоциация «БАМАП» была одним из участников этой масштабной аналитической работы, проводившейся на площадке Минэкономки. Представленные ассоциацией предложения были сформированы и выработаны на основе инициатив, обсуждавшихся в открытом диалоге с международными автоперевозчиками.

Международные перевозчики предлагают...

Одним из ключевых мероприятий, на котором представители автотранспортной отрасли подготовили предложения по минимизации влияния на их деятельность санкций Евросоюза, стало совещание с руководителями организаций международного автотранспорта — членами Правления Ассоциации «БАМАП» и региональных советов перевозчиков. Прошло оно 10 марта в режиме онлайн-конференции.

Здесь рассматривался широкий круг вопросов, с которыми в период с 24 февраля 2022 г. столкнулись как отдельные, так и все без исключения белорусские международные автомобильные грузоперевозчики. Среди них — оказание помощи и поддержки белорусским водителям, находящимся на территории Украины, с целью их возвращения в Беларусь; разрешение ситуаций, обусловленных удержанием в Украине белорусских грузов и автомобилей; поиск решений в условиях задержек и ограничений при проведении платежей; значительное снижение возможностей для осуществления пере-

возок грузов в международном сообщении в связи с введенными санкциями.

Как отмечали участники совещания, введенные ограничения (*отказы европейских грузовладельцев поставлять товары на рынки Республики Беларусь и Российской Федерации и приобретать товары, произведенные на территории нашей страны, прекращение поставок и остановка региональных производств автотехники, используемой в международных перевозках, проблемы технического обслуживания транспортных средств, введение санкций в отношении банков, подразумевающих затруднения для осуществления взаимных расчетов с иностранными контрагентами и пр.*) затрагивают критически важные аспекты транспортной деятельности и создают реальные угрозы для дальнейшей работы автотранспортных предприятий. В складывающихся, крайне неблагоприятных условиях, по мнению перевозчиков, со стороны государства необходима безотлагательная поддержка, которая, с одной стороны, помогла бы предприятиям сохранить работоспособность и рабочие места (а их на сегодня порядка 30 тысяч), а с другой, способствовала бы сохранению сектора, важного для отечественной экономики.

Обсуждавшиеся на совещании меры касались упрощений в вопросах регулирования валютных операций; отсрочки и реструктуризации кредитных и лизинговых платежей; оптимизации налогообложения и введения моратория на проверки контролирующих органов; оптимизации логистических цепочек поставок товаров; расширения грузовой базы за счет либерализации и

упрощения условий транспортной деятельности в Евразийском экономическом союзе и, в частности, в Российской Федерации; поиска возможностей для практической реализации соглашения между правительствами Республики Беларусь и Китайской Народной Республики о международных автоперевозках пассажиров и грузов и иных предложений.

Итогом этого совещания и в целом работы Ассоциации «БАМАП», которая проводилась во взаимодействии с Министерством транспорта и коммуникаций, Министерством экономики, Министерством финансов, Министерством по налогам и сборам и Нацбанком, стало формирование «антикризисного» пакета — комплекса предложений о законодательном закреплении мер поддержки деятельности международного автотранспорта в условиях неблагоприятного воздействия санкций Евросоюза.

В частности, ассоциацией предложены к рассмотрению и реализации меры, направленные на:

- компенсацию потерь от сокращения объемов перевозок грузов автомобильным транспортом на европейском направлении;
- сокращение финансовой и административной нагрузки;
- упрощение и минимизацию ограничений валютного регулирования и контроля.

Данные предложения были направлены в Министерство экономики и Министерство транспорта и коммуникаций, откуда поступили в Правительство для их рассмотрения с участием причастных органов госуправления. А Ассоциация «БАМАП», со своей стороны, 17 марта проинформировала о промежуточных итогах работы своих

членов (путем рассылки электронных писем).

Необходимо отметить: некоторые решения, важные для эффективной работы предприятий международного автотранспорта уже приняты, и будут приниматься в дальнейшем. А какие из предложений, поступивших от Ассоциации «БАМАП», будут поддержаны на государственном уровне, — покажут готовящиеся нормативные акты.

Масштабных налоговых каникул не будет

О том, что экономическим субъектам не стоит ожидать масштабных налоговых каникул, объявил Министр финансов Республики Беларусь Юрий Селиверстов. Объясняя принятое решение, он отметил: «...понимаете, бюджет формировать необходимо. <...> Поэтому идея, что мы дадим полугодовой мораторий на платежи в бюджет, конечно, не может быть реализована в принципе».

И все же в том, что касается исполнения налоговых обязательств, подвижки есть. 14 марта Президент Республики Беларусь подписал Указ № 93 «О дополнительных мерах по обеспечению стабильного функционирования экономики» (далее — Указ № 93). Документ направлен на создание условий для повышения внутренней устойчивости экономики, включая обеспечение макроэкономической стабильности, и распространяет свое действие, в том числе, на сферу налогообложения. Указом, в частности, предусмотрена норма, предоставляющая Совету Министров право «принимать решения об изменении, в том числе в индивидуальном порядке, установленного законодательством срока уплаты налогов, сборов (пошлин), иных платежей в бюджет, пеней в виде отсрочки с единовременной уплатой суммы налогов, сборов (пошлин), иных платежей, пеней и (или) рассрочки с поэтапной уплатой суммы налогов, сборов (пошлин), иных платежей, пеней, налогового кредита с единовременной или поэтапной уплатой сумм данных платежей в период действия налогового кредита».

Что это означает на практике? Как разъяснил Юрий Селиверстов, «там, где в силу специфики необходимо рассчитаться с государством и есть объективные сложности, Правительство сможет рассмотреть вопрос и принять соответствующее решение, не выходя на уровень Главы государства. Это позволит более оперативно разобрататься в ситуации каждого и точно принять ряд мер...»

Финансовая блокада

Одной из сфер, которая в наибольшей степени пострадала от введения санкций, является финансовая сфера (а также банковская деятельность). Санкционные ограничения и запреты привели к падению курса белорусского рубля, нарушили работу системы взаимодействия банков (в отношении ряда банков ограничено предоставление услуг SWIFT, приняты иные ограничения, в т.ч. в части обеспечения работы платежных систем Visa и MasterCard, поставок в Беларусь национальной валюты и др.). Результатом стали невозможность или существенные затруднения во взаимных расчетах между перевозчиками и их иностранными контрагентами, трудности с обеспечением валютной водителем при выполнении ими перевозок в международном сообщении и иные проблемы.

Многие из этих проблем порождают другие, не менее острые, проблемы: так, замедление расчетов, в свою очередь, приводит к росту дебиторской задолженности, что негативно сказывается на общем финансовом состоянии перевозчиков и создает объективные риски для ведения нормальной финансово-хозяйственной деятельности (в т.ч. в части расчетов по кредитным обязательствам, лизинговым платежам и пр.).

В целях обеспечения устойчивого функционирования банков, небанковских кредитно-финансовых организаций Нацбанк в марте принял ряд мер, направленных на обеспечение устойчивого функционирования банков и сохранение финансовой поддержки реальному сектору экономики. Касаются они преимущественно классификации активов и оценки рисков. Как ожидается, эти меры позволят банкам скорректировать свою работу в отношении клиентов, являющихся получателями кредитов и лизингополучателями.

К слову, дополнительные возможности получит и Банк развития. Как заметил на этот счет Министр финансов, в настоящее время рассматривается вопрос о том, чтобы Банк развития продолжил практику предоставления через банки-партнеры дешевых ресурсов. Минфин работает над тем, чтобы у Банка развития были для этого ресурсы. И первые результаты такой работы, похоже, уже имеются. Так, 26 марта Telegram-канал «Правительство Беларуси» сообщил о существенном увеличении Банком развития финансирования малого и среднего бизнеса: речь, в частности, идет о поддержке импортозамещающих и ориентированных на экспорт

РЕМОНТ ТУРБИН

за
1
день

- Любая техника
- Все типы и модели
- Гарантия 12 месяцев
- Работаем по Беларуси и России
- Всего за 1 день



г. Минск,
 ул. Стебеньёва, 12А-1
 +375 17 388-06-28
 +375 29 191-20-24
 +375 29 302-37-99
 www.turboprof.by

ООО «АктивАвтоСервис»

ДЛЯ СТАБИЛЬНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЭКОНОМИКИ

«19 марта 2022 г. опубликовано извлечение из Указа Президента Республики Беларусь от 14 марта 2022 г. № 93 «О дополнительных мерах по обеспечению стабильного функционирования экономики» (далее – Указ № 93).

