

НОВОСТИ КОМПАНИЙ

стр. **4**

Просто гениальны!

МАЗ-СПОРТАВТО
СПОРТИВНАЯ КОМАНДА МИНСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА



Болеем за наших!

с 4 по 17 января 2015

МИНСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД
220021, Республика Беларусь, г. Минск, ул. Социалистическая
MINSK AUTOMOBILE PLANT
2 Socialisticheskaya str., Minsk, 220021 Republic of Belarus



www.maz.by

Партнеры

Экономические законы
возьмут верх

стр. **8**

Актуально

Не тяни с резиной!

стр. **50**

Быстрый и эффективный поиск грузов и транспорта



Грузовладельцы

11 491 компаний



Экспедиторы

5 270 компаний



Перевозчики

25 790 компаний

- Личный кабинет
- Система поиска грузов и транспорта
- Расчет расстояний
- Добавляйте ценовые предложения
- Мобильная версия портала
- Каталог предприятий Transinfo.by
- Просматривайте отзывы компаний
- Новости логистики на news.transinfo.by
- Он-лайн журнала TIR
- Авторынок грузового транспорта

Transinfo.by — это надежная система,
которая оттачивалась 7 лет!

содержание

Новости компаний	
ПРОСТО ГЕНИАЛЬНЫ!	4
На заметку	
ТАРГОР-ТРАК — ВАШ НАДЕЖНЫЙ ПАРТНЕР НА ВОСТОКЕ ПОЛЬШИ!	6
Партнеры	
ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЗАКОНЫ ВОЗЬМУТ ВЕРХ	8
Интеграция	
ОШИБКА РЕЗИДЕНТСТВА, ИЛИ КАК СДЕЛАТЬ САМЫЙ «ПРИНЦИПИАЛЬНЫЙ» ШАГ?	12
Бизнес и власть	
ВЭД И ТАМОЖЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ: ДИАЛОГ В ОТКРЫТОМ ФОРМАТЕ	20
Вернисаж	
«АВТОСЕРВИС. МЕХАНИКА. АВТОКОМПОНЕНТЫ-2014»	24
Инновации	
РЕБРЕНДИНГ «БЕЛАВИА»: ИЗМЕНЕНИЯ НЕОБХОДИМЫ!	28
Регионы	
БЛОКИРАТОР ПЛЮС ШТРАФ. ГДЕ ПРИПАРКОВАТЬ БОЛЬШЕГРУЗ?	31
На слуху	
ДОРОГО, ЗАТО КАЧЕСТВЕННО, ИЛИ БЕЛОРУССКИЕ ДОРОГИ БУДУТ ИЗ БЕТОНА	34
Острая тема	
ОБОРОТНИ НА КОЛЕСАХ	36
Соседи	
«ПЕРЕОБУВАЕМСЯ» ЗА ГРАНИЦЕЙ	39
Образ жизни	
НЕЛЕГКИЙ ХЛЕБ ВОДИТЕЛЯ, ИЛИ ЛЮБЛЮ СВОЮ ПРОФЕССИЮ!	44
Актуально	
НЕ ТЯНИ С РЕЗИНОЙ!	50
Персоналии	
ГЕННАДИЙ ЮКОВИЧ: «ЖИЗНЬ — КАК ДОРОГА, ДОЛЖНА БЫТЬ СЧАСТЛИВОЙ И ДЛИННОЙ...»	53



TIR journal (TransInfoRoad) — информационно-аналитический интернет-журнал, освещающий широкий спектр вопросов транспортно-логистической сферы в Республике Беларусь и за рубежом.

Учредитель: ОДО «Современные логистические системы».
г. Минск, ул. Фабрициуса, 8Б/1.

Главный редактор:
Дина КИРИЛЛОВА.

Распространение: интернет-журнал рассылается пользователям Белорусского портала грузоперевозок Transinfo.by и доступен для скачивания в режиме свободного доступа.
Издается с 2013 года, периодичность — 1 раз в месяц.

Редакция: +375 (25) 743-58-45 (life),
+375 (29) 858-90-60 (velcom),
e-mail: redaktor.tir@transinfo.by.

Отдел рекламы: +375 (29)-162-90-60 (velcom),
+375 (29) 858-90-60 (mтс),
e-mail: reklama@transinfo.by.

За достоверность опубликованной информации отвечают авторы представленных материалов.
Полное либо частичное воспроизведение содержащихся в настоящем интернет-издании материалов допускается только со ссылкой на TIR journal (TransInfoRoad), для интернет-изданий обязательна гиперссылка.



ПРОСТО ГЕНИАЛЬНЫ!

НОВЫЙ ШТОРНЫЙ ПОЛУПРИЦЕП S.CS С НОВЫМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ

Schmitz Cargobull представляет новое поколение транспортных средств GENIOS на примере S.CS Universal

Простота погрузки, скорость крепления грузов, высокая прочность конструкции с дополнительным усилением передней стенки из оцинкованного стального листа и усиленные угловые стойки делают S.CS Universal экономичным, многофункциональным транспортным средством для перевозки грузов общего назначения.

В рамках смены поколений этот универсал теперь дополнен множеством новых полезных особенностей. Многие комплектующие теперь будут изготавливаться методом прокатки и интегрироваться в полуприцеп.

КУЗОВ

Зарекомендовавшая себя алюминиевая передняя стенка кузова представлена в новом дизайне с новым исполнением усиленных стальных боковых стоек. Изготовление методом прокатки — отличительная особенность нового поколения транспортных средств GENIOS — повышает устойчивость, прочность и срок службы полуприцепов. Новая конструкция передней стенки успешно прошла испытания в собственном испытательном центре компании (Cargobull Validation Center) на выносливость и долговечность. Встроенные крепёжные отверстия по DIN EN 12640 обеспечивают простоту крепления груза.

Концепция использования катаных деталей будет воплощена и в исполнении задней стенки. Для обеспечения прочности и простоты ремонта к стабильным стальным угловым стойкам крепятся заклепки дверные петли со встроенным на всю высоту петли усилением. Простое и быстрое дооборудование подъемником стоек возможно благодаря встроенному профилю.

Новый механический подъёмник стоек встроен в угловую стойку, и, таким образом, защищён от по-

вреждений. Кроме того, он удобен в обслуживании, особенно при боковой погрузке-разгрузке, и снижает риск повреждений груза. Управление предельно просто, а надёжность стала ещё выше. Кроме того, предусмотрена пошаговая регулировка высоты подъёмной крыши (опционально для серии MEGA).

Также усовершенствована конструкция зарекомендовавших себя передвижных средних стоек Schmitz Cargobull. За счёт двойного крепления удвоилась надёжность и простота передвижения и позиционирования для ещё большего комфорта и безопасности эксплуатации.

Благодаря закрытому исполнению стойки исключается застревание груза при погрузке-разгрузке. Оптимизировано расстояние между планками, а нижний карман поднят на 45 мм. Это позволяет удобно подвешивать ремни для крепления грузов к наружной раме.

Сдвигаемая крыша Schmitz Cargobull Safety Roof также усовершенствована, чтобы лучше выдерживать нагрузки при открывании тента крыши, особенно в зоне внешних продольных балок крыши. Усиленный материал тента крыши способствует сни-

жению расшатывания крыши и улучшает прочность конструкции. Дополнительное укрепление крыши в виде ремней, проволочных канатов и диагональных перекладин больше не требуется. Усиленная кромка тента, устойчивая к воздействию ультрафиолетового излучения, теперь поставляется в черном цвете. Это позволит улучшить внешний вид — под цвет резинового уплотнения. Тент крыши отвечает требованиям прочности конструкций по DIN EN 12642, код XL.

ЭКОНОМИЯ ТОПЛИВА

Еще одно новшество — это аэродинамическое удлинение кузова в виде механических складных закрылок. Он позволяет сократить выбросы CO₂ и экономит горючее, не ограничивая полезный объем кузова. Соответствует и разработано с учетом требований законопроекта ЕС. При погрузочно-разгрузочных работах аэродинамический обтекатель просто складывается позади и таким образом защищен от возможных повреждений.

Для транспортного средства с SPEED CURTAIN разработана новая система крепления груза сзади специально для случаев частичной загрузки. По всей длине пола и перекладин крыши по краям предусмотрены перфорированные направляющие. Таким образом, возможно сдвигание крыши и загрузка сверху, а также повышается гибкость в использовании полуприцепа. Лёгкие и регулируемые по высоте поперечные балки крепления груза обеспечивают гибкую фиксацию груза и простоту в использовании.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Новая ходовая часть ROTOS теперь оснащена усовершенствованной пневмоподвеской MRH3.

Дополнительный бампер на кронштейне крепления оси защищает его от повреждений. Усиленные стремянки рессоры и дополнительная нижняя полусфера крепления оси повышают надежность и обеспечивают эксплуатацию без необходимости обслуживания крепления оси даже при жестких условиях эксплуатации.



1. Сдвигаемая крыша Safety Roof: тент крыши из усиленного материала с синтетическими волокнами.

2. Задняя дверь с дверными петлями на заклепках.

3. Новое шасси поколения GENIOS.

4. Универсальный седельный полуприцеп S.CS Universal — не только новые поперечные лонжероны, но и целый ряд других инноваций.



Контактные данные:

ИООО «Шмитц Каргобулл Бел»
223062, Минская область,
Минский район, Луговослободский с/с,
п. Привольный,
ул. Мира, 2Б – 26
тел. +375 17 5113175(76),
факс +375 17 5113286
e-mail: info@cargobull.by,
www.cargobull.com

ТАРГОР-ТРАК – Ваш надежный партнер на востоке Польши!

