
**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НОРМАТИВНОЙ
ПРАВОВОЙ БАЗЫ РАЗВИТИЯ
ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ**

Развитие экономических процессов во многом определяется нормативными правовыми актами. Это относится и к транспортной деятельности. Стремясь остановить произвол в какой-то сфере деятельности, законодатель сознательно идет на сужение инициативы и свободы в производственных отношениях. Поэтому периодически необходимо анализировать правовые акты в любой сфере деятельности и выявлять нормы, сдерживающие на данном этапе развитие экономических процессов. В транспортной деятельности актуальной задачей является стимулирование роста транзитного грузопотока через территорию Республики Беларусь, который пропущенный или обработанный на территории республики приносит дополнительные доходы для бюджета, создает дополнительные рабочие места, способствует притоку валютных средств. Для увеличения транзитного грузопотока через территорию республики необходимо создать привлекательные условия для его пропуска и переработки:

совершенствовать таможенные и другие технологические процедуры на границе с целью сокращения времени простоя транспортных средств;

создать систему логистических центров общего пользования, предназначенных для выполнения операций по хранению грузов, их таможенному оформлению, формированию партий товаров для доставки в торговые точки, наклеиванию акцизных марок и других реквизитов, комплектованию товаров инструкциями по их использованию на языке потребителей. Для оказания подобных услуг во многих странах (Англии, США, Германии, Франции, Италии, России, Литве, Латвии и др.) создана система крупных транспортно-логистических центров. Республика Беларусь, находясь на пересечении важнейших европейских транспортных коридоров, вынуждена интегрироваться в мировую транспортно-логистическую систему.

Для того чтобы с наибольшей эффективностью решить задачи, которые требует современный уровень развития транспортной деятельности, необходимо законодательно закрепить правила работы в транспортно-логистической сфере и стимулировать процессы создания транспортно-логистических центров общего пользования. Совершенствование законодательства в рассматриваемой сфере деятельности является назревшей и актуальной задачей, для чего необходимо:

исследовать законодательство Республики Беларусь в области транспортно-экспедиционной и транспортно-логистической деятельности;

разработать предложения по структурированию законодательства в данной области деятельности, а также этапы его создания и принятия;

разработать проект Положения о создании транспортно-логистических центров общего пользования;

разработать проекты других нормативных правовых актов для их дальнейшего рассмотрения и принятия органами законодательной или исполнительной власти.

Главной целью государственной транспортной политики в Республике Беларусь является формирование условий, обеспечивающих удовлетворение спроса на перевозки грузов и пассажиров, повышение их качества и безопасности, финансовое оздоровление транспортных организаций, а также конку-

рентоспособность отечественных перевозчиков на внешнем рынке транспортных услуг. Важнейшим инструментом государственной транспортной политики в современных экономических условиях становится создание нормативной правовой базы для государственного регулирования деятельности транспорта. Такая работа в Республике Беларусь была начата в 90-е гг. XX в. и продолжается по настоящее время [1].

Основы правового регулирования отношений, связанных с оказанием экспедиционных услуг, закреплены в главе «Транспортная экспедиция» гражданских кодексов стран СНГ [2–4]. В ней определены форма и предмет договора транспортной экспедиции, предусмотрены права экспедитора привлекать к исполнению своих обязанностей других лиц. При этом возложение исполнения обязательства на третье лицо не освобождает его от ответственности перед клиентом за исполнение договора. За исключением кодекса Республики Казахстан, в котором закреплено право экспедитора удерживать груз в связи с невыплатой вознаграждения за экспедиционные услуги, в других государствах — членах ЕврАзЭС такое право отсутствует.

В Республике Беларусь и других странах СНГ уделяется достаточное внимание правовому обеспечению транспортно-экспедиционной деятельности. Закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» [5] был принят в Российской Федерации 30 июня 2003 г. (в Украине закон «О транспортно-экспедиторской деятельности» [6] от 1 июля 2004 г.) и до настоящего времени подвергается серьезной критике [7, 28–32]. Во-первых, из-за применения термина «экспедиционный» вместо «экспедиторский». Считается, что тем самым произошло смешение понятий экспедитора как лица сопровождающего груз с экспедитором, организующим перевозку груза. Во-вторых, закон не дает определения «договор транспортно-экспедирования» и не устанавливает его правовой статус. Правовое положение транспортных экспедиторов остается неопределенным, что приводит к проблемам в определении базы для целей налогообложения. В-третьих, присутствие в законе положений, обязывающих экспедитора возместить клиенту помимо реального ущерба по грузу и вознаграждения за неисполненную услугу еще и упущенную выгоду в связи с утратой или повреждением груза, превращает экспедитора из посредника в лицо, участвующее в коммерческой деятельности покупателя товара. Ни один профессиональный транспортный посредник-экспедитор никогда не возьмет на себя выполнение такой или подобной ей функции по договору транспортной экспедиции. В-четвертых, в законе Российской Федерации «О транспортно-экспедиционной деятельности» существует ограничение ответственности экспедиторов только тогда, когда они организуют международные перевозки грузов. Тем самым экспедиторская деятельность делится на внутреннюю и международную. Ни в одной стране мира такой классификации не существует.