Документ принят в целях создания условий для повышения внутренней устойчивости экономики, включая обеспечение макроэкономической стабильности и предусматривает дополнительную поддержку организаций реального сектора экономики, субъектов малого и среднего предпринимательства, реализующих продукцию на экспорт или производящих импортзамещающую продукцию. Для этого Совету Министров Республики Беларусь предоставлены дополнительные полномочия в инвестиционной, бюджетно-финансовой и налоговой сферах, позволяющие оперативно принимать необходимые решения.

Положениями документа, способными оказать влияние на деятельность субъектов хозяйствования, оказывающих услуги в сфере международных автомобильных перевозок грузов, являются следующие нормы.

Согласно подпункту 2.10 пункта 2 Указа № 93 Совет Министров Республики Беларусь (его Президиум) при принятии решений, оформленных в виде постановлений Совета Министров Республики Беларусь, вправе в том числе:

– приостанавливать исполнение международных соглашений об избежании двойного налогообложения, заключенных Республикой Беларусь с государствами, включенными в перечень иностранных государств, совершающих недружественные действия в отношении белорусских юридических и (или) физических лиц;

– изменять ставки налога на доходы иностранных организаций, не осуществляющих деятельность в Республике Беларусь через постоянное представительство (далее – налог на доходы), по доходам, указанным в подпунктах 1.2–1.4, 1.11 пункта 1 статьи 189 Налогового кодекса Республики Беларусь, при возникновении обязательств по уплате налога на доход в отношении иностранных организаций, местом нахождения которых является государство, включенное в перечень иностранных государств, совершающих недружественные действия в отношении белорусских юридических и (или) физических лиц;

– принимать решения об изменении, в том числе в индивидуальном порядке, установленного законодательством срока уплаты налогов, сборов (пошлин), иных платежей в бюджет, пеней в виде отсрочки с единовременной уплатой суммы налогов, сборов (пошлин), иных платежей, пеней и (или) рассрочки с поэтапной уплатой суммы налогов, сборов (пошлин), иных платежей, пеней, налогового кредита с единовременной или поэтапной уплатой сумм данных платежей в период действия налогового кредита;

– принимать решения об установлении размера базовой арендной величины без учета требований подпункта 2.1 пункта 2 Указа Президента Республики Беларусь от 29 марта 2012 г. № 150 «О некоторых вопросах аренды и безвозмездного пользования имуществом».

Подпунктом 3.3 пункта 3 Указа № 93 предусмотрено продление до 31 декабря 2025 г. норм Указа Президента Республики Беларусь от 12 мая 2020 г. № 159 «О пересчете стоимости активов и обязательств».

В соответствии с подпунктом 4.12 пункта 4 Указа № 93 Совету Министров Республики Беларусь поручено определить перечень иностранных государств, совершающих недружественные действия в отношении белорусских юридических и (или) физических лиц.

Согласно пункту 16 Указа № 93 Совет Министров Республики Беларусь и Национальный банк наделены правом определять порядок проведения юридическими лицами – резидентами операций, связанных с экспортом, импортом, отличный от установленного в статье 19 Закона Республики Беларусь от 22 июля 2003 г. № 226-З «О валютном регулировании и валютном контроле», а также в исключительных случаях — порядок проведения иных валютных операций.

Указ Президента Республики Беларусь от 14 марта 2022 г. № 93 «О дополнительных мерах по обеспечению стабильного функционирования экономики» вступил в силу со дня его подписания, т.е. с 14 марта 2022 г.

При этом, как видится, логистику и торговлю (будь то товарами или услугами) следует не выстраивать заново, а диверсифицировать. На это, в частности, обратил внимание Премьер-министр Роман Головченко на заседании Президиума Совета Министров Республики Беларусь 23 марта, о котором ранее уже упоминалось в статье. Как было отмечено, действие санкционных ограничений и необходимость поиска новых рынков вовсе «не говорит о том, что другие страны, которые являются традиционными потребителями нашей продукции, надо сбрасывать со счетов». Однако здесь необходимо учитывать ряд факторов, актуальных для сегодняшнего дня.

Один из главных из них — санкционные ограничения в отношении отдельных видов товаров, перемещаемых в и из нашей страны (а также России). 2 марта 2022 г. Совет Европейского союза своим Регламентом № 2022/355 внес ряд изменений в ранее уже действовавшие документы и тем самым установил ограничительные меры в отношении Республики Беларусь: расширены секторальные санкции, введенные в июне 2021 г. Перечислять все товарные позиции, попавшие под санкции, не будем, стоит сказать лишь, что их перечень довольно широкий (75 кодов ТН ВЭД), а запрещен не только их импорт из Беларуси в страны Евросоюза, но также транзит таких товаров по территории ЕС.

Стоит подчеркнуть: данные запреты в Евросоюзе применяются к товарам, ввозимым из Республики Беларусь по внешнеторговым договорам, заключенным с 2 марта 2022 г. По внешнеторговым договорам, заключенным до этой даты их вывоз может осуществляться на территорию ЕС до 4 июня 2022 г.

Со своей стороны, Республика Беларусь в части вывоза товаров приняла ряд решений, обусловленных складывающейся ситуацией. Так, постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 19 марта 2022 г. № 147 «О введении запрета на вывоз отдельных видов промышленных товаров» на полгода (до 22 сентября 2022 г.) установлен запрет на вывоз отдельных видов промышленных товаров с территории Республики Беларусь. Постановлением утвержден перечень таких товаров (254 вида промышленных товаров), а также изъятия из установленного порядка их вывоза (ряд исключений, в соответствии с которыми товары могут быть вывезены как в государства – члены ЕАЭС, так и в страны, не являющиеся членами Союза).

Важно учитывать, что и Россия приняла ряд документов, ограничивающих либо запрещающих вывоз отдельных категорий товаров.

Что касается направлений, в которых может происходить диверсификация логистики, торговли и транспортной деятельности... Министр транспорта и коммуникаций Алексей Авраменко в качестве главного вопроса, ответ на который необходимо найти, обозначает пересмотр и создание новых логистических цепочек доставки грузов, уточняя: «Сегодня республика может успешно продавать свою продукцию на рынках Китая, Индии и других стран Азии».

Азиатский вектор развития логистики поддерживает и Министр экономики Александр Червяков, который также говорит о перенаправлении экспортной продукции на рынки стран Азии, в первую очередь Китая, а также Африки и Латинской Америки. По его словам, в министерстве понимают, что речь идет о серьезных объемах, но «от того, как оперативно предприятия определяются с этими направлениями и насколько эффективно смогут адаптироваться, зависит устойчивость экономики». Здесь же можно заметить, что Министерством экономики уже разработаны экспортные планы по переориентации товарных потоков на рынки других стран, в том числе России и Китая.

Задумываться над возможностью работы в обозначенных направлениях белорусским международным перевозчикам приходится уже сейчас. Об этом свидетельствует и то, как строился разговор на прошедших в марте заседаниях региональных советов Ассоциации «БАМАП»: данные вопросы обсуждались во всех регионах.

Следите за новостями

В ближайшее время стоит ожидать появления актов законодательства, которые будут направлены на дальнейшую поддержку экономики. Так что следует внимательно следить за новостями в информационном пространстве. Самый простой и удобный способ — находить новости на сайте Ассоциации «БАМАП». Здесь же будут размещаться комментарии экспертов ассоциации к нормативным правовым актам, а также полезные рекомендации. Размещение такого рода информации является обычной практикой для сайта.

