



**МІНІСТЭРСТВА
ТРАНСПОРТУ І КАМУНІКАЦЫЙ
РЭСПУБЛІКІ БЕЛАРУСЬ**

**МИНИСТЕРСТВО
ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Общественно-консультативный (экспертный)
совет по развитию предпринимательства при
Министерстве транспорта и коммуникаций
Республики Беларусь (далее – Совет)

ПРОТОКОЛ

31.03.2026 № 1

г. Минск

заседания Совета

Председательствующий: Г.В.Глазко
Секретарь: Л.А.Дубешко
Присутствовали: П.С.Андриевич, В.Ч.Блажукевич,
А.Г.Борщевский, В.В.Голубев,
И.П.Данилевич, А.Г.Долгих, С.С.Дубина,
А.Ф.Калинин, А.Н.Карпук,
Н.В.Коноплицкий, Ю.К.Костюк,
С.В.Мацуков, Г.Е.Пивульская, Е.В.Рогачев,
В.В.Санжаровский, А.А.Симоненко,
Е.Н.Станкевич, М.В.Стригельский,
О.С.Шапкова
Представили
письменную позицию: А.И.Гладкий, А.С.Золотарев, В.Г.Федорович,
С.Л.Шатров
Приглашенные: О.М.Михейчик

Повестка заседания Совета:

О возможности принятия проекта Указа Президента Республики Беларусь «О совершенствовании транспортно-экспедиционной деятельности».

СЛУШАЛИ:

Михейчик О.М. о возможности принятия проекта Указа Президента Республики Беларусь «О совершенствовании транспортно-экспедиционной

деятельности» (далее – проект Указа) для обеспечения безопасности транспортной деятельности, государственных и общественных интересов.

Проект Указа предусматривает создание государственного информационного ресурса «Единый реестр экспедиторов»; определение порядка включения сведений об экспедиторах в реестр, внесения в него изменений и исключения из него; установление требований к экспедитору при оказании ТЭД; взаимодействие с другими государственными информационными ресурсами; установление владельца и оператора реестра, порядка финансирования расходов по созданию, формированию, ведению, эксплуатации и программно-техническому сопровождению реестра.

Принятие проекта Указа позволит создать равные условия на рынке транспортно-экспедиционных услуг; повысить уровень профессионализма экспедиторов и совершенствование отраслевых профессиональных стандартов; исключить случайных и недобросовестных субъектов; укрепить финансовую устойчивость экспедиторов; защитить экономические интересы Республики Беларусь.

Проект Указа согласован с Национальным статистическим комитетом, Министерством антимонопольного регулирования и торговли, Министерством внутренних дел, Министерством лесного хозяйства, Министерством по налогам и сборам, Министерством образования, Министерством промышленности, Министерством связи и информатизации, Министерством финансов, Министерством экономики, Государственным таможенным комитетом, концерном «Беллесбумпром», концерном «Белгоспищепром», концерном «Белнефтехим», облисполкомами и Минским горисполкомом.

С 13 по 22 марта 2026 г. проект Указа прошел общественное обсуждение. Поступило порядка 75 предложений и замечаний.

Наибольшее количество замечаний и предложений участников связано с требованиями о профессиональной подготовке лиц, ответственных за организацию и осуществление транспортно-экспедиционной деятельности (Минтранс не поддержано. Данные требования готовились на основании предложений участников рынка, ассоциаций и эти требования позволят повысить профессиональный уровень участников рынка).

Иные замечания и предложения также рассмотрены, а именно:

нечеткость определения правового статуса иностранных экспедиторов – учтены, уточнены формулировки пункта 1 проекта Указа;
дополнительные требования к экспедиторам при оказании транспортно-экспедиционных услуг (далее – ТЭУ) в сфере железнодорожного транспорта – внесены изменения;

обеспечение защиты персональных данных и коммерческой информации – не норма проекта Указа, защита персональных данных обеспечивается иным законодательным актом;

отмена пошлины за внесение сведений об экспедиторе в реестр, избыточность требований по ведению учета ТЭУ, обязанность предоставления информации контролирующим (надзорным) органам по запросу, а не предоставления прямого удаленного доступа к системам компаний, уточнение сферы применения проекта Указа и ограничение ее перевозками, осуществляемыми с использованием транспортных средств разрешенной максимальной массой свыше 3,5 тонн, междугородними и международными перевозками и нераспространение его на перевозку и доставку в пределах одного населенного пункта и пригородные зоны и иные – не поддержаны Минтрансом. Нормы проекта Указа направлены на обеспечение прозрачности, создание равных условий.