В Республике Беларусь 13 июня 2006 г. принят закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» [8]. Данный закон, как видно из его названия, имеет аналогичные с законом Российской Федерации недостатки. Вместе с тем белорусским законодателям удалось избежать некоторых ошибок. Так, в белорусском законе «О транспортно-экспедиционной деятельности» отсутствует деление транспортно-экспедиционной деятельности на внутреннюю и международную, а также не предусматривается возмещение убытков за упущенную выгоду клиента. Отмеченные недостатки могут привести к формальной замене транспортно-экспедиционной деятельности другим видом деятельности, которая уже не будет подпадать под действие анализируемого закона. Поскольку в Западной Европе, США, Японии и некоторых других странах мира широкое распространение получают транспортно-логистические услуги, то существует большая вероятность того, что понятие «транспортно-экспедиционная деятельность» будет заменено понятием «транспортно-логистическая деятельность», которое является более обобщающим по сравнению с первым. Предлагается разработать и принять закон «О транспортно-логистической деятельности», ориентируясь на нормы и положения, закрепленные в законе Украины «О

транспортно-экспедиторской деятельности» как наиболее адекватные практике работы экспедиторов, в законе Республики Беларусь «О транспортно-экспедиционной деятельности» и учтя недостатки, имеющиеся в аналогичном законе Российской Федерации.

Анализ отечественного и зарубежного законодательства свидетельствует, что в нем не закреплён понятийный аппарат транспортной логистики, отсутствуют правовые нормы в области транспортно-логистической деятельности, не закреплены требования к транспортно-логистическим центрам общего пользования и механизм отбора и реализации проектов по их созданию. Для устранения этих пробелов в законодательстве Республики Беларусь необходимо последовательно разработать и утвердить несколько новых нормативных правовых актов:

Положение о логистических центрах;

Государственный стандарт Республики Беларусь «Транспортно-логистический центр. Требования к техническому оснащению и транспортно-экспедиционному обслуживанию»;

закон Республики Беларусь «О транспортно-логистической деятельности»;

Государственный стандарт Республики Беларусь «Логистическая деятельность. Термины и определения»;

Государственный стандарт Республики Беларусь «Классификация складской инфраструктуры».

Опыт развития транспортно-логистической системы в республике свидетельствует об отсутствии системного подхода к решению данных задач и обоснованной последовательности действий. На наш взгляд, на первом этапе формирования транспортно-логистических структур целесообразно выработать и закрепить процедуру создания транспортно-логистических центров общего пользования. В первую очередь необходимо разработать Положение о создании транспортно-логистических центрах, утвердив его Указом Президента Республики Беларусь.

Данное Положение должно раскрыть возможности и условия участия иностранных инвесторов в создании транспортно-логистических структур. Необходимо отметить, что заинтересованность в участии в подобных проектах со стороны иностранных инвесторов имеется.

Положение о создании транспортно-логистических центров общего пользования должно быть направлено на упорядочение транспортно-логистической деятельности и повышение на этой основе эффективности управления грузовыми потоками. Данное Положение должно определить:

основные понятия в области транспортно-логистической деятельности;

принципы создания транспортно-логистических центров общего пользования;

назначение, цели и задачи транспортно-логистических центров общего пользования;

оснащение и основные принципы деятельности транспортно-логистических центров общего пользования;

порядок отвода земельных участков под строительство транспортно-логистических центров общего пользования;

порядок подготовки территории для создания транспортно-логистических центров общего пользования;

систему управления транспортно-логистическим центром общего пользования;

классификацию транспортно-логистических центров общего пользования;

порядок сертификации транспортно-логистических центров общего пользования;

льготы и преференции на период строительства и эксплуатации транспортно-логистических центров.

Положение должно быть обязательным для исполнения субъектами хозяйствования, осуществляющими или намеренными осуществлять транспортно-логистическую деятельность в рамках транспортно-логистических центров общего пользования, а также для всех органов государственного управления, призванных регулировать взаимоотношения транспортно-логистических центров общего пользования и других участников транспортно-логистической деятельности.

Положение призвано стимулировать работу по развитию транспортно-логистической системы Республики Беларусь, совершенствованию организации внешнеторговых перевозок и привлечению транзитных грузопотоков.