Вячеслав МИЛЬЯНЕНКО

проектов. Через банки-партнеры будет выдано порядка 200 млн руб. под выгодную для клиента ставку — не более 8 % годовых. Также банк расширит поддержку национальных экспортеров (на аналогичных условиях).

Перевозчикам следует обратить внимание и на то, что с 4 марта начали действовать нормы постановления Совета Министров Республики Беларусь и Национального банка Республики Беларусь от 2 марта 2022 г. № 108/5 «О проведении валютных операций». Документ устанавливает возможность для юридических лиц и ИП, являющихся резидентами Республики Беларусь и осуществляющих международные автоперевозки грузов, до 1 января 2023 г. принимать на территории иностранных государств (если иное не установлено национальным законодательством данных иностранных государств) наличную иностранную ва-

люту от нерезидентов Республики Беларусь, а также условия и ограничения для таких действий. Кстати, этот документ подготовлен Минтрансом по инициативе и при непосредственном участии Ассоциации «БАМАП».

Здесь же стоит отметить, что в целях недопущения резкого ухудшения финансовых показателей субъектов хозяйствования и минимизации негативного влияния колебаний курса белорусского рубля на их деятельность в условиях неблагоприятной геополитической обстановки Указом № 93 на 3 года продлено действие Указа Президента Республики Беларусь от 12 мая 2020 г. № 159 «О пересчете стоимости активов и обязательств». Иными словами, по мере необходимости можно будет относить курсовые разницы на более длительный период — до 2025 г.

Можно ожидать, это не последние меры и шаги со стороны государства по поддержке финансового сектора.

Логистику – диверсифицировать!

То, что привычная логистика сломана, а способы доставки товаров существенно усложняются, очевидно не только в Беларуси — этот факт еще в самом начале марта констатировали и в Евразийской экономической комиссии (ЕЭК). Так, официальный представитель ЕЭК Ия Малкина на брифинге заявила следующее:

– По информации, которой располагает комиссия, логистика действительно усложнилась. В первую очередь, речь идет об автомобильных и железнодорожных перевозках. Не все традиционные маршруты сегодня находятся в рабочем состоянии, это приводит к изменению маршрутов, и, как следствие, удорожанию транспортировки и увеличению сроков доставки...



МАШИНЫ И ГРУЗЫ ОСТАЛИСЬ В УКРАИНЕ...

Ситуацию разбирают адвокаты

Продолжение. Начало на стр. 1

Изучение законодательства позволяет говорить о том, что и в Российской Федерации, и в Республике Беларусь, и на территории Украины действуют фактически идентичные правовые нормы по вопросам изъятия (принудительного отчуждения) имущества у юридических лиц и граждан в случае, когда на территории той или иной страны вводится военное положение.

Так, в Республике Беларусь принудительное изъятие имущества допускается лишь по мотивам общественной необходимости при соблюдении условий и порядка, определенных законом, со своевременным и полным компенсированием стоимости отчужденного имущества. Данная норма закреплена в статье 44 Конституции Республики Беларусь (в редакции, действующей с 15 марта 2022 г.).

Дополнительно в статье 245 Гражданского кодекса определено, что кроме стоимости изымаемого имущества также компенсируются «другие убытки, причиняемые его изъятием».

В случае введения военного положения согласно статье 15 Закона Республики Беларусь от 13 января 2003 г. № 185-3 «О военном положении» может применяться (как одна из мер обеспечения военного положения) изъятие у граждан и организаций имущества, находящегося в их собственности, с последующей компенсацией стоимости изъятого имущества (сроки компенсации в Законе прямо не установлены).

Идентичные положения содержатся и в нормативных правовых актах Российской Федерации: в статье 35 Конституции, статьях 235 и 306 Гражданского кодекса, статьях 7 и 19 Федерального конституционного закона от 30 января 2002 г. № 1-ФКЗ «О военном положении».

Указом Президента Украины от 24 февраля 2022 г. № 64/2022 «О введении военного положения в Украине», утвержденным Законом от 24 февраля 2022 г. № 2102-IX, в Украине введено военное положение. С указанной даты действует специальный Закон от 12 мая 2015 г. № 389-VIII «О правовом режиме военного положения» (далее – Закон №389).

В статьях 8 и 23 Закона № 389 прямо определено: во время военного положения допускается принудительное отчуждение имущества, находящегося в частной собственности юридических и физических лиц. При этом, в украинском законе для случаев истребования имущества у предприятий и граждан в период военного положения используется понятие «принудительное отчуждение», а не «изъятие

имущества» как в белорусском и российском законодательстве.

В Законе № 389 подробно определен порядок отчуждения имущества с установлением условий о возможности предварительного полного возмещения стоимости отчуждаемого имущества, а при его отсутствии – последующего полного возмещения стоимости. Также в статье 23 Закона предусмотрена возможность предоставления другого имущества вместо получения стоимости отчужденного имущества:

Статья 23. Возмещение ущерба, причиненного при введении военного положения или возврате сохранившегося имущества

1. Принудительное отчуждение имущества, находящегося в частной или коммунальной собственности, в условиях правового режима военного положения, если не было произведено предварительное полное возмещение стоимости такого имущества, влечет следующее полное возмещение его стоимости в порядке, определенном законом.

2. Если имущество, принудительно отчужденное у юридических и физических лиц, после отмены правового режима военного положения сохранилось, прежний собственник или уполномоченное им лицо вправе требовать в судебном порядке возврата такого имущества на условиях, определенных Законом.

3. Бывший владелец имущества, принудительно отчужденного в связи с введением и осуществлением мер правового режима военного положения, может потребовать взамен предоставления ему другого имущества, если это возможно.

Исходя из этих норм следует, что в Законе № 389 закреплено:

- во-первых, право на изъятие имущества в условиях правового режима военного времени;
- во-вторых, для органов, осуществляющих такое изъятие, нормативно закреплена обязанность по предварительной и/или последующей компенсации его стоимости, при этом определен срок выплаты только последующей компенсации стоимости имущества;
- в-третьих, закреплено право пострадавших лиц на судебную защиту.

Более подробно механизм компенсации стоимости принудительно отчуждаемого имущества определен в Законе Украины от 17 мая 2012 г. № 4765-VI «О передаче, принудительном отчуждении или изъятии имущества в условиях правового режима военного или чрезвычайного положений» (далее – Закон № 4765):

Порядок принятия решения о принудительном отчуждении имущества

В статье 4 Закона № 4765 определено, что принудительное отчуждение осуществляется по решению военного командования или военной администрации.

Какой-либо специальной формы решения Законом № 4765 не предусмотрено. Вместе с тем, полагаем, что для этих целей требуется предъявление оформленного в письменной форме решения о принудительном отчуждении. Соответственно, правом на отчуждение имущества в условиях правового режима военного положения согласно Законам № 389 и № 4765 обладают военное командование и военные администрации в случае их образования (разъяснения понятий военного командования и военных администраций содержатся соответственно в статьях 3 и 4 Закона № 389).

Порядок оформления принудительного отчуждения имущества

Согласно подпункту 4 пункта 1 статьи 8 Закона № 389 установлена обязанность при принудительном отчуждении имущества выдавать по факту изъятия об этом соответствующий документ установленного образца, который согласно статье 7 Закона № 4765 именуется актом о принудительном отчуждении или изъятии имущества.

В этом документе должны быть указаны сведения (п. 1 ст. 7 Закона № 4765): об органе, согласовавшем решение о принудительном отчуждении или изъятии имущества, или органе, принявшем такое решение; о собственнике (владельцах) имущества; о документе, устанавливающем право собственности на имущество (при наличии); описание имущества, достаточное для его идентификации; сумма выплаченных средств (в случае предварительного полного возмещения стоимости имущества).