Отчеты Всемирного банка свидетельствуют, что Польша является лидером в сфере логистических и складских услуг в регионе Центральной и Восточной Европы. Ресурсы современных складов, расположенных на ее территории, еще в 2010 г. превысили 6 млн м². Особенно динамично развивается логистический потенциал восточной части Польши. Это ускорение, в первую очередь, объясняется вступлением страны в Европейский Союз. В мае 2014 г. страна отмечала 10-летнюю годовщину этого события. В плане развития дорожной инфраструктуры до 2020 г. предусмотрено, что к этому времени ее состояние не будет отличаться от состояния во всем ЕС. Благодаря этому значительно совершенствуются основные логистические процессы и растет значение транспортно-логистических фирм, которые могут выполнять роль логистических центров, являющихся посредниками между партнерами из Западной и Восточной Европы.

TARGOR-TRUCK Sp. z o.o. является семейной фирмой, основанной на польском капитале. Марка TARGOR-TRUCK — это более 25 лет опыта на европейском и мировом рынке транспортно-экспедиторских услуг. В настоящий момент у нас имеется четыре отдела на территории Польши.

В собственности фирмы находится 200 тягачей марки MAN и прицепы к ним, которые соответст-

вуют самым высоким требованиям стандартов EURO 5 и EURO 6. Мы сотрудничаем с 350 транспортными фирмами, в результате чего в нашем распоряжении имеется более 500 грузовых автомобилей различной грузоподъемности.

Мы заботимся о сохранности перевозимых и хранимых товаров. Нашей целью является постоянное удовлетворение пожеланий и требований клиентов и предвосхищение их будущих ожиданий. Чтобы минимизировать негативное влияние на окружающую среду, мы делаем упор на ограничение выброса CO₂ и рациональное использование возникающих в процессе работы отходов.

Ключевым моментом в управлении цепочкой поставок является гарантия сроков и стабильности поставок в условиях динамично развивающегося рынка. Мы принимаем во внимание сезонные изменения спроса. Клиенты, пользующиеся нашими услугами, имеют возможность воспользоваться упрощенной схемой коммуникации, поскольку весь процесс управления цепочкой поставок находится в руках одного проверенного партнера TARGOR-TRUCK.

Как партнер наших клиентов мы планируем индивидуальную цепочку поставок, которые находятся под нашим полным либо частичным контролем.





Мы предлагаем целый пакет услуг, которые включают в себя:

- складские услуги;
- дорожный, морской, авиатранспорт;
- таможенное обслуживание.

Мы имеем современные логистические объекты с офисными помещениями и учебным центром общей площадью более 10000 м². Это склады с 4-уровневым складированием, имеющие 8 перегрузочных доков, двое рулонных ворот, из которых одни — с непосредственным въездом на склад.

Склады утепленные и отапливаемые, с непылящим полом, оборудованы противопожарными и противовзломными устройствами. Система контроля доступа обеспечивает полную безопасность доверенных товаров. Кроме того, ведется круглосуточный мониторинг.

Комплекс наших объектов включает в себя и перегрузочно-маневренные площадки, а также удобные паркинговые места. Существует возможность размещения логотипа наших клиентов на здании склада. Клиенты имеют круглосуточный доступ к складу на протяжении всего года. Склад был введен в эксплуатацию в 2007 г.

Складской комплекс расположен в северо-восточной Польше (местность Лавы возле г.Остроленка) в промышленной части города:

- 150 км от восточной границы Польши;
- 100 км от Варшавы, Ольштына и Белостока.

Город Остроленка (Мазовецкое воеводство) расположен у дороги №61, которая соединяет Варшаву с Августовом. В непосредственной близости от города, вблизи находящегося на расстоянии около 30 км г. Остров Мазовецка, пролегает экспресс-дорога S8, которая является польским фрагментом трасы E67 Хельсинки-Прага.

Наше предложение с каждым годом расширяется. Дополнительно к транспортно-экспедиционным и складским услугам мы оказываем таможенные услуги, имеем собственный автори-

зированный сервис грузовых автомобилей и прицепов, магазин автозапчастей, проводим технический осмотр транспорта, предоставляем услуги по установке, ремонту, проверке автомобильных тахографов. Наши клиенты имеют возможность воспользоваться услугами профессионального шиномонтажа. Фирма также является собственником АЗС и автомобильной мойки. Имеется в наличии охраняемый паркинг для наших клиентов, рассчитанный на 200 грузовых автомобилей. В 2013 г. мы получили свидетельство AEO номер AEOC 440000130110, подтверждающее, что TARGOR-TRUCK является фирмой, заслуживающей полного доверия, которая гарантирует высокий стандарт оказываемых услуг.

В сфере транспортно-экспедиционных услуг мы сотрудничаем с партнерами подобного профиля из разных стран Западной Европы (Германия, Италия, Франция, Испания, Великобритания), а также партнерами из Прибалтики (Литва, Латвия, Эстония). Поэтому мы в состоянии гарантировать сроки, солидность и гибкость поставок.

Круг наших партнеров постоянно расширяется, а с ним и объемы перевозимых нами товаров.

Подтверждением высокого качества наших услуг является получение сертификатов Интегрированной системы управления качеством и средой ISO 9001 и 14001, системы безопасности и гигиены труда ISO 18001, системы HACCP, позитивного результата в исследовании SQAS (Safety and Quality Assessment System) в модуле Transport Service.

Мы заинтересованы в расширении сети контактов с партнерами из Восточной Европы, которым готовы предложить интересные варианты сотрудничества в сфере логистических и складских услуг. Сотрудничая с нами, наш клиент может быть уверен, что его товар всегда будет доставлен вовремя и в полной сохранности! ■

y.kurstak@targor-truck.pl
тел. +48503199703

Экономические законы возьмут верх

Приходилось ли вам когда-либо наблюдать за тем, как ведет себя обычная лампочка накаливания в цепи с нестабильным напряжением? Верно, она, как говорят, «моргает», изменяя свою яркость и чутко реагируя на перепады напряжения. Нечто похожее можно наблюдать и в сфере услуг, традиционно сопровождающих работу международного грузового автомобильного транспорта. Сейчас, когда эмбарго, санкции и различные торговые ограничения заметно понизили «напряжение» в цепи поставок между Россией и Евросоюзом, сократили грузопотоки, и, собственно, число большегрузов на автомобильных трассах, резко «заморгало» потребление топлива. Изменения на рынке ощутил и бизнес топливных карточек. Индикаторы эти безошибочно реагируют на изменение конъюнктуры рынка, улавливают падения и подъемы в перевозках, и значит, им можно доверять. Какова же ситуация сейчас в области автоперевозок с точки зрения тех, кто привык создавать комфортные и безопасные условия для перевозчиков? Каким в этом смысле видится ближайшее будущее транспортного сектора? Ситуацию прокомментировала Наталья ШАМАНОВСКАЯ, Глава Представительства «Staack Pooltankstellen GmbH & Co. KG», являющегося агентством компании DKV Euro Service в Беларуси. Компания оказывает широкий спектр сервиса международным перевозчикам и хорошо известна в Европе по топливно-сервисным карточкам DKV. Мнение специалиста с более чем двадцатилетним опытом успешной работы в своей области может оказаться весьма интересным.

«Хуже времени для перевозчиков, пожалуй, еще не было», — с такой оценки ситуации и начала наш разговор Наталья Шамановская. Последствия санкций сказываются, в первую очередь, на белорусских перевозчиках. Ведь именно белорусы всегда перевозили «львиную долю» грузов из Европы в Россию и в обратном направлении. В связи с санкциями грузопоток практически остановился, большая часть транспорта осталась без работы.

Безусловно, есть те, кто пострадал от ограничений больше, и те, кто

меньше. Наиболее остро последствия экономических санкций, — считает Глава представительства немецкой компании, — ощутили перевозчики, использующие в работе лизинговые и арендованные автомобили. По оценке Натальи Шамановской, лишь третья часть отечественных перевозчиков эксплуатирует собственные автопарки, остальные работают в большей или меньшей степени на лизинговых и арендованных автомобилях. Те, кто смог выстроить правильную финансовую политику и не

допустить роста доли лизингового транспорта в автопарке, выживают, находят возможности «свести концы с концами». А вот все, кто приобрел значительное количество автотехники на условиях лизинга, предполагая, что она быстро окупится, попали в непростую ситуацию. Своего рода «медвежьей услугой» сослужил автоперевозчикам известный Декрет № 6: на рынке сначала повысилась конкуренция, а теперь транспортные компании оказались перед вопросом, как загрузить работой приобретенную «по случаю» технику.

Наталья Шамановская обращается к своему опыту:

— Мне уже не раз приходилось слышать о случаях, когда компаниям остается выплатить 20–30 процентов лизинговых платежей, а платить нечем, они разоряются и банкротятся. Впрочем, те перевозчики, у которых автопарк собственный, также сталкиваются с рядом проблем, обусловленных нехваткой грузов. Все больше автомобилей остаются «под забором», дожидаясь новых рейсов, а водители в отсутствие работы отправляются в отпуска. Совсем не просто и не быстро получается переориентироваться и найти новые рынки. Но автоперевозчики — не последнее звено в цепи, за которую потянуло эмбарго. Если автомобили не ездят, то и топливо они не потребляют.

Такого не было даже в 1998 году! Потребление топлива сократилось резко. А контракты на нефть, на ее переработку заключены вперед. Ведь производство нефтепродуктов никто не отменял. Их поставляют, но для них банально не хватает емкостей для хранения. И цена на нефтепродукты падает...