Поступали также предложения о дополнении проекта Указа более жесткими нормами. Например:

- включить в обязательные требования страхование ответственности экспедитора (4), финансовое обеспечение экспедитора (3), наличие в собственности, аренде, на праве хозяйственного ведения подвижного состава в виде автотранспорта (1);

- ввести государственное регулирование ценообразования на ТЭУ;

- ограничение максимальной суммы вознаграждения (маржи) экспедитора (2);

- включение в реестр всех участников перевозки от клиента до перевозчика (2);

- добавить механизм регулирования цепочки посредников при организации грузоперевозки, например, запретить заключать договоры транспортной экспедиции между двумя экспедиторскими компаниями (резидентами Республики Беларусь) на перевозку одного и того же груза по одному и тому же направлению (2);

- ограничение участия в государственных тендерах для компаний без собственных или подтвержденных транспортных мощностей;

- предусмотреть меры поддержки и гарантий, обеспечивающих защиту экспедиторов в судебном порядке;

- установить четкое разграничение ответственности перевозчиков и экспедиторов. Также Минтрансом не поддержаны.

В ХОДЕ ОБСУЖДЕНИЯ.

Отмечено, что 4 члена Совета представили письменную позицию о возможности принятия проекта Указа. Присутствующие члены Совета поддержали необходимость создания государственного информационного ресурса «Единый реестр экспедиторов». Вместе с тем по проекту Указа имеется ряд вопросов, требующих разъяснения и уточнения.

С предложениями выступил Блажукевич В.Ч.

1. Неравные условия для белорусских и иностранных экспедиторов.

Механизм реестра фактически рассчитан на национальных экспедиторов. Иностранные компании, организующие перевозки через территорию Республики Беларусь без регистрации в стране, избавлены от расходов на включение в реестр, ежегодных платежей, содержания штата по белорусским стандартам и размещения информационных систем на территории Республики Беларусь. Проект не содержит действенных инструментов для обеспечения их вхождения в реестр.

Тем самым белорусские экспедиторы оказываются в заведомо худших конкурентных условиях по сравнению с иностранными компаниями, что ведет к перетоку клиентов и противоречит целям защиты национальных интересов, а также ведет к уменьшению налоговых поступлений и сокращению рабочих мест в сфере транспортно-экспедиционных услуг.

2. Дублирование отчетности при международных перевозках.

Подпункт 2.10 проекта Указа обязывает экспедиторов обеспечивать фиксацию и ведение учета транспортно-экспедиционных услуг, включение сведений в реестр не позднее 20-го числа месяца, следующего за отчетным, хранение данных в течение двенадцати месяцев.

Применительно к международным перевозкам данные требования представляются избыточными и дублирующими. Вся информация о международных перевозках грузов уже имеется в распоряжении государственных органов.

Сам проект Указа предусматривает электронное информационное взаимодействие реестра с иными государственными информационными системами, а также получение Транспортной инспекцией сведений из информационных систем таможенных органов (пункт 4).

Введение дополнительной отчетности экспедиторов перед реестром при наличии у государства всей необходимой информации из иных источников создает неоправданную административную нагрузку.

Себестоимость предприятий значительно увеличится и может составлять в пределах 0,5 ставки квалифицированного бухгалтера. Это дополнительная нагрузка и снижение конкурентоспособности белорусского экспедитора.

Ассоциация против такого дополнительного отчета.

3. Требование о наличии подвижного состава.

Проект Указа устанавливает для экспедиторов в сфере железнодорожного транспорта обязательное наличие транспортных средств железнодорожного транспорта на праве собственности, аренды или ином законном основании (п. 2.10 проекта Указа). Это требование смешивает правовые статусы экспедитора и перевозчика, которые в белорусском законодательстве четко разграничены.