Акт, как это определено в пункте 2 статьи 7 Закона № 4765, подписывается собственником имущества или его законным представителем и уполномоченными лицами военного командования и органа, согласовавшего решение о принудительном отчуждении имущества, или военного командования или органа, принявшего такое решение, и скрепляется печатями военного командования и/или указанных органов.

Порядок оценки принудительно отчуждаемого имущества

Акт о принудительном отчуждении или изъятии имущества в соответствии со статьей 7 Закона № 4765 дополняется документом, содержащим в себе выводы о стоимости имущества на дату его оценки, которая проводилась в связи с принятием решения о его принудительном отчуждении.

Согласно статье 8 Закона № 4765 оценка имущества производится в порядке, установленном законодательством об оценке имущества, имущественных прав и профессиональной оценочной деятельности. Результаты оценки могут быть обжалованы в суд.

В законодательстве (ст. 7 Закона № 4765) нормативно закреплено, что экземпляр акта и документ, содержащий вывод о стоимости имущества, вручаются под расписку лицу, у которого отчуждается имущество, или его уполномоченному представителю.

Порядок получения компенсации за принудительно отчужденное имущество

Компенсация за принудительно отчужденное имущество при условии предварительного полного возмещения стоимости осуществляется военным командованием за счет средств госбюджета до подписания акта (ст. 10 Закона № 4765). Точный срок компенсации в данном случае не установлен. Основанием для компенсации является документ, содержащий заключение о стоимости имущества на дату его оценки, проведенной в связи с принятием решения о его принудительном отчуждении (ст. 11 Закона № 4765).

При последующем полном возмещении стоимости компенсации за принудительно отчужденное имущество осуществляется в течение следующих 5 бюджетных периодов (согласно Бюджетному кодексу Украины один бюджетный период равняется одному календарному году, который начинается 1 января и заканчивается 31 декабря того же года) после отмены правового режима военного положения за счет средств государственного бюджета (ст. 10 Закона № 4765). Основанием для такой компенсации служит заявление, к которому прилагаются акт и документ, содержащий вывод о стоимости имущества. Такое заявление подается в территориальный центр комплектования и социальной поддержки по месту отчуждения имущества (ст. 11 Закона № 4765).

Для случаев нарушения прав лиц в отношении принудительно отчужденного имущества и нарушения порядка выплаты компенсации в законе закреплено право на судебное обращение (ст. 13 Закона № 4765).

Порядок возврата принудительно отчужденного сохранившегося имущества и предоставление взамен другого

В случае сохранения имущества, ранее принудительно отчужденного, и когда прежний собственник настаивает на возвращении именно данного имущества, такой возврат осуществляется в судебном порядке (ст. 12 Закона № 4765). Таким образом, основанием для возврата принудительно отчужденного имущества является решение суда.

Одновременно лицо обязуется возвратить денежную сумму, полученную им в связи с отчуждением имущества, за вычетом разумной платы за использование этого имущества (ст. 12 Закона № 4765).

Также бывший владелец имущества, которое было принудительно отчуждено, может потребовать взамен предоставления ему другого имущества, если это возможно (ст. 12 Закона № 4765).

Таким образом, при принудительном отчуждении (изъятии) транспортных средств в порядке, предусмотренном Законом № 4765, в обязательном порядке должны быть составлены 3 (три) документа:

- решение уполномоченного органа;
- акт о принудительном отчуждении или изъятии имущества;
- документ об оценке стоимости отчуждаемого имущества.

С учетом изложенных положений законодательства Украины и для последующей защиты своих имущественных прав рекомендуем в обязательном порядке в случае факта изъятия транспорта, грузов добиваться получения от лиц, осуществляющих процедуру такого изъятия, указанных выше документов. При невозможности или отказе в предоставлении данных документов, следует обращаться в правоохранительные органы с соответствующими заявлениями, в которых необходимо детально описывать сложившуюся ситуацию с приложением фотоснимков, видеоматериалов, письменных объяснений лиц, которые могут засвидетельствовать эти обстоятельства. Можно также рекомендовать в целях удостоверения факта изъятия имущества составить акт в произвольной форме, отражающий описание обстоятельств принудительного отчуждения с удостоверением данного акта личными подписями нескольких лиц.

Все эти материалы могут дать шанс в будущем защитить нарушенные права в отношении изъятого имущества, в том числе и в судебном порядке.

II. Авто изъято, платежи остались? Изучаем договоры лизинга

В настоящее время в ряде случаев транспортные средства, используемые для целей осуществления международных автоперевозок, не могут быть вывезены с территории Украины и фактически изъяты в условиях действующего в Украине военного положения. При этом возникает вопрос о дальнейшей судьбе договора лизинга, поскольку транспортное средство выбыло из владения лизингополучателя...

Владельцам транспортных средств при возникновении описанной выше ситуации следует надлежаще зафиксировать и доказать факт изъятия у водителя транспортного средства вне зависимости от его воли, так как транспорт мог быть утрачен, в том числе, в результате незаконного завладения им (похищен третьими лицами и т.п.).

Как было указано выше, документами, фиксирующими в силу закона изъятие транспорта в условиях военного положения, выступают решение об изъятии, акт об отчуждении, документ об оценке. Также полагаем, что дополнительным подтверждением обстоятельств выбытия имущества могут стать докладная записка водителя, письменные свидетельства других лиц, присутствовавших при изъятии, фото- и видеоматериалы.

Если законный порядок изъятия имущества не соблюден, следует обратиться в правоохранительные органы Беларуси и Украины с заявлениями по факту хищения в целях документальной фиксации изъятия имущества.

Изъятие транспортного средства не освобождает лизингополучателя от обязанности исполнения обязательств по договору лизинга.

То есть, даже в отсутствие предмета лизинга по причине его изъятия помимо воли лизингополучателя, последний обязан продолжать исполнять принятые на себя обязательства по оплате лизинговых платежей.

Как правило, последствия изъятия или утраты предмета лизинга, в том числе касающиеся порядка осуществления расчетов между сторонами, предусматриваются сторонами в договоре лизинга. В то же время, если стороны не определили порядок действий заранее, эти вопросы должны регулироваться после наступления факта утраты (изъятия) транспортного средства в соглашениях об изменении или расторжении договора. Это прямо предусмотрено в пункте 17 Правил осуществления лизинговой деятельности, утвержденных постановлением Правления Национального банка Республики Беларусь от 18 августа 2014 г. № 526 (далее — Правила).

Разрешая вопросы о необходимости осуществления дальнейших платежей по договору лизинга в случае утраты или изъятия транспортного средства, следует понимать, что платежи по договору лизинга по смыслу пункта 11 Правил состоят из:

– **инвестиционных расходов** – платежей по возмещению лизингодателю стоимости приобретения предмета лизинга и иных сопутствующих затрат (можно условно назвать указанные платежи «стоимостью предмета лизинга»);

– **вознаграждения лизингодателя** – платежей, которые уплачиваются лизингодателю сверх инвестиционных расходов и фактически являются платой за предоставление транспортного средства во временное владение и пользование по договору лизинга (назовем данные платежи «арендными платежами»).

Расторжение договора лизинга может повлечь прекращение обязанности лизингополучателя по уплате лизинговых платежей в части вознаграждения лизингодателю («арендных платежей»), но не освободит его от возмещения лизингодателю в полном объеме инвестиционных расходов лизингодателя («стоимости предмета лизинга»).

Обязанность по уплате лизингодателю инвестиционных расходов сохраняется в силу пункта 21 Правил. Эта обязанность также вытекает из общего смысла иных норм гражданского законодательства, а именно статьи 14, части первой статьи 364, части первой статьи 593

и статьи 640 Гражданского кодекса Республики Беларусь (далее — Гражданский кодекс).

Если договор лизинга не расторгнут по соглашению сторон, то лизингополучатель также вправе поставить вопрос о его расторжении через суд по основаниям статьи 421 Гражданского кодекса в связи с существенным изменением обстоятельств, из которых стороны исходили при заключении договора.