Статистические данные говорят о том, что фрахтовые ставки в последнее время заметно снизились. Этот тренд наметился со второго полугодия 2011 г. Уровень доходности международных перевозок в I полугодии 2014 г. снизился на 5–15% в сравнении с прошлым годом, а в сравнении с уровнем 2011 г. — на 20–25%. Таким образом, при общем снижении количества перевозок международные перевозчики сегодня на каждом контракте зарабатывают существенно меньше, чем это было несколько лет назад.

Кроме того, в последнее время заметно выросла затратная часть перевозок. Расходы, связанные с эксплуатацией грузовых автомобилей в международном сообщении, только в первом квартале 2014 г. увеличились на 14%: выросли расходы на приобретение топлива, оплату труда, техническое обслуживание и ремонт. Растут дорожные сборы. Белорусские международные автоперевозчики в 2014 г. столкнулись с появлением новых видов расходов, установленных национальным законодательством, — необходимостью уплаты утилизационного сбора и госпошлины за выдачу разрешения на допуск транспортных средств к дорожному движению.

В силу складывающейся в Европе экономической ситуации операторы не могут более самостоятельно формировать цены на топливо. Сегодня в Европе есть четкая формула, по которой рассчитывается его стоимость. Она может варьироваться в зависимости от того, что за компания предлагает топливо, ведет ли она собственную добычу нефти, участвует ли в

« Я искренне надеюсь, что ситуация в целом после Нового года может измениться. Ведь в декабре, как известно, заканчиваются крупные контракты с Евросоюзом, которые сегодня существуют, несмотря на санкции. Контракты необходимо перезаключать и, полагаю, в январе Евросоюз, оценивая экономические последствия собственной политики, может пойти на серьезные уступки. »

переработке нефтепродуктов. При утвердительных ответах такая компания может позволить себе большую подвижность в формировании цены на топливо и, соответственно, приобретает большую экономическую устойчивость.

Однако бывают и исключения. Наталья Шамановская приводит в пример немецких партнеров:

— Компания DKV Euro Service, не имея собственной сети, добычи и переработки нефти, даже в нынешних условиях предлагает конкурентоспособные сервисные продукты. Когда-то DKV изучила опыт работы всех топливных компаний, работающих на рынке, оценила имеющиеся у них преимущества и недостатки и в своей системе работы ликвидировала возможные недостатки. Плюс грамотная организация процессов. Даже на фоне общего спада в 2014 году DKV признана лучшей (карточки — уже в девятый раз!) и намерена сохранить за собой эту позицию на рынке, оказывая поддержку перевозчикам, помогая им оптимизировать за-

траты, получать комплекс услуг по одной-единственной карте. Экономика в чистом виде...

Для самих же международных перевозчиков, — считает собеседница, — нынешняя ситуация опасна еще и тем, что эмбарго «свалилось» в тот момент, когда наметилась устойчивая тенденция к увеличению нагрузки на фрахт. Расходы транспортных компаний растут, протяженность платных дорог увеличивается, появляются новые дополнительные сборы. Сюда можно прибавить Adblue и всякие иные жидкости, растворы и прочее. А сама стоимость перевозки падает...

Бизнес автомобильных грузоперевозок все плотнее приближается к критической отметке прибыльности, уже буквально балансирует на границе рентабельности. Какое-то время такая ситуация, безусловно, существовать может, но только в том случае, если в обозримом будущем видна перспектива роста, если перевозчик затягивает пояс потуже в ожидании всплеска работы. А где он, этот «свет в конце тоннеля»? Европа сегодня не скрывает, что для своего внутреннего рынка будут активизировать железнодорожные перевозки, целые программы разрабатываются под эти цели, устанавливаются показатели и периоды времени для их достижения, ремонтируются дороги, переключаются колея и так далее. Ситуация неустойчивая и все больше крениется не в пользу автоперевозчиков.

В настоящее время уже можно наблюдать перепроизводство грузовых автомобилей различных брендов. Планы продаж не выполняются и, как результат, цены на технику ползут вниз, транспортным компаниям предлагаются неслыханные прежде льготные условия покупки автомобилей. Когда прежде западные компании готовы были продавать свою технику белорусам на условиях прямого лизинга? Обязательно появлялся какой-нибудь банк, но сегодня ситуация коренным образом изменилась, бизнес трансформируется и идет навстречу перевозчику. Потому что нужно продавать. А кому продавать, если грузопотоки «пересыхают»?..

Сколько времени все это может продлиться? Глава белорусского



представительства немецкой компании высказывает осторожные предположения о возможном улучшении ситуации:

— Я искренне надеюсь, что ситуация в целом после Нового года может измениться. Ведь в декабре, как известно, заканчиваются крупные контракты с Евросоюзом, которые сегодня существуют, несмотря на санкции. Контракты необходимо перезаключать и, полагаю, в январе Евросоюз, оценивая экономические последствия собственной политики, может пойти на серьезные уступки.

Уже сегодня в Европе и той же Германии ситуация складывается весьма неоднозначно. Часть бизнеса, защищая свою экономику, да и экономику своих стран, будем говорить, как есть, отказалась следовать путем ограничений и санкций. Вспомним, например, Siemens и другие известные бренды. В конце концов, европейские страны — сплошь капиталистические, как мы привыкли их называть и воспринимать. Во главу угла здесь всегда ставились экономиче-

ские интересы, капитал. Потому есть все основания считать, что ситуация, когда на первый план вышли экономические ограничения, мотивированные политикой, не может существовать долго.

Кроме того, у Евросоюза есть немало внутренних проблем для того, чтобы не замечать, как развивается его экономика. И, наконец, на Западе хватает умных людей, которые понимают: потеряв сегодня восточный рынок, завтра на него Европа легко и просто не вернется. Говорят, «свято место пусто не бывает», и образовавшиеся торговые ниши уже сейчас заполняют другие страны. Надеюсь, стороны конфликта договорятся, и экономические законы возьмут верх...

На прощанье Наталья Шамаповская улыбнулась:

— И пусть каждый из нас в Новом году успешно продолжит свой бизнес!..

Вячеслав САДКОВСКИЙ.
Фото автора.



Ошибка резидентства, или Как сделать самый «принципиальный» шаг?

Кажется, мы вплотную приблизились к перспективе работы в условиях Евразийского экономического союза (ЕАЭС). О том, насколько близка новая реальность, можно понять хотя бы по тому, что следующий номер журнала «TIR» все читающие эти строки смогут раскрыть уже после того, как Беларусь, а вместе с ней Россия и Казахстан (может быть и Кыргызстан, кстати) перешагнут порог интеграционного образования. Одновременно, приходится признать: нерешенными остаются вопросы, принципиальные для установления равных прав субъектов хозяйствования в странах-интеграторах, и действующими — барьеры для трансграничной деятельности. Среди таких проблем в числе первых обычно называют принцип резидентства, проводящий четкую линию и делящий на «своих» и «чужих», замедляющий развитие торговли, логистики, сферы транспортных услуг и еще многих других сфер.

Прописанный в статье 368 Таможенного кодекса Таможенного союза, этот принцип словно говорит: «Дружба — дружбой, а резидентство врозь!» и предписывает подавать декларации на товары исключительно в таможенный орган своего государства, то есть того, на территории которого создан и зарегистрирован декларант. И чем ближе 1 января, тем более активно ведется дискуссия в отношении возможных вариантов развития ситуации. Ведь, если не обозначить цель, куда двигаться интеграции?..

Единогласно... против!

Прежде, чем перейти к предложениям о том, каким образом можно устранить названный барьер на пути свободной торговли, давайте послушаем, что говорят о принципе резидентства в Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), общепризнанном локомотиве интеграции, наднациональном органе, в котором рождаются компромиссы и находятся ответы на непростые вопросы. Не лишним будет обратить внимание на то, что все спикеры, слова которых будут приведены ниже, представляют разные направления деятельности ЕЭК, что выводит вопрос об отмене принципа резидентства из круга исключительно таможенных проблем и придает ему универсальность, общую значимость.

Первый, к кому за экспертным мнением мы обратимся, — **Рустам Акбердин, директор Департамента развития предпринимательской деятельности Евразийской экономической комиссии**. В своем недавнем интервью «Российской газете» представитель ЕЭК, в частности, констатировал весьма значительное количество действующих сегодня административных барьеров для экономического и правового равноправия субъектов малого и среднего бизнеса в странах Таможенного союза. В Департаменте развития предпринимательской деятельности в связи с этим даже разработали классификацию таких барьеров. Среди других он отметил изъятия из режима свободного взаимного доступа товаров и услуг:

— Это официально принятые и согласованные сторонами нормы — исключения (в том числе временного характера). Понятно, что их применение на практике создает фактическое препятствие для свободного движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы.

Впрочем, эти изъятия едва ли корректно называть барьерами, поскольку они официальные и вполне законные. Но, конечно, их негативное влияние на интеграционные процессы очевидно, и, исследуя это влияние, комиссия вносит предложения по устранению таких изъятий. Так, Коллегией комиссии недавно предложено отменить так называемый «принцип резидентства», согласно которому таможенное декларирование может осуществляться предпринима-

телем лишь в таможенном органе своего государства. Но, похоже, не просто будет уговорить страны-участницы отказаться от этого принципа, поэтому мы прогнозируем его отмену не ранее 2020 года.

Согласен с этим мнением и **член Коллегии (Министр) по экономике и финансовой политике ЕЭК Тимур Сулейменов**. Наиболее ярко свою позицию по этому поводу он озвучил еще год назад, когда по итогам заседания Консультативного комитета по налоговой политике и администрированию при Коллегии ЕЭК высказался весьма однозначно:

— Принцип резидентства является существенным барьером, чтобы мы могли признавать себя действительно единой таможенной территорией. Но вместе с тем комплекс вопросов, а среди них налоговых и таможенных вопросов, вопросов валютного контроля, связанных с отменой этого принципа, настолько огромен, что ожидать его быстрого решения не приходится.