Экспедитор выступает как координатор, как организатор логистической цепочки, и для выполнения этих функций владение вагонами совершенно не обязательно.

Введение такого требования создает необоснованно высокий барьер для входа на рынок. При этом нет объективной связи между наличием вагонов в собственности и качеством экспедиторских услуг.

Экспедитор не обязан и не должен владеть или иметь в ведении самолеты, пароходы, ракеты, вагоны, грузовики, трубопроводы или электрические линии, экспедитор – это архитектор перемещения товара от производителя его потребителю.

4. Требование о залоге государственному объединению «Белорусская железная дорога» (далее – БЖД).

Взаимоотношения экспедиторов с БЖД строятся на основании типовых договоров, предусматривающих полный комплекс финансовых гарантий: обязательную предоплату на перевозки, ежегодный задаток в значительном размере (50 тысяч долларов США) в качестве обеспечения обязательств по оплате провозных, а также право БЖД задерживать грузы при отсутствии задатка или предоплаты и прекращать прием к перевозке при нарушении условий договора. В таких условиях БЖД объективно не несет финансовых рисков, связанных с неплатежеспособностью экспедитора, поскольку никогда не предоставляет услуги в кредит.

Проект Указа дополнительно обязывает экспедиторов в сфере железнодорожного транспорта предоставлять залог БЖД в размере 7 500 базовых величин. При этом БЖД может использовать имеющиеся в ГК законные способы обеспечения исполнения обязательств его клиентами, в том числе, банковскую гарантию, тем самым, не извлекая из оборота экспедиторов денежные средства.

5. Размещение в реестре сведений о работниках.

Согласно проекту, экспедитор будет обязан включать в реестр сведения о своих представителях – работниках, уполномоченных на поиск контрагентов. В данном случае экспедитор сможет осуществлять поиск клиентов исключительно через тех представителей, сведения о которых включены в этот реестр.

Абзац 6 п. 2.4 проекта Указа устанавливает ограничения по приему на работу представителей экспедитора только по основному месту работы. Эта норма противоречит праву на труд работника, необоснованно ограничивая право работника трудиться по совместительству. Более того, с учетом имеющегося на рынке дефицита рабочей силы, выглядит крайне необоснованным ограничивать возможности бизнесу привлекать людей для работы по совместительству.

Защита персональных данных положена во главу угла многих законов, подзаконных актов. Наличие такого списка будет находкой для различного рода мошенников. Ассоциация против наличия такого списка.

6. Ежегодный платеж за нахождение в реестре.

Проект Указа устанавливает ежегодный платеж за нахождение сведений об экспедиторе в реестре, а также государственную пошлину за включение в реестр. Эти платежи по своей природе являются платой за само право осуществлять транспортно-экспедиционную деятельность, которые будут увеличивать затраты экспедиторов, искусственно формировать увеличенную стоимость транспортно-экспедиционных услуг, что, в конечном итоге скажется на стоимости доставляемых товаров для конечного потребителя.

По примеру реестра экспедиторов в Российской Федерации очевидно, что формирование и ведение реестра можно организовать на безвозмездной основе, что не создает дополнительной финансовой нагрузки на бизнес в данной отрасли.

Ассоциация предлагает исключить любые платежи, связанные с реестром, данным проектом Указа и возможных последующих постановлений и подзаконных актов.

По результатам обсуждения принято решение рассматривать каждое замечание с принятием решения.

По первому вопросу замечаний выступили:

Костюк Ю.К. – как уже отмечалось с учетом общественного обсуждения внесены корректировки, а именно часть 2 пункта 1 проекта Указа изложена в новой редакции: «В реестр включаются сведения об экспедиторах, зарегистрированных на территории Республики Беларусь.». И с учетом запрещающей нормы, указанной в подпункте 2.1 пункта 2 проекта Указа, иностранный экспедитор не может осуществлять деятельность на территории Республики Беларусь без государственной регистрации, либо вынужден обращаться за услугой белорусских экспедиторов.

Карпук А.Н. – данная норма может ограничить доступ по контрагентам, экспедитор взаимодействует с рядом стран ЕАЭС, норма может ограничить работу белорусских экспедиторов;

Станкевич Е.Н. высказала позицию о необходимости поддержки белорусских экспедиторов и защиты внутреннего рынка от недобросовестных субъектов хозяйствования. В перспективе рассмотреть вопрос об обеспечении оплаты оказанных услуг и их добросовестности выполнения.