Необходимо иметь в виду, что сам по себе факт отсутствия у лизингополучателя транспортного средства, даже выбывшего помимо его воли в связи с изъятием в Украине, не влечет автоматического расторжения или изменения договора лизинга.

Само по себе военное положение в той или иной стране, в условиях которого произведено принудительное изъятие транспорта, с точки зрения закона может относиться к непредотвратимому и чрезвычайному обстоятельству, т.е. к форс-мажору. Так, согласно официальной информации, размещенной на сайте ТПП Украины в письме от 28 февраля 2022 г. № 2024/02.0-7.1, адресованном неопределенному кругу лиц, события, связанные с введением военного положения с 24 февраля 2022 г., отнесены к форс-мажору.

С одной стороны, этот факт дает основания ссылаться на действие форс-мажора, как на обстоятельство, освобождающее от ответственности при неисполнении тех или иных договорных обязательств (в данном случае, обязательств по договору лизинга). С другой стороны, признание обстоятельства форс-мажором осуществляется в соответствии с применимым правом. И если к договору лизинга применяется право Республики Беларусь, вышеуказанное письмо совсем не обязательно само по себе будет рассматриваться в качестве обстоятельства, освобождающего от ответственности (пункт 3 статьи 372 Гражданского кодекса) при рассмотрении спора между сторонами по белорусскому законодательству. К тому же лизин-

гополучателю предстоит доказать причинно-следственную связь между введением военного положения, последующим изъятием автомобиля на этом основании и невозможностью исполнения платежных обязательств по договору лизинга. Полагаем, есть вероятность установления форс-мажора в случае, если изъятый (отчужденный) автомобиль является единственным источником дохода, а денежных средств для расчетов с лизингодателем из иных источников не имеется. Также значительную роль будет играть наличие документов, подтверждающих факт и обстоятельства изъятия (отчуждения).

Следует понимать, что признание того или иного обстоятельства форс-мажором не означает автоматического освобождения лизингополучателя от выплаты сумм платежей по договору лизинга. С учетом специфики лизинговых отношений, в анализируемом случае обстоятельства форс-мажора можно рассматривать в качестве основания для освобождения лизингополучателя от ответственности за просрочку или неисполнение обязательства.

Также, как правило, транспортные средства, находящиеся в лизинге, подлежат, в силу условий договора лизинга страхованию со стороны лизингополучателя. При этом необходимо учитывать содержание такого договора страхования, а также правил страховой организации, которыми определяется возможность отнесения утраты или изъятия транспортного средства к страховому случаю в зависимости от различных обстоятельств. Например, некоторые страховые организации не признают в качестве страхового случая изъятие транспортного средства в связи с объявлением военного положения.

Вместе с тем, при наличии договора страхования рекомендуется обратиться с заявлением в правоохранительные органы Украины и Беларуси, а также в страховую организацию с целью установления всех обстоятельств, связанных с хищением или изъятием транспортного средства.



III. Правовое положение работников-водителей в условиях изъятия имущества на территории Украины

Водители транспортных средств, выполняющие в настоящее время свои трудовые функции в Украине, стали, как известно, весьма уязвимой категорией граждан.

Прежде всего, рассмотрим вопрос о сохранении за водителем заработной платы и выплаты компенсации в период нахождения в служебной командировке.

Часть первая статьи 91 Трудового кодекса Республики Беларусь (далее – Трудовой кодекс) определяет служебную командировку как поездку работника по распоряжению нанимателя на определенный срок в другую местность для выполнения служебного задания вне места его постоянной работы. Таким образом, служебная командировка характеризуется разовостью ее осуществления и оформлением.

Применительно к заработной плате, рассчитываемой за дни поездок, следует отметить следующее: за командированным работником на основании части первой статьи 95 Трудового кодекса сохраняется заработная плата в течение всего срока служебной командировки (не ниже среднего заработка за все рабочие дни недели по графику постоянного места работы).

Для командированного работника устанавливаются гарантии и выплачиваются компенсации, а также суточные в размерах, определенных законодательством о возмещении расходов при

служебных командировках. Размеры возмещения расходов при командировках в пределах Республики Беларусь и за границу установлены в приложениях 1 и 2 к Положению о порядке и размерах возмещения расходов, гарантиях и компенсациях при служебных командировках, утвержденному постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 19 марта 2019 г. № 176 (далее – Положение). Размеры возмещения расходов при командировках за границу различаются в зависимости от страны, на территорию которой командирован работник.



Направление работников в служебную командировку оформляется приказом (распоряжением) нанимателя, в котором указывается, в том числе, срок командировки (ч. 1 ст. 93 Трудового кодекса). Соответственно, заработная плата,

все прочие гарантии, компенсации выплачиваются работнику именно за время нахождения в служебной командировке, согласованное нанимателем в приказе.

МАШИНЫ И ГРУЗЫ ОСТАЛИСЬ В УКРАИНЕ... Ситуацию разбирают адвокаты

Окончание. Начало на стр. 1, 8, 9

Действующее законодательство Республики Беларусь предусматривает право нанимателя продлить срок пребывания в командировке только в случае временной нетрудоспособности командированного работника (по состоянию здоровья). В таком случае работнику возмещаются расходы по найму жилого помещения (кроме случаев, когда командированный работник находится на стационарном лечении) и по проезду, а также выплачиваются суточные (п. 8 Положения).

Сложившаяся сегодня в Украине ситуация (так называемая «иная уважительная причина»), которая может выступить препятствием к своевременному возврату работника из командировки, не является в соответствии с законодательством основанием для продления срока пребывания в командировке. Таким образом, согласно законодательству, наниматель в данном случае не обязан производить все предусмотренные в пользу командированного работника выплаты вне периода командировки. Вместе с тем, наниматель вправе устанавливать дополнительные трудовые и иные гарантии для работников по сравнению с законодательством о труде в ло-

кальных нормативных правовых актах, трудовых договорах с работниками (ч. 1 и 3 ст. 7 Трудового кодекса). Тем самым каждый конкретный подобный случай подлежит самостоятельной оценке применительно к содержанию соответствующего локального правового акта (при наличии), трудового договора.

При этом следует учитывать положения налогового законодательства Республики Беларусь, в соответствии с которыми предусмотренная Трудовым кодексом, Положением компенсация расходов при служебных командировках не облагается подоходным налогом (ст. 208 Налогового кодекса). В свою очередь, иные виды компенсаций, предусмотренные в локальном правовом акте, трудовым договором, будут подлежать обложению подоходным налогом.

В части **применения по отношению к водителям норм законодательства о материальной ответственности за невозвращенный транспорт и груз вследствие его принудительного изъятия** необходимо обратить внимание на следующее.

Если изъятие транспортного средства и груза осуществляется в порядке «принудительного отчуждения имущества», предусмотренном Законом Украины

№ 4765, то право на возврат имущества или компенсацию стоимости имущества сохраняется и может быть реализовано в соответствии с условиями названного Закона (с учетом надлежащего оформления порядка такого отчуждения и пр.). Однако отсутствие надлежащих документов о принудительном отчуждении имущества с большой долей вероятности лишит автомобильного перевозчика права требовать их возврата согласно Закону Украины №4765. Как следствие, данные обстоятельства могут повлечь за собой гражданско-правовые требования заказчика перевозки груза о возмещении перевозчиком ущерба, причиненного утратой вверенного ему имущества.

Положения законодательства (п. 1 ст. 937 Гражданского кодекса) устанавливают, что именно юридическое лицо либо гражданин возмещают вред, причиненный их работниками при исполнении трудовых (служебных, должностных) обязанностей. При этом работниками признаются граждане, выполняющие работу на основании трудового договора (контракта), а также гражданско-правового договора, если они действовали или должны были действовать по заданию юридического лица или гражданина и под его контролем за безопасностью работ.