Наконец, оценивая перспективы унификации таможенного законодательства, свое мнение высказал **член Коллегии (Министр) по таможенному сотрудничеству ЕЭК Владимир Гошин**. Мнение этого представителя ЕЭК прозвучало в интервью газете «Республика», что лишний раз подтверждает небезразличие и ответственности прессы (а вместе с ней и белорусского бизнеса) к рассматриваемой проблеме. В частности, Владимир Гошин выразил надежду на скорую отмену злополучного принципа:

— ...уровень интеграции стран «тройки» в таможенной сфере уже достаточно высок, несмотря на наличие «принципа резидентства» и национального сегмента таможенного регулирования. Вместе с тем, дальнейшая интеграция государств — членов Таможенного союза, выравнивание уровня социально-экономического развития, стабильное функционирование всех институтов ЕАЭС позволят нам в будущем пойти еще дальше и в таможенной сфере. Надеюсь, что в ближайшие годы мы сможем полностью отойти от «принципа резидентства».

От теории — к практике

Однако как можно на практике реализовать все эти звучащие «отойти от



Рустам АКБЕРДИН,
директор Департамента развития
предпринимательской деятельности
Евразийской экономической
комиссии.

«Коллегией комиссии недавно предложено отменить так называемый «принцип резидентства», согласно которому таможенное декларирование может осуществляться предпринимателем лишь в таможенном органе своего государства. Но, похоже, непросто будет уговорить страны-участницы отказаться от этого принципа, поэтому мы прогнозируем его отмену не ранее 2020 года.»

принципа», «отказаться от принципа» и так далее? Весьма любопытное мнение в этом плане недавно было высказано представителем Государственного таможенного комитета Республики Беларусь — **заместителем начальника правового управления по вопросам Таможенного союза Алексеем Артемьевым**. Не претендуя на статус «истины в последней инстанции», Алексей Артемьев назвал свое мнение «субъективным взглядом таможенной службы», но в то же время предложил комплекс вполне конкретных мер по преодолению объективных трудностей.

В рамках ЕАЭС, по его словам, Таможенный союз с учетом принципов применения единых мер регулирования внешней торговли товарами, единого режима торговли с третьими странами, единого таможенного регулирования и функционирования внутреннего рынка товаров будет продолжать действовать. Однако для построения полноценного Таможенного союза необходимо не только установить единые меры регулирования внешней торговли товарами и единый режим торговли товарами с третьими странами и разработать новый Таможенный кодекс ЕАЭС, то есть основу системы таможенного законодательства нового интеграционного объединения, но и устранить существующие барьеры и ограничения, в том числе в целях обеспечения свободы движения товаров.

На сегодняшний день проблема отмены так называемого принципа резидентства, — считает представитель ГТК, — является самым сложным и комплексным барьером, стоящим на пути свободы движения товаров в Таможенном союзе, а с 2015 года — и в ЕАЭС. Еще раз возвращаясь к его сути, скажем, что он территориально ограничивает возможность декларанта подать декларацию на товары любому таможенному органу на таможенной территории Таможенного союза.

Отменить принцип резидентства лишь путем исключения пункта 1 из статьи 368 Таможенного кодекса Таможенного союза, как это не раз предлагалось, — уверен Алексей Артемьев, — невозможно, так как для его устранения необходимо реализовать ряд мероприятий, связанных с унификацией не столько таможенного законодательства, сколько налогового, бан-

ковского, валютного и иных отраслей законодательств государств — членов Таможенного союза.

Одним из наиболее острых вопросов, которые необходимо решить в ЕАЭС в целях отмены принципа резидентства, является вопрос о взимании косвенных налогов при ввозе товаров на таможенную территорию. В настоящее время в «тройке» стран для целей исчисления ввозных таможенных пошлин применяют ставки, установленные Единым таможенным тарифом Таможенного союза. Уплаченные ввозные таможенные пошлины, в соответствии с порядком, установленным Соглашением от 20 мая 2010 г. «Об установлении и применении в Таможенном союзе порядка зачисления и распределения ввозных таможенных пошлин (иных пошлин, налогов и сборов, имеющих эквивалентное действие)», зачисляются и распределяются между бюджетами трех государств в определенной пропорции.

В отличие от таможенных пошлин для целей исчисления налога на добавленную стоимость и акцизов, взимаемых таможенными органами при ввозе товаров на таможенную территорию Таможенного союза, применяются ставки, предусмотренные законодательством государства-члена, на территории которого товары помещаются под таможенную процедуру. Соответственно, уплаченные при ввозе косвенные налоги зачисляются в бюджет государства, на территории которого они уплачены. Ни о каком пропорциональном распределении между бюджетами государств, как можно видеть, речи в данном случае не идет. В то же время, как известно, в Беларуси ставка налога на добавленную стоимость составляет 20 процентов, в России — 18, а в Казахстане — 12 процентов. Различия, согласитесь, заметное.

Что предлагает Алексей Артемьев? По его мнению, есть несколько возможных вариантов решения вопроса, связанного со взиманием косвенных налогов при ввозе товаров на таможенную территорию в целях отмены принципа резидентства.

Первый вариант предполагает унификацию ставок косвенных налогов, применяемых в государствах — членах ЕАЭС, с последующим распределением уплаченных сумм таких налогов между бюджетами государств-членов.



Тимур СУЛЕЙМЕНОВ,
член Коллегии (Министр) по
экономике и финансовой политике
ЕЭК.

«Принцип резидентства является существенным барьером, чтобы мы могли признавать себя действительно единой таможенной территорией. Но вместе с тем комплекс вопросов, а среди них налоговых и таможенных вопросов, вопросов валютного контроля, связанных с отменой этого принципа, настолько огромен, что ожидать его быстрого решения не приходится.»



Владимир ГОШИН,
член Коллегии (Министр) по
таможенному сотрудничеству ЕЭК.

« ...Уровень интеграции стран «тройки» в таможенной сфере уже достаточно высок, несмотря на наличие «принципа резидентства» и национального сегмента таможенного регулирования. Вместе с тем, дальнейшая интеграция государств — членов Таможенного союза, выравнивание уровня социально-экономического развития, стабильное функционирование всех институтов ЕАЭС позволят нам в будущем пойти еще дальше и в таможенной сфере. Надеюсь, что в ближайшие годы мы сможем полностью отойти от «принципа резидентства». »

В качестве второго варианта представитель ГТК предлагает рассмотреть возможность снятия с таможенных органов функции по взиманию косвенных налогов при выпуске товаров. В этом случае косвенные налоги будут подлежать уплате в налоговый орган в стране назначения товаров в соответствии с ее налоговым законодательством.

Третий вариант потребует взимания в государстве — члене ЕАЭС, таможенным органом которого совершаются таможенные операции, связанные с выпуском товаров, косвенных налогов по ставкам, установленным законодательством страны назначения товаров. Вместе с тем, для реализации этого варианта, — делает оговорку заместитель начальника правового управления по вопросам Таможенного союза ГТК, — понадобится разработать эффективный механизм контроля за нахождением таких товаров на территории ЕАЭС, в связи с тем, что после выпуска такие товары становятся не подконтрольными таможенным органам.

И, наконец, четвертый вариант. Выходом из ситуации может послужить взимание косвенных налогов по ставкам, установленным законодательством государства, на территории которого совершаются таможенные операции, связанные с выпуском товаров. Однако в этом случае существует вероятность оттока части субъектов хозяйствования, осуществляющих внешнеторговую деятельность, из государства, применяющего наибольшие ставки косвенных налогов при ввозе товаров.

В целях отмены принципа резидентства не менее актуальным в настоящее время в ГТК считают и проблему, связанную с унификацией взимаемых таможенными органами вывозных таможенных пошлин. В отношении товаров, вывозимых за пределы таможенной территории Таможенного союза, за исключением нефти и отдельных нефтепродуктов, применяются ставки вывозных таможенных пошлин, установленные законодательством государств — членов Таможенного союза. Кроме этого, вывозные таможенные пошлины в наших странах установлены в отношении различных категорий товаров. Как и в случае с косвенными налогами, вопрос о взимании

мании вывозных таможенных пошлин в целях отмены принципа резидентства можно решить несколькими способами.

Первый из них — это взимание вывозных таможенных пошлин в государстве, на территории которого товары помещают под таможенную процедуру экспорта, по ставкам, установленным законодательством страны вывоза товара.

При втором способе взимание вывозных таможенных пошлин в стране, на территории которой товары помещают под таможенную процедуру экспорта, — предлагает Алексей Артемьев, — должно происходить по ставкам, предусмотренным законодательством страны происхождения товаров, с последующим перерасчетом либо распределением сумм пошлин между бюджетами государств — членов ЕАЭС.

Третий способ заключается в унификации и применении как единых перечней товаров, так и единых ставок вывозных таможенных пошлин с последующим их распределением между бюджетами государств — членов ЕАЭС.

Четвертым способом решения вопроса может стать сохранение действия принципа резидентства в отношении товаров, которые при вывозе за пределы таможенной территории облагаются вывозными таможенными пошлинами.

Кроме того, потребуется унификация правил определения таможенной стоимости товаров, вывозимых с таможенной территории, и проведение иных мероприятий, связанных с взиманием таможенными органами вывозных таможенных пошлин.