Костюк Ю.К. пояснил, что данная норма, предусмотренная проектом Указа, защищает внутренний рынок, экспедитор не будет иметь права работать на территории Республики Беларусь, если он не включен в реестр, иностранный экспедитор вынужден будет либо открывать представительство (филиал), либо в рамках гражданско-правовых отношений работать по договорам с белорусскими экспедиторами.

С учетом обсуждения первого вопроса замечаний
РЕШИЛИ:

Одобрить изменение части 2 пункта 1 проекта Указа, изложив ее в новой редакции: «В реестр включаются сведения об экспедиторах, зарегистрированных на территории Республики Беларусь.».

Голосовали: «За» – 21;

«Против» – 0;

«Воздержались» – 0.

По второму вопросу замечаний в ходе обсуждения высказана позиция необходимости получения информации в виде отчетов, в последующем будет предусмотрен электронный документооборот. Сбор сведений по учету ТЭУ обусловлен тем, что на сегодняшний день отсутствует системный учет объемов и содержания ТЭУ, что затрудняет реализацию государственной политики в области транспорта и контроля за соблюдением законодательства, требуется сформировать достоверную статистическую базу для анализа рынка, выявления недобросовестных практик и оценки эффективности мер государственного регулирования. При определении формы и наполняемости отчета будет учитываться возможность межведомственного обмена для исключения многократного предоставления одной и той же информации различным государственным органам.

Представители бизнес-сообщества обращали внимание о де бюрократизации, недопущения роста нагрузки, получения информации от других государственных органов. В целях недопущения недобросовестности субъектов хозяйствования действует Указ Президента Республики Беларусь от 5 мая 2015 г. № 5 «О мерах по повышению ответственности субъектов хозяйствования за соблюдение законодательства в сфере экономических отношений». Реализация заложенных в нем механизмов предполагает получение объективных данных о деятельности участников рынка, что может быть обеспечено путем формирования электронной отчетности без возложения на бизнес избыточной административной нагрузки.

Указывалось, что порядок, сроки, форма предоставления сведений об учете ТЭУ не является нормой Указа, данные нормы следует рассматривать в нормативных правовых актах, принимаемых в развитие проекта Указа.

С учетом обсуждения второго вопроса замечаний
РЕШИЛИ:

Одобрить внесение изменений в часть 3 подпункта 2.10 пункта 2 проекта Указа в части введения отсылочной нормы, предусматривающей, что сведения об учете транспортно-экспедиционных услуг включаются

экспедиторами в реестр в порядке и сроки, установленные Советом Министров Республики Беларусь.

Голосовали: «За» – 18;

«Против» – 0;

«Воздержались» – 3.

По третьему вопросу замечаний в ходе обсуждения Санжаровский В.В. высказал позицию, что наличие на праве собственности, аренды (безвозмездного пользования) или ином законном основании транспортных средств железнодорожного транспорта позволит исключить экспедиторов, которые исполняют функции только плательщика, а также обеспечит гибкость работы с клиентами, оптимизирует планирование перевозок для участников рынка, создаст условия для снижения зависимости от колебания рынка подвижного состава, особенно в периоды его дефицита. Представители бизнес-сообщества отметили, что правовая природа экспедирования не предполагает обязательного наличия собственного подвижного состава. В соответствии со сложившейся правовой традицией и международной практикой (включая положения Конвенции ООН о договорах международной перевозки грузов (CMR), а также национальное законодательство) транспортно-экспедиционная деятельность представляет собой организацию перевозки, оформление документов, расчеты с перевозчиками, контроль, но не непосредственное выполнение перевозки собственными силами. Возложение такого требования на экспедитора вступает в противоречие с самой сутью экспедирования как деятельности по организации, а не выполнению перевозок. Также данная норма может привести к монополизации рынка таких услуг. Приобретение и содержание даже ограниченного парка вагонов требует значительных капитальных вложений, что делает ведение экспедиторской деятельности невозможным для субъектов малого и среднего предпринимательства.