Однако возмещение ущерба заказчику не лишает перевозчика права взыскать с водителя уплаченные суммы в порядке регресса. Наниматель, возместивший ущерб, причиненный работником при исполнении трудовых обязанностей другим лицам, имеет право регресса к такому работнику — на основании пункта 1 статьи 950 Гражданского кодекса и пункта 11 постановления Пленума Верховного Суда Республики Беларусь

от 26 марта 2002 г. № 2 «О применении судами законодательства о материальной ответственности работников за ущерб, причиненный нанимателю при исполнении трудовых обязанностей» (далее — постановление Пленума № 2).

Это возможно в порядке привлечения работника к материальной ответственности. Условия и порядок привлечения к материальной ответственности определяют Трудовой кодекс, постановление Пленума № 2 и другие нормативные документы.

Однако работник несет материальную ответственность в полном размере за ущерб, причиненный нанимателю, если в этом есть вина работника (ч. 1 ст. 402 Трудового кодекса, п. 8 постановления Пленума № 2). Помимо вины работника в причинении ущерба необходимо обязательное одновременное наличие следующих условий (ч. 1 ст. 400 Трудового кодекса):

- 1) ущерб, причиненный нанимателю работником при исполнении им трудовых обязанностей;
- 2) противоправность поведения (действия или бездействия) работника;
- 3) прямая причинная связь между противоправным поведением работника и возникшим у нанимателя ущербом.

С учетом условий привлечения к материальной ответственности, предусмотренных статьей 400 Трудового кодекса, материальная ответственность не может быть возложена на работника, когда ущерб возник, например, в результате воздействия непреодолимой силы (чрезвычайное и непредотвратимое при данных условиях обстоятельство) (п. 6 постановления Пленума № 2).

Кроме того, работник может быть освобожден от возмещения ущерба, причиненного нанимателю

в состоянии крайней необходимости с учетом конкретных обстоятельств причинения ущерба (п. 6 постановления Пленума № 2).

Обязанность доказать факт причинения ущерба, а также наличие других условий материальной ответственности лежит на нанимателе, — на основании части четвертой статьи 400 Трудового кодекса. Работники же, которые несут полную материальную ответственность (например, в случае заключения договора о полной материальной ответственности), обязаны в соответствии с частью пятой статьи 400 Трудового кодекса сами доказать отсутствие своей вины в причинении ущерба.

Является ли сложившаяся на территории Украины обстановка, в условиях которой работник-водитель был вынужден допустить изъятие транспортного средства и содержащегося в нем груза, основанием для непривлечения работника к материальной ответственности, ответить затруднительно. Однако ясным является то, что работнику надлежит доказать факт отсутствия своей вины.

Вследствие этого работнику-водителю настоятельно рекомендуется в случае отказа военного командования в Украине произвести отчуждение имущества в соответствии с положениями Закона № 4765 (т.е. в отсутствие всех надлежащих документов, дающих право на получение компенсации, возврат имущества в случае его сохранности), самостоятельно инициировать обращение в местную военную администрацию на территории Украины, а также обращение в правоохранительные органы Украины, Республики Беларусь с целью фиксации всех имевших место обстоятельств в письменном виде.



IV. Вопросы уплаты транспортного налога и снятия транспортного средства с учета в ГАИ

В соответствии со статьей 307-2 Налогового кодекса Республики Беларусь объектом налогообложения транспортным налогом признаются транспортные средства, зарегистрированные за физическими лицами или организациями в Государственной автомобильной инспекции (ГАИ) Министерства внутренних дел Республики Беларусь.

Таким образом, вне зависимости от факта наличия или отсутствия у организации транспортного средства она будет обязана уплачивать транспортный налог в случае, если в ГАИ имеются сведения о регистрации за организацией транспортного средства.

Снятие с учета транспортного средства, как в настоящее время предусмотрено законодательством, возможно без осуществления его осмотра в случаях:

– снятия с учета похищенного и обнаруженного транспортного средства;

– снятия с учета транспортного средства, изъятого и обращенного в доход иностранного государства.

Для снятия с учета транспортного средства физическое лицо или организация должны обратиться в соответствующее регистрационное подразделение ГАИ с заявлением, в котором необходимо сообщить причину его подачи, а также приложить к нему документы, подтверждающие наличие основания для снятия транспортного средства с учета.

Похищенное и обнаруженное транспортное средство может

быть снято с учета на основании заявления собственника (лизингополучателя) и документов, подтверждающих факт хищения.

Снятие с учета транспортных средств, обращенных в доход иностранного государства, в случае утраты (хищения) свидетельства о регистрации и (или) регистрационных знаков осуществляется без их представления с указанием в заявлении такого факта утраты (хищения).

В этой связи в случае изъятия транспортных средств на территории Украины необходимо получить



соответствующий документ — акт об изъятии.

В то же время, если есть основания полагать, что транспортные средства были изъяты незаконно (без выдачи соответствующих

документов об изъятии и т.п.) или были утрачены (уничтожены), следует обратиться в правоохранительные органы Украины и Республики Беларусь по факту хищения транспортных средств.

Материал подготовили
адвокаты Минской городской коллегии адвокатов
Малиновский Е.И., Прохорчик А.М.,
помощник адвоката Дяков В.Н.

«КАЖДЫЙ СЛУЧАЙ БУДЕМ РАССМАТРИВАТЬ ОТДЕЛЬНО»



«ПромТрансИнвест» — одни из страховщиков, услугами которых пользуются белорусские международные перевозчики. Только в прошлом году почти 650 собственников застраховали свои тягачи в этой компании. Опыт, приобретенный в вопросах страхования имущества и ответственности перевозчиков, позволяет экспертам «ПромТрансИнвест» судить о происходящем на рынке страхования самостоятельно и компетентно. А вопросы, ответы на которые старается найти «МТМ», требуют именно таких суждений.

Эти вопросы — о страховании автомобилей и грузов, которые сейчас остаются в Украине и лишиться которых рискуют отечественные компании. В какой мере коснутся их нормы договоров страхования, и что может повлиять на принятие того или иного решения? Что предпринимать перевозчикам в условиях, когда риски причинения вреда белорусским автомобилям и грузам возникают на европейских дорогах, которые можно назвать лишь чуть более безопасными, чем украинские?..

На эти и другие вопросы согласился ответить заместитель генерального директора ЗАСО «ПромТрансИнвест» Валерий ГОЛОЛОБОВ.



– Валерий Валерьевич, поступали ли в компанию от ее клиентов из числа международных автомобильных перевозчиков обращения, связанные с событиями в Украине? И если поступали, расскажите хотя бы коротко, что это за ситуации.

– У нас действительно есть в настоящее время клиенты — как те, с которыми мы работаем давно, так и те, кто пришел страховаться в «ПромТрансИнвест» относительно недавно, — столкнувшиеся с тем, что их автомобили и, в ряде случаев, грузы остались в Украине и не могут быть возвращены оттуда в Беларусь. Всего таких клиентов у нас одиннадцать, а общая стоимость имущества, задержанного в Украине, оценивается примерно в один миллион евро. Это, в том числе, случаи, когда автомобили (с грузом или без него) изымались у водителей, управлявших ими на территории Украины.

Не исключаю, что таких обращений в компанию может быть и больше, но пока я говорю о тех случаях, которые нам уже известны. Это, что касается техники. Информации о случаях, когда бы что-то произошло в Украине с водителями, которые были застрахованы в «ПромТрансИнвест», к нам пока не поступало.

– Предположим, что какие-то автомобили так и не вернутся к своим владельцам. Как такие ситуации оценивает страховщик? И допускаете ли Вы возможность того, что Министерство финансов как регулятор отношений в сфере страхования издаст некие рекомендации на этот счет — общие для всех участников рынка страхования?

– Не думаю, что Министерство финансов пойдет на такой шаг. Объясню почему... Каждый страховщик заключает и исполняет договоры страхования на основании собственных правил страхования, регламентирующих определенный

порядок действий, необходимых для того, чтобы была произведена выплата в порядке страхового возмещения. Единого решения для всех случаев, с которыми обращаются в страховые компании международных автомобильных перевозчики, быть не может. И каждому страховщику придется решать эти вопросы самостоятельно.