В ходе работы по отмене принципа резидентства таможенные службы однозначно не останутся без работы: необходимо гармонизировать порядок взыскания таможенных и иных платежей, администрируемых таможенными органами. Так, следует разработать порядок взыскания таможенных и иных платежей, администрируемых таможенными органами, в случаях, когда обязанность по уплате возникла в одном государстве, а плательщик является резидентом другого государства — члена ЕАЭС. Кроме этого, необходимо определить валюту, в которой должны уплачиваться такие платежи



Алексей АРТЕМЬЕВ,
заместитель начальника правового
управления по вопросам Таможенного
союза ГТК.

«На сегодняшний день проблема отмены так называемого принципа резидентства является самым сложным и комплексным барьером, стоящим на пути свободы движения товаров в Таможенном союзе, а с 2015 года — и в ЕАЭС. Еще раз возвращаясь к его сути, скажем, что он территориально ограничивает возможность декларанта подать декларацию на товары любому таможенному органу на таможенной территории Таможенного союза.»

Стоит ли сохранять принцип резидентства в отношении каких-либо категорий товаров? Представитель ГТК в этом плане предлагает провести мониторинг действующего законодательства и определить категории таких товаров. По всей вероятности, к ним будут отнесены товары, маркируемые акцизными марками; товары, в отношении которых применяются меры экспортного контроля; отдельные категории товаров, в отношении которых применяются льготы по уплате таможенных пошлин, налогов и иные особенности, установленные национальным законодательством государств — членов ЕАЭС.

резидентом одного государства — члена ЕАЭС на территории другого государства-члена, унифицировать порядок перечисления платежей, а также создать централизованную базу должников для интеграционного пространства.

И это далеко не все. При отмене принципа резидентства потребуются и единая система регистрации и идентификации участников внешнеэкономической деятельности. В настоящее время в трех странах государственная регистрация лиц, участвующих во внешнеэкономической деятельности, осуществляется в порядке, определенном национальным законодательством. Создание Единой системы регистрации и идентификации лиц, участвующих во внешнеэкономической деятельности ЕАЭС, в первую очередь, необходимо для целей подтверждения участника внешнеэкономической деятельности (ВЭД) в стране, резидентом которой он является в соответствии с законодательством. Планируется, что такая единая система регистрации и идентификации будет базироваться на существующих национальных системах регистрации, но не заменять их.

В связи с использованием при совершении таможенных операций бумажных технологий и переходом в ЕАЭС к стопроцентному электронному таможенному декларированию, а также в связи с планируемым внедрением в деятельность таможенных органов механизма «единого окна», одним из первоочередных мероприятий, которые необходимо реализовать в це-

лях отмены принципа резидентства, Алексей Артемьев видит организацию работы по признанию электронных цифровых подписей в ЕАЭС. Подписи эти, к слову, используются не только участниками ВЭД, но и таможенными и иными органами государственного управления.

Учитывая все вышесказанное, становится понятным, что без информационного взаимодействия между таможенными и иными органами государственного управления не обойтись. Оно потребуются, в том числе, в целях соблюдения запретов и ограничений, вводимых государствами в одностороннем порядке, контроля за уплатой таможенных и иных платежей, которые администрируются таможенными органами, а также проведения мониторинга перемещения товаров по территории ЕАЭС.

Стоит ли сохранять принцип резидентства в отношении каких-либо категорий товаров? Представитель ГТК в этом плане предлагает провести мониторинг действующего законодательства и определить категории таких товаров. По всей вероятности, к ним будут отнесены товары, маркируемые акцизными марками; товары, в отношении которых применяют меры экспортного контроля; отдельные категории товаров, в отношении которых применяются льготы по уплате таможенных пошлин, налогов и иные особенности, установленные национальным законодательством государств — членов ЕАЭС.

Одним из открытых остается пока вопрос о мерах противодействия правонарушениям в сфере таможенного законодательства, которые также необходимы для целей отмены принципа резидентства. В государствах — членах Таможенного союза в настоящее время пока определены различные составы административных правонарушений и уголовных преступлений в сфере таможенного регулирования, а также ответственность за их совершение. Соответственно, целесообразно гармонизировать подходы к определению составов административных правонарушений и уголовных преступлений в сфере таможенного регулирования и ответственности за их совершение. Отсутствие таких, гармонизированных, подходов в условиях отмены в ЕАЭС принципа резид-



дентства может создать предпосылки для незаконного перемещения товаров через таможенную границу, уклонения от уплаты таможенных платежей и создания иных незаконных схем осуществления внешнеторговой деятельности на территории того государства, законодательством которого установлены наименьшие санкции за совершение отдельных правонарушений и преступлений в сфере таможенного регулирования либо ответственность за их совершение вообще не установлена.

Еще одним шагом на пути к отмене принципа резидентства также будет продолжение унификации имеющихся сейчас особенностей совершения отдельных таможенных операций, которые установлены национальными законодательствами, гармонизация порядка и способов уплаты таможенных и иных платежей, администрируемых таможенными органами; унификация видов таможенных сборов, их ставок и порядка взимания, а также гармонизация подходов, применяемых при контроле за внешнеторговыми операциями.

Этот перечень мероприятий, по мнению чиновника белорусского таможенного ведомства, не является исчерпывающим, и в ходе проведения работы по устранению барьера потребует решение ряда иных вопросов.

В целом же, как надеются в ГТК, отмена принципа резидентства будет способствовать упрощению внешней торговли товарами, оптимизации логистики их доставки, улучшит условия осуществления ВЭД в новом интеграционном объединении.

Заглядывая в будущее

Подводя итог всему сказанному, отметим: 12 ноября в Москве состоялось заседание Совета ЕЭК. На заседании, при широком участии чиновников трех стран, а также Евразийской экономической комиссии рассматривались вопросы таможенного сотрудничества, технического регулирования, а также экономики и финансовой политики. В числе прочих принятых по итогам состоявшегося разговора решений, Совет ЕЭК поручил Коллегии ЕЭК совместно с правительствами государств-членов

Таможенного союза и Единого экономического пространства до 1 июля 2015 года подготовить и внести на рассмотрение проект плана мероприятий, выполнение которого позволит обеспечить создание условий для отмены принципа резидентства.

Суждено ли этим планам сбыться? Трудно сказать, учитывая все факторы, которые необходимо при этом учесть. Тем не менее, уже сегодня некоторые эксперты не боятся озвучивать свои прогнозы, видения того, какой станет таможня в перспективе. В частности, Владимир Гошин, заглядывая на пять лет вперед, полон оптимизма:

— Думаю, что к 2020 году субъект хозяйствования станет общаться с таможенными органами исключительно в электронном виде. Для взаимодействия декларанта и таможни будет закреплена законодательно и обеспечена информационными ресурсами система «одного окна» как на границе, так и при таможенном декларировании товаров. Существенная доля товаров (примерно 50 процентов деклараций) после автоматической проверки с применением системы управления рисками в случае, если риски не выявлены, будет выпускаться максимум за 10–15 минут, причем автоматически. Одним из элементов совершенствования мы как раз видим отмену «принципа резидентства».

Полагаю, что к тому времени значительные функции, полномочия таможенных служб государств — членов ЕАЭС будут аналогичны тем, что имеют таможенные администрации других стран — основных торговых партнеров ЕАЭС. Сильные, обеспеченные надлежащими ресурсами и наделенные необходимыми полномочиями таможенные службы — необходимое звено экономической безопасности государств-членов. Таможенный кодекс станет правовой базой для качественного улучшения таможенного администрирования, обеспечит баланс интересов бизнеса и государства на разумной и справедливой основе, что будет способствовать развитию транзитного потенциала и осуществлению внешней торговли государств — членов ЕАЭС без ущерба для эффективности таможенного контроля.

Вячеслав МИЛЬЯНЕНКО.

Фото автора.

Совет ЕЭК поручил Коллегии ЕЭК совместно с правительствами государств-членов Таможенного союза и Единого экономического пространства до 1 июля 2015 года подготовить и внести на рассмотрение проект плана мероприятий, выполнение которого позволит обеспечить создание условий для отмены принципа резидентства.

ВЭД и таможенное регулирование: диалог в открытом формате

Республика Беларусь территориально всегда рассматривалась как транзитное звено между странами Евросоюза и Таможенным союзом. Однако в переходный период интеграции ТС с ЕАЭС стоит быть готовыми к изменениям и в сфере таможенного регулирования. Если с точки зрения транспортника важно доставить груз в установленное место в установленный срок — без его потери, то бизнесменам, которым приходится сталкиваться с таможней, важно правильно рассчитать затраты и время на доставку. О том, какими будут нововведения и как они повлияют на работу бизнеса, управленцы в сфере ВЭД говорили в конце октября во время ежегодного семинара-практикума «Актуальные вопросы внешнеэкономической деятельности в Республике Беларусь: практика и перспективы», организованного компанией «КРАФТТРАНС».

Об упрощении в будущем транзитных таможенных процедур и преференциях на провоз некоторых товаров рассказал **начальник отдела организации таможенного контроля перемещения товаров Государственного таможенного комитета Республики Беларусь Андрей Полянский**. «Если бы некоторые предприниматели не пытались идти на нарушения таможенного законодательства в наши дни, то во многих дополнительных контролируемых процедурах отпала бы необходимость», — поясняет нерасторопность по упрощению процедур в таможенном законодательстве А. Полянский. Также он рассказал о механизме действия конвенции МДП и связанных с ней транзитных перевозках товаров, а также об упрощениях, планируемых в следующем году.

Напомним, что сегодня таможенные процедуры регламентируют два документа: Таможенный кодекс Таможенного союза и вышедший в 2010 году



Андрей ПОЛЯНСКИЙ,
начальник отдела организации
таможенного контроля перемещения
товаров Государственного
таможенного комитета Республики
Беларусь.