Вместе с тем, проблема недобросовестного оформления перевозок как экспедирования требует решения. Целесообразно реализовать его через инструменты информационной прозрачности, межведомственного взаимодействия и четкого разграничения функций перевозчика и экспедитора, не возлагая на последнего несвойственных ему имущественных требований, в данном случае создание реестра предполагает создание прозрачных условий для данного вида деятельности.

По результатам обсуждения третьего вопроса замечаний
РЕШИЛИ:

Исключить норму из проекта Указа, обязывающую экспедитора, оказывающего транспортно-экспедиционные услуги в сфере железнодорожного транспорта, иметь на праве собственности, аренды (безвозмездного пользования) или ином законном основании наличие транспортных средств железнодорожного транспорта.

Рекомендовать Минтрансу при необходимости дополнить Единый реестр экспедиторов инструментами, обеспечивающими создание прозрачных условий при осуществлении транспортно-экспедиционной деятельности.

Голосовали: «За» – 19;
 «Против» – 1;
 «Воздержались» – 1.

По четвертому вопросу замечаний в ходе обсуждения Санжаровский В.В. выступил о необходимости защиты рынка ТЭУ от недобросовестных субъектов, с этой целью предлагается ввести не только задаток, который в рамках договорных отношений используется в настоящее время, но и предоставление БЖД залога для финансового обеспечения перевозок и рисков в размере семи тысяч пятьсот базовых величин. С учетом замечаний субъектов транспортно-экспедиционной деятельности представителем БЖД предложено требование о предоставлении залога БЖД заменить требованием о предоставлении банковской гарантии..

Представители бизнес-сообщества высказали позицию, что указанные нормы регулируются в рамках гражданско-правовых отношений. Гражданским и Банковским кодексами предусмотрена возможность включать в договора залог, задаток, банковскую гарантию.

Отмечено, что проектом Указа предусмотрено, что критерии и порядок подтверждения финансового состояния субъектов, осуществляющих транспортно-экспедиционную деятельность, определяются Советом Министров Республики Беларусь. Предложено все вопросы, связанные с формами такого подтверждения (включая возможность использования залога, банковской гарантии, страхования ответственности), а также конкретные размеры, сроки и условия их применения, урегулировать на уровне указанного подзаконного акта.

По результатам обсуждения четвертого вопроса замечаний
РЕШИЛИ:

Исключить норму из проекта Указа, обязывающую экспедитора, оказывающего транспортно-экспедиционные услуги в сфере железнодорожного транспорта, предоставлять БЖД залог для финансового обеспечения перевозок и рисков в размере семи тысяч пятьсот базовых

величин или предлагаемую банковскую гарантию, а также внесение задатка по оплате провозных платежей.

Рекомендовать Минтрансу в рамках подготовки нормативного правового акта Совета Министров Республики Беларусь, определяющего критерии и порядок подтверждения финансового состояния субъектов, осуществляющих транспортно-экспедиционную деятельность, предусмотреть возможность использования залога, банковской гарантии и задатка в качестве альтернативных форм такого подтверждения.

Голосовали: «За» – 15;

«Против» – 5;

«Воздержались» – 1.

По пятому вопросу замечаний в ходе обсуждения высказывались возражения против положений, обязывающих экспедитора включать в реестр сведения о своих представителях (работниках, уполномоченных на поиск контрагентов), а также против требования о приеме таких представителей только по основному месту работы. Указывалось, что нормы противоречат праву на труд и ограничивают возможность работы по совместительству, создают риски для защиты персональных данных, излишне обременительны и не учитывают дефицит кадров.

Отмечено, что основная задача вводимых требований – исключить практику, при которой от имени экспедитора действуют лица, не состоящие с ним в трудовых отношениях либо работающие неофициально. Это позволяет идентифицировать реальных участников рынка, повысить ответственность экспедитора за действия своих представителей, защитить клиентов от мошеннических схем, когда договоры заключаются лицами, не имеющими надлежащих полномочий. Включение сведений о представителях в реестр создает публичный механизм верификации, который широко применяется в сферах с повышенными рисками (финансовые услуги, туризм, строительство).