Скажем, действующий в «ПромТрансИнвест» порядок устанавливает, в том числе, необходимость представления для целей получения страхового возмещения набора документов. Да, мы отдаем себе отчет в том, что не все документы могут быть представлены в той ситуации, в которой белорусские перевозчики оказались на территории Украины. Именно поэтому каждый случай будем рассматривать отдельно, применятся будет индивидуальный подход.

Ситуация осложнена тем, что из всех страховых покрытий риски военных действий, как правило, исключаются. И соответственно такие случаи не признаются страховыми...

– Но ведь то, что происходит в Украине, войной не называют...

– В Украине объявлено, а теперь и продлено военное положение. Этого достаточно.

– И все же, как «ПромТрансИнвест» намерен решать такие вопросы?

– Я пока не готов однозначно ответить, особенно учитывая то, что решения, которые будут выноситься нами как страховщиком, долж-

ны основываться на достоверном изложении обстоятельств произошедшего. У нас пока таких достоверных данных нет. Есть описания ситуаций водителями, руководителями автотранспортных компаний, но... Правилами страхования предписывается необходимость фиксировать все обстоятельства произошедшего в правоохранительных органах.

– Расскажите об этом подробнее, пожалуйста...

– Конечно. Общемировая практика страхования имущества и практика такого страхования в Беларуси, в частности, предусматривает, что любой страхователь при наступлении каких-либо событий, имеющих значение с точки зрения страхования, должен действовать таким образом, будто у него нет договора страхования. Страхователю важно понимать: несмотря на то, что имущество застраховано, именно он был и остается владельцем этого имущества, и именно он, в первую очередь, должен быть заинтересован в том, чтобы свое имущество спасти, эвакуировать и прочее. Я это говорю для того, чтобы страхователи четко понимали: страховой полис не является инструментом для спасения имущества, это — исключительно финансовая гарантия, для применения которой важно соблюдение определенных требований. Мы точно не можем реагировать на обращения клиентов, в которых они просят содействовать в эвакуации с территории Украины автомобиля, который «был изъят, а теперь, как видно в навигации, находится на такой-то стоянке»...

Для рассмотрения страховщиком случаев, о которых мы сейчас говорим, необходимы документы правоохранительных органов. То есть те документы, которые будут указывать на проведение проверки в рамках уголовного производства и содержать информацию о результатах такой проверки.

– Можете ли Вы сказать, как долго правоохранительные органы, со своей стороны, осуществляют такие проверки и выясняют обстоятельства, в которых было утрачено транспортное средство?

– Это скорее сфера действия Уголовно-процессуального

кодекса. Я знаю, что многие клиенты уже подали свои заявления в правоохранительные органы Республики Беларусь, и Следственный комитет проводит по этим заявлениям проверки. По результатам этих мероприятий перевозчикам будут выданы документы, которые и будут учитываться нами как страховщиком при выстраивании своей позиции в отношении ситуации, в которой оказался клиент.

Стоит учитывать, что уголовное производство может по разным причинам приостанавливаться. Ну и конечно, для того чтобы картина произошедшего была полной и объективной, хорошо бы иметь информацию об инцидентах от правоохранительных органов украинской стороны.

Думаю, все это будет не быстро. Из опыта могу сказать, что в случаях утраты автомобилей и грузов, которые носят криминальный и, если так можно сказать, «обычный» характер, проверки правоохранительных органов могут длиться три-четыре месяца. А в тех случаях, о которых мы говорим сейчас, это может быть и дольше.

– Общаются ли специалисты компании «ПромТрансИнвест» с представителями иных страховых компаний, чтобы собрать более полную информацию о происходящем в Украине и выработать на этот счет позицию, общую или индивидуальную?

– Да, конечно, мы общаемся с другими страховыми компаниями по этим вопросам. Могу сказать, что кто-то из наших коллег занимает выжидательную позицию. Мы решений об отказе в выплате страхового возмещения пока не принимали.

Здесь хочу обратить внимание международных перевозчиков на то, что из новых страховых договоров многих компаний территория Украины исключена, поскольку на ней введено и действует сейчас военное положение.

– А в том, что касается работы перевозчиков в европейских странах... Уже есть сообщения о том, что и автомобили, и грузы, и сами водители подвергаются определенному риску и на европейских дорогах. Известны

случаи, когда неизвестные разукрашивают и режут тенты, наносят иной ущерб автомобилям и грузам...

– Все действия страхователя в этих случаях должны быть аналогичными тем, о которых мы только что говорили. Главное, необходимо обращаться в правоохранительные органы страны, в которой произошел тот или иной инцидент, и фиксировать произошедшее. Если повреждения техники не препятствуют дальнейшему движению автопоезда, следует ехать дальше по установленному маршруту. Если повреждения не позволяют автопоезду двигаться дальше, то предпринимать действия следует по согласованию со страховщиком. Но точно так же необходимо обращаться в правоохранительные органы и фиксировать ущерб, причиненный технике. При этом придется, видимо, восстанавливать технику на местных СТО хотя бы до состояния, когда она сможет продолжать движение.

Со своей стороны, я могу заверить, что даже в нынешних условиях мы находим способы, чтобы выполнить свои обязательства перед иностранными компаниями, которые оказывают помощь (в том числе, техническую) нашим клиентам — страхователям.

– Учитывая риски, которые имеют место в настоящее время, изменились ли каким-либо образом подходы компании к страхованию международных автомобильных перевозчиков, их имущества и ответственности? Например, в той части, что касается добровольного страхования здоровья водителей-международников...

– Несмотря на происходящее, мы не останавливали страхование — ни водителей, ни техники, ни грузов, ни ответственности. Главное, что изменилось, как я уже говорил, территория Украины в новых страховых договорах исключена из страхового покрытия. Тарифы в отношении страхования транспорта в последнее время нами не корректировались.

Беседовал
Вячеслав МИЛЬЯНЕНКО



«НУЖНАЯ РАБОТА».

знает, как подставить плечо перевозчику

Идея собрать под одной крышей самые необходимые международным автоперевозчикам товары и услуги, да еще по выгодным ценам, была, без сомнения, удачной, прижилась и даже пустила крепкие корни. И вот уже больше 20 лет широкий перечень необходимых для работы товаров и услуг белорусские транспортные операторы находят в Унитарном предприятии «БАМАП-СЕРВИС».

О самых востребованных из них, а также о тенденциях в беспокойном 2022-м, – говорим с директором предприятия Петром КАЧАНОМ.

– К самым популярным нашим услугам относится, конечно, оказание визовой поддержки членам Ассоциации «БАМАП» и пользователям книжками МДП, – говорит Петр Качан. – В нынешнем году основной тенденцией в этом направлении работы будет открытие виз водителям-международникам через консульские учреждения Венгрии и Германии. Это продолжение тенденции, наметившейся с июня прошлого года – с того самого момента, как литовское консульство в Беларуси приостановило выдачу виз. Тогда «фокус внимания» перевозчиков сместился с Литвы на ФРГ и Венгрию.

Кроме того, теперь мы работаем с визовыми центрами Польши (пока в Бресте и Гродно), Латвии. Это если говорить о наиболее востребованных у перевозчиков визах европейских стран. В прошлом году, к слову, у нас появилось новое направление работы – Чехия. Причем с посольством Чехии была достигнута договоренность о том, чтобы добавлять год к сроку действия предыдущей шенгенской визы водителя независимо от того, посольством какой страны она была открыта. И если, допустим, прежде у водителя был «шенген» на год, то Чехия открывала новую визу на два, а если предыдущая виза была двухлетней, новая выдавалась на три года. К сожалению, с 5 марта 2022-го чешский визовый центр в Беларуси приостановил свою работу.