Закон о таможенном регулировании в Республике Беларусь. А. Полянский подчеркнул, что этот Закон предоставляет преференции для нескольких категорий товаров. «Стандартная процедура заключается в том, что на время таможенного оформления грузы помещаются на склад временного хранения, — описал общий порядок начальник отдела организации таможенного контроля перемещения товаров. — Но в соответствии с этим законом в данную процедуру внесены преференции. В частности, о том, что теперь можно доставлять груз на территорию получателя».

Впрочем, Закон пока что распространяется на некоторые категории грузов, список которых постепенно расширяется. Это живые животные, сельхозтовары посадочного назначения, скоропортящиеся грузы, сельхозтехника, комплектующие и запчасти к ней в период посевной кампании, корма для животных. Чтобы попасть под эти упрощения, необходимо иметь статус уполномоченного экономического оператора. Кроме этого, необходимо в отношении товаров, которые прибывают, составить предварительную информацию в электронном виде, которая передается на таможенный пункт при помощи интернет-технологий. Перевозчик в лице водителя при этом вбивает семизначный код, присвоенный всей группе ввозимых товаров.

Преимущества такого способа очевидны: помимо оперативности, при транзитных перевозках размещать товары на складе получателя, а не на промежуточном складе временного хранения выгодно и экономично по времени. В проекте Таможенного кодекса ЕАЭС, по словам А. Полянского, упрощения планируется расширить и для уполномоченных экономических операторов. Кроме того, А. Полянский рассказал об особенностях процедуры таможенного транзита с учетом предоставления электронной предварительной информации: «Сегодня сторона, организующая транзитную доставку подпадающей под преференцию категории товара, может получить статус уполномоченного экономического оператора, затем заблаговременно уведомить таможенню о грузе и обеспечить упрощенный его транзит. Офор-

Сегодня сторона, организующая транзитную доставку подпадающей под преференцию категории товара, может получить статус уполномоченного экономического оператора, затем заблаговременно уведомить таможенню о грузе и обеспечить упрощенный его транзит. Оформить электронную предварительную информацию может компания — таможенный представитель, в том числе «КРАФТТРАНС».



мить электронную предварительную информацию может компания — таможенный представитель, в том числе «КРАФТТРАНС».

Выступающий подчеркнул важность заблаговременности предоставляемой информации, так как в случае если этот товар подпадет под категорию запрещенных к ввозу, об этом станет известно до прихода машины на таможеню. Также докладчик озвучил варианты оформления таможенного транзита: это либо TIR-карнет (МДП), либо транзитная декларация, либо компания должна быть таможенным перевозчиком или уполномоченным экономическим оператором. Самый дорогой вариант транзита — таможенное сопровождение, которое заказывается в Беларуси в одной из двух организаций: «Белтаможсервис» (его филиал «Белтаможконвой») или Департамент охраны. Возможен также вариант поручительства или оформления сертификата обеспечения уплаты таможенных платежей.

Согласно недавно вступившему в силу постановлению Государственного таможенного комитета Республики Беларусь подача сертификата обеспечения предусмотрена в электронном виде. На сегодня во главу угла поставлено электронное декларирование. В частности, при экспорте оформляется все в электронном виде. К этому, по словам А. Полянского, стремится и транзитное оформление.

О техническом регулировании, оценке соответствия и лицензировании продукции в Таможенном союзе и ЕАЭС рассказал **начальник управления оценки соответствия и лицензирования Государственного комитета по стандартизации Республики Беларусь Василий Королюк**. Докладчик озвучил новые нормы по техническим регламентам. В частности, относительно производства электрооборудования для его ввоза на территорию ЕАЭС В.Королюк отметил тенденцию, что сейчас многие производители и дилеры стараются получить национальные сертификаты соответствия электрооборудования, чтобы воспользоваться переходным периодом до 2019 года. «Мы разрешили проводить сертификацию в добровольном порядке, чтобы ее применять до окончания переходного периода. Причем национальные машиностроительные или электротехнические



Василий КОРОЛЮК,

начальник управления оценки соответствия и лицензирования Государственного комитета по стандартизации Республики Беларусь.

сертификаты, сроки которых истекают в 2019 году, могут остаться актуальными на всю продукцию, выпущенную в период действия сертификатов на серийное производство».

Отвечая на вопросы по техническому регламенту № 17 относительно требований к продукции легкой промышленности, В. Королюк отметил, что есть специальный раздел ТКП, в котором также расписаны нормы по изделиям, в том числе спецодежде, с учетом норм безопасности. Также он призвал предпринимателей предлагать к внесению обоснованные изменения.

Наиболее актуальные вопросы таможенно-тарифного регулирования ВЭД в Республике Беларусь раскрыл **заместитель начальника отдела управления тарифного регулирования и таможенных платежей Николай Сидорович**. Основная проблематика тарифного регулирования — при открытости и привлекательности транзита должна учитываться защитная функция экономического сообщества. Основным документом сегодня является сертификат происхождения. В зависимости от страны происхождения товар либо подпадает, либо не подпадает под защитные меры в виде антидемпинговых тарифов.

С одной стороны, все достаточно просто, однако с учетом глобализации, если у производителя, например, заводы расположены как в Евросоюзе, так

На сегодня во главу угла поставлено электронное декларирование. В частности, при экспорте оформляется все в электронном виде. К этому, по словам А. Полянского, стремится и транзитное оформление.



Николай СИДОРОВИЧ,
заместитель начальника отдела
управления тарифного регулирования
и таможенных платежей.

и странах СНГ, и в Китае, то в сертификате происхождения изделия указываются несколько стран. Почему таможенная в этом случае не принимает такого вида сертификат в обоснование страны происхождения и требует обеспечение уплаты пошлин? Сертификаты известных брендов нередко отправляют на верификацию, что занимает около трех месяцев. «Доверие к дополнительным сертификатам, уточняющим, что, например, подшипники произведены не в КНР, а в Чехии или Украине, в последнее время сильно упало, — отметил Н. Сидорович, — поэтому главной задачей считается обезопасить производителей стран — участниц ТС и ЕАЭС от внешних конкурентов». Мотивационная составляющая стран по входу в глобальный рынок вполне ясна: товар должен соответствовать стандартам качества, а соблазн снижения издержек производства нередко отражается на этом аспекте.

Представители деловых кругов отметили в своих выступлениях, что на таможне нередко требуют представить калькуляцию себестоимости, которую на производстве могут и не делать. Также проблему вызывает формальный подход, когда производство сложных изделий предполагает изготовление деталей и даже узлов, поставка которых идет из разных стран. Впрочем, как отметил по этому поводу замначальника отдела управления тарифного регулирования и таможенных

платежей, в каждом случае должностному лицу необходимо сослаться на объективные причины. Поэтому рекомендовано в случае отказа таможни оформлять груз — сделать это в письменной форме с указанием причины и ссылкой на законодательные акты или положения. Также живую дискуссию вызвал вопрос о калькуляции стоимости сезонных грузов, цена которых варьируется в течение года.

Из важных нововведений выступавший назвал применение комбинированных ставок, сочетающих черты адвалорных и специфических ставок.

По информативной насыщенности мероприятие оказалось очень полезным как для известных, уже зарекомендовавших себя на рынке компаний, так и для молодых и амбициозных, пока не успевших захватить значимый сегмент рынка в своей сфере. Вопросы из зала хоть и вносили в выступления докладчиков некоторый сумбур, зато способствовали поддержанию открытого формата и интерактивности мероприятия. В рамках открытой дискуссии представители деловых кругов имели возможность высказать свою точку зрения представителям властных структур, получить разъяснения и толкования некоторых новаций законодательства, а также, что важно, пообщаться в неформальной обстановке и наладить личные контакты.

Дмитрий ТИМОШЕНКО.

Фото автора.

Основным документом сегодня является сертификат происхождения. В зависимости от страны происхождения товар либо подпадает, либо не подпадает под защитные меры в виде антидемпинговых тарифов.



Будущие специалисты белорусского автосервиса.

«АВТОСЕРВИС. МЕХАНИКА.

АВТОКОМПОНЕНТЫ-2014».

Всё для вашего автомобиля и не только...

С каждым днем становится все холоднее и холоднее, это и понятно, ведь пришла календарная зима. Мы кутаемся в шарфы, надеваем шапки, варежки и достаем из шкафов самые теплые вещи. Меньше времени проводим на улице и с опаской смотрим в сторону человека, ненароком чихнувшего в переполненном троллейбусе. С каждым днем все сложнее попасть на прием к участковому терапевту: к сожалению, простудиться зимой порой не вызывает особых затруднений.

Но холодно не только людям — автомобили тоже не прочь проводить морозные ночи в теплом гараже или, хотя бы, переобуться в зимнюю резину. Поэтому записаться на прием к мастеру шиномонтажа так же необходимо, как и в поликлинику, ведь не секрет, что автомобиль тоже может «приболеть»...

Веселый железный человечек от «Грокард».



Каждый автовладелец знает: транспортное средство — это тот же организм, требующий к себе внимания и заботы. Замена расходных материалов, диагностика систем, прохождение государственного технического осмотра, покраска и тюнинг — все это объединила в себе выставка «Автосервис. Механика. Автокомпоненты-2014».

Безусловно, обилие выставок в нашей столице не дает скучать специалистам различных сфер деятельности: от здравоохранения до информационных технологий. Кроме того, часто такие специализированные мероприятия посещают и зарубежные гости, что повышает уровень и статус выставок. Однако стоит отметить и тот факт, что все чаще по выставочным павильонам гуляют не сотни заинтересованных посетителей, а лишь ветер, да пара-тройка охотников за выставочной «макулатурой», что наводит на нерадостные мысли...