Государственный стандарт Республики Беларусь «Транспортно-логистический центр. Требования к техническому оснащению и транспортно-экспедиционному обслуживанию» должен распространять свое действие на проектируемые транспортно-логистические центры, а также на грузовые терминалы, подлежащие модернизации и реконструкции в транспортно-логистических центрах. Данный стандарт может быть использован также при проведении сертификации качества транспортно-логистических услуг.

Стандарт должен установить:
требования к уровню технического оснащения транспортно-логистического центра;
требования к качеству транспортно-экспедиционного обслуживания в транспортно-логистических центрах;
порядок определения класса транспортно-логистического центра.

Требования стандарта должны быть направлены на повышение уровня технического оснащения транспортно-логистических центров, эффективности их функционирования и качества оказания транспортно-логистических услуг в Республике Беларусь.

Следующим этапом должна быть разработка и принятие закона Республики Беларусь «О транспортно-логистической деятельности», в котором целесообразно закрепить юридические нормы в области транспортно-логистической деятельности. Задача разработки законодательства в области транспортно-логистической деятельности в комплексном виде ставится впервые в мире. Для ее успешной реализации необходимо создать проект закона «О транспортно-логистической деятельности» на достаточно высоком уровне, что обеспечит его быстрое прохождение через Парламент Республики Беларусь.

При разработке проекта нового закона «О транспортно-логистической деятельности» необходимо руководствоваться рядом рациональных принципов. Во-первых, необходимо максимально учесть тот положительный опыт, который накоплен при создании законодательства о транспортно-экспедиционной деятельности. Во-вторых, тщательно проанализировать и определить новые понятия, такие как «транспортно-логистическая деятельность», «участники транспортно-логистической деятельности» и др. Главной целью решений, принимаемых при управлении транспортировкой грузов, является оптимизация перевозочного процесса на основе системного подхода и совершенствования информационного обеспечения. Поскольку логистика — это прежде всего наука об управлении, то транспортно-логистическую деятельность необходимо определить как деятельность, направленную на оптимизацию перевозочного процесса и оказание транспортно-логистических услуг. При этом перечень транспортно-логистических услуг необходимо дополнить следующими услугами:

информирование грузополучателей и таможенных органов о предстоящем прибытии груза;

оформление деклараций на экспортно-импортные грузы и представление грузов и сопроводительных документов в таможенные органы [9, 31—35];

обеспечение полной загрузки подвижного состава в пункте отправления грузов;

обеспечение обратной или попутной загрузки подвижного состава в пункте его разгрузки;

наклеивание акцизных марок.

В-третьих, необходимо определить перечень участников транспортно-логистической деятельности. К ним целесообразно отнести клиентов (грузоотправителей и грузополучателей), транспортно-логистические центры, перевозчиков, логистов, органы государственного управления транспортом, иные юридические и физические лица, которые вступают в отношения в связи с организацией и осуществлением перевозки грузов. Новыми персоналиями в этом перечне являются транспортно-логистические центры и логисты, которые бу-

дуг позиционироваться как субъекты хозяйствования на рынке оказания транспортно-логистических услуг. В Республике Беларусь должна быть законодательно закреплена и создана система территориальных и региональных транспортно-логистических центров.

Территориальным транспортно-логистическим центром называется многофункциональный терминальный комплекс в сочетании с пунктом концентрации информации, расположенный в узлах транспортной сети на пересечении магистральных путей сообщения, обеспечивающий клиентуру комплексным транспортно-экспедиционным и сервисным обслуживанием на основе координации и согласования экономических интересов участников транспортно-логистического процесса, интеграции товароматериальных, информационных и финансовых потоков. Совокупность созданных транспортно-логистических центров может образовать Белорусскую транспортно-логистическую компанию. Наиболее рациональные решения в этом направлении должны быть закреплены в законе «О транспортно-логистической деятельности».

Другим субъектом хозяйствования в области оказания транспортно-логистических услуг могут выступать логисты — юридические лица или индивидуальные предприниматели, имеющие в соответствии с законодательством Республики Беларусь специальное разрешение (лицензию) на право осуществления транспортно-логистической деятельности. В законе «О транспортно-логистической деятельности» необходимо закрепить равенство прав участников транспортно-логистической деятельности, в том числе субъектов хозяйствования по оказанию транспортно-логистических услуг.

В-четвертых, в законе «О транспортно-логистической деятельности» необходимо определить правовое положение транспортно-логистической компании, а также ее структурных подразделений: территориальных, региональных транспортно-логистических центров. Законодательно должны быть решены вопросы состава, функций, статуса, принципов деятельности и управления указанной компанией.

В-пятых, в законе «О транспортно-логистической деятельности» должны быть определены виды транспортно-логистических центров, их оснащение и основа деятельности, а также функции и порядок взаимодействия транспортно-логистических центров с клиентами, перевозчиками и Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь.