Стоит отметить еще одну тенденцию. Количество виз, которые водители оформляли через БАМАП-СЕРВИС, ежегодно уменьшается. Это происходит за счет того, что мы прилагаем все усилия, чтобы открывать более «выгодные» долгосрочные визы — двух-, трех- и пятилетние. Однако сейчас эта тенденция изменилась: визы белорусам открываются в основном на год–два, и это касается практически всех стран Евросоюза. Но у каждого конкретного консульства своя позиция. Например, ФРГ

всегда открывало водителям визу не больше, чем на год. С венгерским консулом удалось договориться о том, что водителям-международникам, у которых раньше не было венгерских виз, они сразу открывают визу на три месяца, а при повторном обращении рассматривали и пятилетний срок. Но это – специальное условие для тех компаний, которые обращаются через БАМАП-СЕРВИС. Кроме того, с середины марта посольство Венгрии увеличило нам еженедельную квоту для водителей-международников. Приятная новость для нынешнего года. . .

Если говорить о статистике, то в 2021 году при поддержке БАМАП-СЕРВИС было оформлено 7 009 виз, 2 863 из них – годовые, 2 264 – сроком действия 2 года, 692 – трехлетние, 257 – пятилетние. Остальные – однократные и на 3 месяца. Больше всего было в 2021 году оформлено польских виз. Каждое посольство имеет ограниченное количество мест по приему документов ежемесячно, польское располагает, наверное, более широкими возможностями. Документы на польскую визу принимались до недавнего времени в визовых центрах в Минске, Гродно, Бресте, Лиде.

– Как на визовую поддержку повлияла ситуация с Украиной?

– Ситуация в Украине напрямую повлияла на работу дипломатических представительств европейских государств в Республике Беларусь. Многие консульства уменьшают квоты на подачу документов. Но консульства Венгрии, ФРГ, Латвии продолжают с нами работать, как и прежде. Польский визовый центр обещал возобновить работу и прием документов на визы для водителей-международников. . .

Ажиотажа нет. Но это, думаю, потому что в последние годы водители получали при поддержке нашего предприятия визы с большим сроком действия. В то же время, мы видим, что многие компании,

которые ранее с нами работали, но потом по каким-то причинам решили самостоятельно обеспечивать себя визами, теперь возвращаются. Если подавать документы на визу в частном порядке, сроки подачи будут большими. А при оформлении виз водителям через БАМАП-СЕРВИС перевозчик выигрывает время: консульства Венгрии и ФРГ, к примеру, выделяют нам специальные места на подачу документов каждую неделю.

Совсем недавно, с 28 марта, мы расширили свои возможности по визовой поддержке перевозчиков: начали принимать документы на визы Эстонии и Испании. Однако предположу, что сроки действия шенгенских виз в 2022 году будут уменьшаться. Мы продолжаем следить за развитием ситуации и корректировать свою работу в связи с этим.

– Петр, еще одним новшеством с прошлого года стала возможность удаленного приема документов для оформления виз. . .

– Действительно, теперь для подачи документов водителю не обязательно приезжать в наш офис в Минск или областной центр: документы на получение чешских, латвийских, немецких и польских виз мы можем принять на электронную почту. Личное присутствие водителя потребуется только при подаче документов в консульства и визовые центры. Для этого водители должны прибыть в консульство либо визовый центр в обозначенное время. Подробно с условиями и перечнем документов для получения виз можно ознакомиться на сайте Унитарного предприятия «БАМАП-СЕРВИС» в разделе «Визовая поддержка».

«Удаленная» форма работы очень удобная. Водителям не нужно отрываться от работы и ехать к нам, фактически в командировку. Кроме того, водителю можно не ехать в консульство или визовый центр, чтобы забрать паспорт с визой: мы можем



На фото: работники унитарного предприятия «БАМАП-СЕРВИС» и председатель Ассоциации «БАМАП» Николай Боровой (в центре). Директор предприятия Петр Качан — второй слева

сделать это за него и выслать документ по почте. Эта услуга, хочу сказать, оказалась очень востребованной. Она работает с сентября прошлого года, и ею пользуются около 90 процентов обратившихся к нам перевозчиков.

– А как часто водители получают отказы в визах?

– Отказы случаются редко. В прошлом году у нас было всего 12 отказов, и все они связаны с нецелевым использованием предыдущих виз: водитель использовал визу не для осуществления профессиональной деятельности.

– Еще одно направление работы – реализация других услуг и товаров для международных перевозчиков. Как за последние годы изменился их перечень?

– По реализации шин мы много лет работаем с компанией «Русские шины»: шины марки «Cordiant» белорусские перевозчики приобретают по специальным ценам. Но в 2021 году у нас появился новый бренд — китайская марка «Aeolus». Эта компания выпускает шины премиального сегмента и известна тесным сотрудничеством с Pirelli. Лет пять назад эти шины уже были представлены на нашем рынке, затем исчезли. И вот с августа прошлого года грузовые шины Aeolus снова можно приобретать. О расширении ассортимента шин мы задумались не случайно: на рынке Беларуси намечался дефицит «колес», сроки поставок срывались, и мы искали альтернативу. Причем из-за ограничений в поставках искали среди тех брендов, которых не было на белорусском рынке, но которые неплохо зарекомендовали себя. Так в ассортименте появилась шина Aeolus.

Китайских шин мы продаем пока немного: примерно

10 процентов от объема продаж шинной продукции. Судить об их качестве перевозчики смогут года через два–три. А марка «Cordiant» же давно знакома белорусским потребителям, зарекомендовала себя неплохо.

В прошлом году БАМАП-СЕРВИС стал дилером российской компании «Ромек», которая производит, в частности, грузоподъемное оборудование и грузозахватные устройства. И теперь у нас представлены стяжные ремни и крепеж данного поставщика. Кроме того, мы работаем и с прежними нашими поставщиками фурнитуры и других комплектующих импортного производства (стяжные ремни, аккумуляторные батареи, шины, масла).

Благодаря тому, что мы предлагаем перевозчикам выгодные условия, объемы продаж товаров в Унитарном предприятии «БАМАП-СЕРВИС» в 2021 году выросли. Я говорю о стяжных ремнях, блокировочных планках, крепежных уголках, тахограммах – словом, практически обо всем, что необходимо перевозчику.

Стоит сказать и о том, что с июля 2021 года улучшены специальные условия для членов Ассоциации «БАМАП» и пользователей книжками МДП: отсрочка платежей по отдельным товарам и услугам увеличилась с 30 до 45 дней. К сожалению, многие поставщики, с которыми мы работали, сейчас, на фоне экономической ситуации, изменили условия поставок. Мы же для клиентов пока сохраняем прежние условия по отсрочке платежа. Но нужно понимать: в ближайшем будущем эти условия, увы, могут измениться, и не в лучшую сторону.

Планы на 2022 год, безусловно, всем придется корректировать. Как будем действовать мы?.. Наше предприятие создано для международных автоперевозчиков, мы работаем, в первую очередь, в интересах членов Ассоциации «БАМАП» и готовы реагировать на любые изменения рынка. Так было в вопросах визовой поддержки в 2021 году: мы не останавливались и искали альтернативные возможности для работы. Так же происходит и с товарами для транспортных компаний. Исходя из ситуации, прорабатываем сейчас вопрос о поставках запчастей к прицепной технике и грузовым автомобилям. Мы видим, что новая техника для международных автоперевозок в Беларусь практически не поставляется, в ближайшее время ожидается перебой с поставкой запчастей к авто- и прицепной технике и хотим подставить перевозчикам свое плечо.

Полагаю, что в 2022-м и в последующие пару лет главную роль будет играть не обновление подвижного состава, а его поддержание в работоспособном состоянии. При этом оригинальные запчасти будут заменяться на запчасти от «сторонних» производителей. Поэтому мы активно работаем над тем, чтобы наиболее ходовые запчасти для грузовой и прицепной техники, предназначенной для международных автоперевозок, были представлены в нашем ассортименте. Сейчас ведем переговоры о поставках запчастей китайского производства.

Беседовала
Наталья СЧАСТНАЯ