Выставка «Автосервис. Механика. Автокомпоненты-2014» и проходившая одновременно с ней выставка «Дорожное строительство-2014» были заявлены не только как мероприятия по налаживанию бизнес-контактов, но и как площадка для диалога представителей государственной власти и деловых кругов и предпринимательства. Деловая программа выставок предложила всем заинтересованным специалистам принять также участие в Республиканском семинаре «Совершенствование услуг автосервиса в Республике Беларусь», где внимание собравшейся аудитории брутальных мужчин без особых усилий удалось удерживать представительницам слабого пола не только благодаря своему обаянию, но и той информации, которую они выносили на всеобщее обсуждение. В частности, речь шла о государственном регулировании сферы автосервиса в Республике Беларусь и новшествах в законодательстве, о чем рассказала начальник управления бытового обслуживания населения Министерства торговли Республики Беларусь Валентина Левковская. А ее коллега, начальник управления организации торговли и услуг Министерства торговли Виолетта Брезов-



Выставка — время сотрудничества.

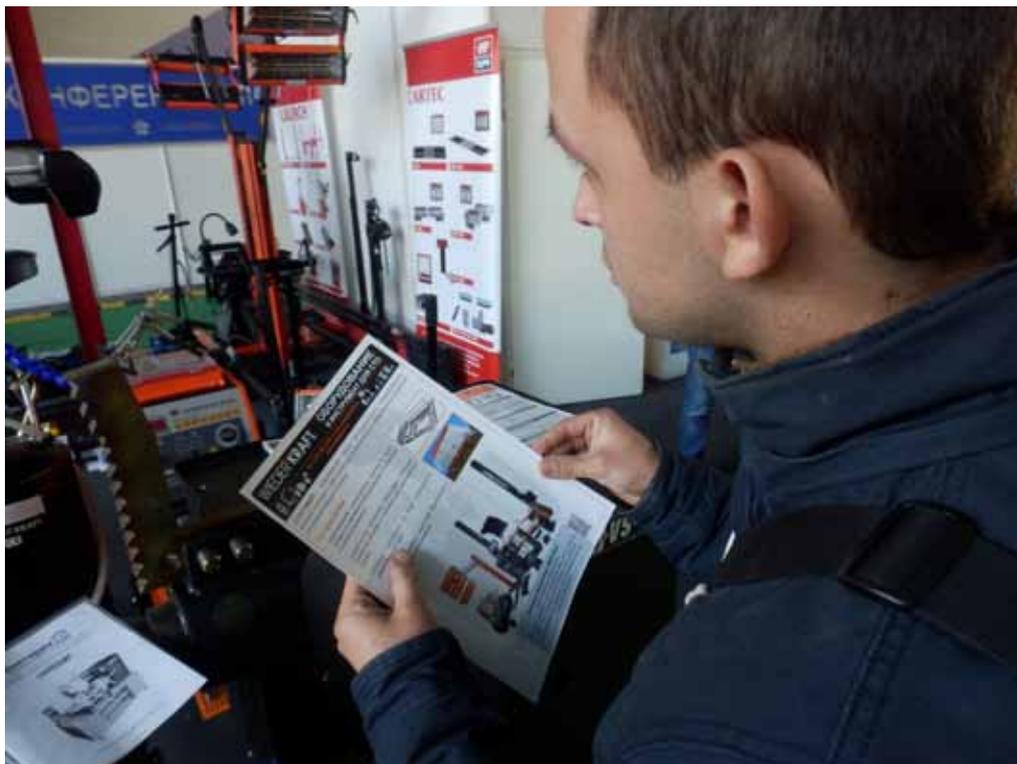


На этой выставке даже когда не было посетителей, представители компаний изучали специализированную литературу!



...в то время на площадке у «Манежа»...

*Особый интерес к
стенду УП «МОП
ВТИ».*



*Неподдельный
интерес
профессионалов.*



ская, осветила тему государственного регулирования торговли автомобильными запчастями в Республике Беларусь, изменений правил осуществления розничной торговли, комиссионной торговли и торговли на рынках.

Актуальными были вопросы, поднятые представителями Государственного таможенного комитета Республики Беларусь, об общем порядке уплаты таможенных платежей при ввозе автомобилей и автомобильных запчастей на территорию Республики Беларусь, Таможенного союза, ответственности за уклонение от таких платежей, а также директором компании «Сервисмен» Александром Визавитиным — о профессиональной подготовке мастеров-приемщиков и консультантов автосервиса.

Отрадно было видеть на выставке и, образно говоря, будущее нашего автосервиса — студентов минских колледжей и высших учебных заведений, которым уже в скором времени предстоит работать, применяя на практике все то, что представлено на выставке. Преподаватели тщательно объясняли ребятам принципы работы тех или иных приборов, уточняли особенности функционирования нового оборудования у представителей компаний, ведь, к сожалению, можно констатировать тот факт, что студентам даже на практических занятиях не всегда доводится познакомиться с современными образцами оборудования...

В общей сложности в выставках приняли участие 45 фирм и организаций, представляющих три страны — Республику Беларусь, Российскую Федерацию и Польшу. В экспозициях организаций-экспонентов демонстрировались сырье и материалы, запчасти и аксессуары, современное оборудование и многое другое. Были представлены и транспортные средства различного назначения. Увы, их не так много. Частично они расположились на улице, частично — внутри главного здания. Большинство из них в той или иной степени знакомы белорусским потребителям. Состоялся и долгожданный дебют снегохода 120 INDY. «Сердцем» данного, почти 2-метрового, средства передвижения является одноцилиндровый мотор воздушного охлаждения «Polaris».

Татьяна ПАШКЕВИЧ.

Фото автора.



AdBlue®

**ЖИДКОСТЬ
ДЛЯ СИСТЕМЫ SCR**

**Компания ОБК
Беларусь, Минск**

тел.: +375 17 335 33 22
факс: +375 17 335 33 52
e-mail: info@obkgroup.by


www.obkgroup.by

Ребрендинг «БЕЛАВИА»: изменения необходимы!



Уже в ближайшее время может измениться не только логотип белорусского авиаперевозчика, но даже его название. Американская компания Boeing в качестве бонуса к контракту на поставку трех новых самолетов предложила провести ребрендинг авиакомпании «Белавиа». А знаменитый белорусский дизайнер Владимир Цеслер согласился принять участие в разработке нового имиджа.

«Белавиа» с большим интересом отнеслась к предложению американского авиапроизводителя, и уже с июня специалисты авиакомпании ведут работу по подготовке к ребрендингу в тесном взаимодействии с сотрудниками Boeing.

Новый образ: аист или василек?

«Вопрос о ребрендинге у нас поднимается уже несколько лет. Еще никогда мы не были так близки к реализации проекта. Благодарим наших партнеров за предложение. Мы очень ценим помощь Boeing в этом вопросе и надеемся, что у нас получится все реализовать, тем более реальная работа уже идет полным ходом», — отметил генеральный директор ОАО «Авиакомпания «Белавиа» **Анатолий Гусаров**.

Минский дизайнер **Илья Андреев**, узнав о планах белорусской авиакомпании, предложил свое видение ребрендинга. В основе его проекта — цветок василек. Это один из наиболее традиционных и узнаваемых символов Беларуси, а его цвет как раз соответствует цвету неба. Также дизайнер считает необходимым сменить рабочее название авиакомпании.

«Название страны нуждается в продвижении в мире, поскольку многие жители планеты до сих пор с трудом могут указать на карте, где находится Республика Беларусь и как она правильно называется, — поясняет дизайнер. — Вариантом, который может помочь решить задачи продвижения одновременно и авиакомпании, и страны, видится следующий: **«Авиалинии Беларуси, Avialinii Belarusi, Air Belarus»**.

Андреев также предлагает давать принадлежащим белорусской авиакомпании самолетам персональные имена в честь выдающихся белорусов. «Первый Boeing-737-800 имело бы смысл назвать в честь поэта Максима Богдановича, перу которого принадлежат знаменитые строки о васильке», — считает автор идеи.

«Белавиа» ознакомила специалистов Boeing с данным проектом. В результате было принято решение пригласить Илью Андреева к участию во встрече рабочей группы авиакомпании со специалистами Boeing, которая состоялась в Минске 19-20 ноября», — отмечает пресс-служба «Белавиа».

К компании разработчиков нового имиджа присоединился также известный белорусский художник и дизайнер **Владимир Цеслер**. На его странице в социальных сетях уже появились первые макеты,

отображающие возможные варианты обновленного бренда авиакомпании. Однако пока неизвестно, будут ли они обсуждаться на финальном заседании. По словам заместителя гендиректора «Белавиа» **Игоря Чергинца**, окончательное решение будет принято через три-четыре месяца.

А пока известно, что к процессу ребрендинга белорусского авиаперевозчика подключились специалисты компании Teague. «Они делают почти все проекты для многих клиентов Boeing и делают это успешно, — отметил Илья Андреев. — Например, они получили Red Dot Design Award за дизайн кабины первого класса Emirates».

СТАТИСТИКА ОПТИМИСТИЧНА!

В октябре 2014 года услугами «Белавиа» воспользовались более 145 тысяч пассажиров, что на 20,4% больше, чем в октябре 2013-го. С января по октябрь 2014 года авиакомпания перевезла свыше 1,7 млн пассажиров, что составляет 122,3% к результатам за аналогичный период в прошлом году.

В октябре 2014 г. «Белавиа» увеличила и объем перевезенных грузов и почты до 218,5 тонны, что на 23,3% больше, чем за аналогичный отрезок времени в прошлом году. Всего за десять месяцев 2014 года белорусский авиаперевозчик доставил до пунктов назначения 1 788,9 тонны грузов и почты, что на 9,3% больше, чем в прошлом году.