Важным вопросом является определение перечня транспортно-логистических услуг. Он должен быть достаточно широким, чтобы субъекты хозяйствования ориентировались на предоставление комплексного транспортно-логистического обслуживания. Для этого в Законе необходимо предусмотреть норму, устанавливающую требование к логистам, претендующим на получение лицензии, обеспечить выполнение достаточно широкого спектра услуг, закрепленных законодательно. Проект закона «О транспортно-логистической деятельности» должен содержать также другие нормы, касающиеся правовых и организационных основ осуществления, государственного регулирования, управления и контроля в области транспортно-логистической деятельности.

Особое место в законе должны занимать нормы, связанные с регулированием взаимоотношений субъектов хозяйствования в области транспортно-логистических услуг, клиентов и перевозчиков. При этом главное внимание в этом блоке норм должно уделяться понятию «договор на оказание транспортно-логистических услуг». По нему одна сторона (субъект хозяйствования) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента) выполнить транспортно-логистические услуги, конкретный перечень которых должен содержаться в договоре. При необходимости систематического оказания транспортно-логистических услуг между клиентом и субъектом хозяйствования могут заключаться долгосрочные договоры на оказание транспортно-логистических услуг.

Таким образом, создание системы правовых законодательных норм в области транспортно-логистической деятельности позволит повысить качество и эффективность функционирования транспорта Республики Беларусь. Созда-

ние и принятие закона — процесс длительный и творческий, поэтому на каждом его этапе необходимо обеспечить преемственность и согласованность правовых норм. Разработанные в процессе создания и принятия законов в области транспортно-логистической деятельности правовые нормы должны быть в последующем закреплены в Транспортном кодексе Республики Беларусь.

Литература

1. Об основах транспортной деятельности: Закон Респ. Беларусь, 5 мая 1998 г. // Ведомости Нац. собр. Респ. Беларусь. — 1998. — □ 20. — Ст. 221.
2. Гражданский кодекс Республики Беларусь: Кодекс Респ. Беларусь от 7 дек. 1998 г. // Ведомости Нац. собр. Респ. Беларусь. — 1999. — □ 7–9. — Ст. 101.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации // Собр. законодательства Рос. Федерации. — 05.12.1994 г. — □ 32. — Ст. 3301; 29.01.1996. — □ 5. — Ст. 410; 03.12.2001. — □ 49. — Ст. 4552; 25.12.2006. — □ 52 (ч. 1). — Ст. 5496.
4. Гражданский кодекс Украины // Ведомости Верховной Рады Украины. — 2003. — □ 40–44. — Ст. 356.
5. О транспортно-экспедиционной деятельности: Федеральный Закон Рос. Федерации, 30 июня 2003, г □ 87-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. — Вып. 27, Ч. 1.
6. О транспортно-экспедиторской деятельности: Закон Украины, 1 июля 2004 г., □ 1955-IV // Ведомости Верховной Рады Украины. — 2004. — □ 52. — Ст. 562.
7. *Комков, Ю.* Проект Закона о ТЭД и судьба «неканонического» экспедитора / Ю. Комков // Компас экспедитора и перевозчика. — 2006. — □ 1.
8. О транспортно-экспедиционной деятельности: Закон Респ. Беларусь, 13 июня 2006 г. // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. — 2006. — □ 93. — 2 /1221.
9. *Мацкевич, В.* Таможенное регулирование и логистика // Компас экспедитора и перевозчика. — 2005. — □ 3.

Д.А. АНАНЬЕВ

ОЦЕНКА И ПРОГНОЗИРОВАНИЕ УРОВНЯ КОНКУРЕНЦИИ НА РЫНКЕ

Для оценки и прогнозирования уровня конкуренции на рынке применяют критерии. Под критериями рынка отечественной пивоваренной продукции автором статьи понимаются относительные и абсолютные показатели функционирования национального рынка пива, которые классифицируются на производственные, потребительские и внешнеторговые группы, описывающие тенденции, состояние и перспективы рынка.

Критерии конкурентного рынка помогают оценить его состояние, определяют способность к дальнейшему развитию и установлению потенциалов. От правильности выбора критериев для анализа зависит степень достоверности проведенного исследования и в конечном счете рекомендации, которые будут выработаны по его итогам, следовательно, актуальность темы исследования очевидна.

Как уже отмечалось, критерии целесообразно разделить на три группы: производственные, потребительские и внешнеторговые.

Производственные критерии:

1) объем отечественного производства пива. Критерий характеризует динамику суммарного объема произведенной национальной пивоваренной продукции;

Дмитрий Александрович АНАНЬЕВ, аспирант кафедры управления предприятиями торговли Белорусского государственного экономического университета.

□□□□□□□□ □□□□□□□□ □□□□□□□□ □□□□□□□□. □□□□□□□□.
□□□□□□□□ □□□□□□□□□□□□ □□□□□□□□□□ □□□□□□□□. □□□□□□□□.