Утверждение о том, что требование о приеме представителей только по основному месту работы противоречит праву на труд, является неверным. Требование об основном месте работы направлено на обеспечение реальной ответственности представителя перед экспедитором, исключение конфликта интересов и размывания ответственности между несколькими работодателями. Норма не запрещает совместительство как таковое, а лишь устанавливает, что для выполнения функции представителя экспедитора (поиск клиентов, ведение переговоров, заключение договоров) лицо должно быть принято на работу в данной организации по основному месту. Это соответствует общим принципам трудового законодательства и не создает избыточных ограничений. Требование об основном месте работы не увеличивает кадровый дефицит, а способствует закреплению специалистов в организациях, повышая стабильность и качество услуг.

По защите персональных данных проект Указа не предусматривает публичного размещения таких сведений. Реестр ведется в электронном виде, доступ к нему имеют только уполномоченные государственные органы (в пределах их компетенции). Режим доступа устанавливается подзаконными актами и исключает свободный доступ третьих лиц.

Защита персональных данных обеспечивается не проектом Указа, а Законом Республики Беларусь «О персональных данных», который содержит исчерпывающий перечень требований к сбору, обработке и хранению таких сведений. Включение данных в реестр при условии соблюдения требований Закона не создает дополнительных рисков.

По результатам обсуждения пятого вопроса замечаний
РЕШИЛИ:

Одобрить норму проекта Указа, предусматривающую размещение в Едином реестре экспедиторов сведений о работниках.

Голосовали: «За» – 13;

«Против» – 5;

«Воздержались» – 3.

По шестому вопросу замечаний в ходе обсуждения высказывались мнения о непринятии ежегодного платежа за размещение данных в реестре, либо предусмотреть льготный период, когда плата не будет взиматься.

Отмечено, что введение льготного периода на начальном этапе позволит учесть интересы бизнеса без ущерба для целей регулирования. Полное исключение платежей нецелесообразно, так как перекладывает расходы на всех налогоплательщиков, снижает барьеры для недобросовестных участников, лишает государство ресурсов на поддержание актуальности и безопасности реестра.

По результатам обсуждения шестого вопроса замечаний
РЕШИЛИ:

Рекомендовать Минтрансу сохранить нормы проекта Указа о ежегодном платеже, предусмотрев возможность установления его минимального размера и (при необходимости) льготного периода в подзаконном акте.

Голосовали: «За» – 16;

«Против» – 2;

«Воздержались» – 3.

Карпук А.Н. выступил с вопросом о критериях и порядке подтверждения финансового состояния субъектов, осуществляющих транспортно-экспедиционную деятельность. А также предложено исключить норму, предусматривающую признание деятельности

незаконной и запрещается для лиц, управляющими транспортными средствами (судами), когда сведения об экспедиторе не включены (деятельность приостановлена) в реестр. Дано разъяснение, что нормативный правовой акт по критериям и порядку подтверждения финансового состояния субъектов после разработки будет направлен на общественное обсуждение. Норма о признании деятельности незаконной и запрете для перевозчиков взаимодействовать с не включенными в реестр экспедиторами является необходимым элементом целостной системы реестрового регулирования. Ее исключение приведет к сохранению «серых» схем и недобросовестной конкуренции, отсутствию действенных стимулов для легализации, правовой неопределенности для перевозчиков и грузоотправителей.

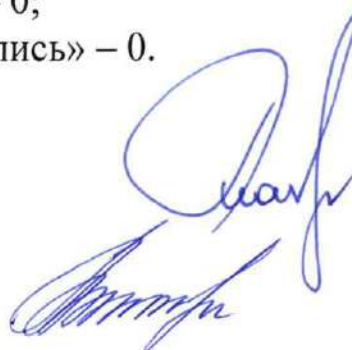
По итогам проведенного заседания Совета, присутствующие члены Совета РЕШИЛИ:

В целом признать целесообразным принятие проекта Указа Президента Республики Беларусь «О совершенствовании транспортно-экспедиционной деятельности» с учетом доработки отдельных норм проекта Указа, принятых членами Совета.

Голосовали: «За» – 21;
«Против» – 0;
«Воздержались» – 0.

Председательствующий

Секретарь



Г.В.Глазко

Л.А.Дубешко