Новые рекорды по завоеванию доверия у пассажиров

Однако перемены касаются не только внешнего облика «Белавиа». Авиакомпания продолжает успешно наращивать пассажиропоток, активно работая над устранением недостатков в ценовой политике, чтобы успешно конкурировать с бюджетными авиакомпаниями — лоукостерами, летающими из соседних стран. А цифры убедительно свидетельствуют о том, что стремление компании «Белавиа» оставаться необходимой и востребованной для пассажиров и не утратить их доверия имеет успех.



BELAVIA

Belarusian Airlines



«Название страны нуждается в продвижении в мире, поскольку многие жители планеты до сих пор с трудом могут указать на карте, где находится Республика Беларусь и как она правильно называется. Вариантом, который может помочь решить задачи продвижения одновременно и авиакомпаниями, и странами, видится следующий: «Авиалинии Беларуси, Авіялініі Беларусі, Air Belarus».

В пресс-службе отмечают, что авиакомпания планирует в зимнем сезоне продолжить наращивать темпы развития. Увеличено количество рейсов из Минска в Амстердам, Будапешт, Варшаву, Санкт-Петербург, Астану. В последние годы авиакомпания совместно с туроператорами развивает чартерные перевозки не только из столицы Беларуси, но и из областных центров. Впервые в этом зимнем сезоне началось выполнение программ чартерных полетов из Бреста и Гомеля в египетскую Хургаду.

Вместе с тем, Министр транспорта и коммуникаций Республики Беларусь **Анатолий Сивак** считает, что Беларуси следует стремиться к мировым и европейским стандартам развития авиационного сообщения. В Беларуси, по его словам, только 7 человек из 100 летают на самолетах. В соседней Латвии, например, этот показатель достигает 78 человек. «Это тот объем, к которому нам нужно расти», — заявил Министр.



Три новых Boeing появятся уже в 2016 году

Что касается авиапарка, то в настоящее время воздушный флот «Белавиа» насчитывает шесть самолетов Boeing 737-500, девять Boeing 737-300, четыре CRJ-100/200 LR, два Embraer 195, два Embraer 175 и три Ту -154 М. К 2016 году планируется приобрести также три самолета Boeing 737-800. Увеличение воздушного флота позволит и дальше расширять географию полетов и частоту выполнения рейсов по уже имеющимся направлениям.

Уже известно, что инвестиционные проекты «Белавиа» будет финансировать Банк развития (в феврале 2014 года подписан меморандум по развитию долгосрочного сотрудничества между сторонами). Он предусматривает оказание взаимных консультационных услуг и обмен информацией, а также финансирование Банком развития обновления парка воздушных судов.

Адарья ГУШТЫН.

Фото из открытых источников.

Блокиратор плюс штраф.

Где припарковать большегруз?

В Гродно недавно прошла очередная массовая акция по «зачистке» улиц города от большегрузов. На огромной парковке в одночасье лишились внушительных сумм водители десятка фур, припарковавшиеся на местах для легковушек... И хотя в последние месяцы ни один из десятка блокираторов колес, имеющих в арсенале инспекторов областного центра, не «лежит» без дела, пометка «актуально» с проблемы не снимается. Причем ситуация типичная едва ли не для каждого крупного населенного пункта: куда «отправить» с улиц большегрузные автомобили никто толком не знает.



Теперь инспектору не надо выявлять водителя или ждать часами в «засаде». Обычно на переднее левое колесо машины-нарушителя сегодня вешают специальное устройство: снять его невозможно, уехать, не повредив автомобиль, — тоже. Теперь уже сам нарушитель вынужден звонить в ГАИ и просить, чтобы его «отпустили». Правда, процедура не бесплатная — за первый раз придется выложить 5 базовых величин, повторный проступок в течение года обойдется в два раза дороже — в 10 базовых.

Из окна своего кабинета я постоянно наблюдаю, как по заперженной центральной улице к месту назначения пытается пробиться очередная грузовик. В рабочие часы ему невероятно сложно просто повернуть на территорию нештати расположенной у городского рынка организации, но опытные водители иного варианта доставки не видят...

— Раньше приезжали ночью, становились на улице и с самого утра до наплыва машин спокойно заезжали, разгружались. Сегодня же в городе стоять «опасно»: незамедлительно следует реакция от ГАИ, — жалуется один из дальнбойщиков. Здесь он гость постоянный, так как регулярно привозит груз с одного и того же предприятия.

Кстати, «лютовать» по отношению к таким автомобилям госавтоинспекция начала совсем недавно. Раньше не было... действенных методов. Ведь, чего скрывать, большинство большегрузного транспорта — транзитные машины, находящиеся в рейсе далеко от порта приписки. Бросил водитель автомобиль, закрылся внутри, притворившись спящим, — и все. Не караулить же его сутками напролет? Эвакуаторов, способных справиться с многотонной машиной, понятно, нет. Поэтому плоды фактической безнаказанности в городах пожинаяют до сих пор.

— Проблемными остаются все спальные районы, центральные магистрали города. У водителей в порядке вещей поставить автомобиль на ночь под окнами своего дома. О том, что он нарушил правила или кому-то мешает, думает в последнюю очередь, — отмечает Евгений Дудко, начальник отделения агитации и

пропаганды ГАИ УВД Гродненского облисполкома. — Впрочем, с появлением у нас на вооружении блокираторов колес принцип неотвратимости наказания в сознании дальнбойщиков внедряется активной.

Теперь инспектору не надо выявлять водителя или ждать часами в «засаде». Обычно на переднее левое колесо машины-нарушителя сегодня вешают специальное устройство: снять его невозможно, уехать, не повредив автомобиль, — тоже. Теперь уже сам нарушитель вынужден звонить в ГАИ и просить, чтобы его «отпустили». Правда, процедура не бесплатная — за первый раз придется выложить 5 базовых величин, повторный проступок в течение года обойдется в два раза дороже — в 10 базовых.

Первое массовое применение блокираторов было зафиксировано в прошлом году. На новой парковке в центре города, зарезервированной для туристических автобусов, прописались десятки фур. Устные предупреждения не действовали, а вот блокиратор плюс штраф позволили очистить стоянку в считанные дни. Позже массово грузовики стали изгонять с парковок у рынков и крупных торговых центров. Причем, под «горячую» руку попадать стали и те, кто привез груз к месту назначения и просто ждал разгрузки...

Машины потихоньку начали перемещаться в спальные районы... Но и здесь сегодня риск нарваться на штраф велик. Впрочем, несмотря на то, что ежедневно блокируются от 5 до 10 машин, желающих «заплатить» штраф меньше не становится.

— Мне повезло, очень часто попадаются, как говорится, лучшие маршру-



ты, на пути которых родной город. Почему я должен оставлять автомобиль где-то за городом, чтобы увидеть родных? — сетует водитель Валерий.

Тем более, признается он, о существовании специальных паркингов для фур в шаговой доступности не знает.

— Водители лукавят, специализированные места есть как на въезде в город со стороны того же Минска, так и в непосредственной близости от пунктов пропуска, — отмечает Валерий Венцович, заместитель генерального директора РУП «Гродноавтодор». — Правда, почему-то заполнены они хорошо если на 30%. Зато на обочинах, АЗС порой яблоку негде упасть. Затрудняет это уборку, очистку дорог от снега.

С городских улиц грузовики убирают по тем же причинам. В гродненском спецавтохозяйстве сообщили, что в период обильных снегопадов брошенные как попало большегрузные автомобили — самая большая проблема. Их, мол, как легковушку, без хозяина не переставишь... ГАИ напирает на вопросы безопасности: обзор ухудшают, затрудняют движение, становятся причиной ДТП.

Другая сторона вопроса в том, что водители просто опасаются за безопасность автомобиля, оставленного без присмотра за городом. В Лиде, например, ближайшая парковка для фур в 5 километрах от города: по ночам там частенько сливают топливо. В городе вероятность кражи сегодня же сведена к минимуму. Жалуются водители и на то, что от паркинга до места жительства, если уже повезло оказаться рядом с домом, надо чем-то добираться. Впрочем, если вспомнить сумму штрафа, то и поездка на такси — вы-

годный вариант. Правда, все равно большинство стремится подъехать прямо к подъезду...

Рецепт лечения такой «болезни» для каждого города свой. Можно взять за основу российский опыт, где в крупные города просто решили не пускать в определенные часы или дни тяжелый транспорт, не озаботившись, впрочем, проблемами тех, кому действительно необходимо попасть в населенный пункт. Можно взглянуть на запад, где вместе с запретами и суровыми штрафами всегда стараются предложить достойную альтернативу.

А можно продолжить «воспитательную» работу, не только штрафовать, но и подсказывать, куда можно поехать, где поставить, как не нарушить. Да и водителям стоит задуматься: номера другого региона или страны сегодня не дают «индульгенции», и стоит пересмотреть свое отношение к другим участникам движения и жителям городов.

Проблема есть? Есть. Но решают ее пока односторонним методом: въезд запрещен! До свидания.

В Гродно, кстати, возможно, найдут свой путь. По слухам, вскоре электронная очередь заработает во всех пунктах пропуска. «Колейка» на подъезде к Брузгам, Берестовице или Привалке исчезнет, но отстаиваться, говорят, машины будут централизованно в одном месте. Понятно, что за плату, понятно, что с соответствующей инфраструктурой вокруг. И, скорее всего, паркинги разместят неподалеку от города. Тогда уж жалобы на то, что некуда деться, не пройдут, и драконовские методы и штрафы будут оправданы.

Сергей ГАВРИЦКИЙ.

Фото автора.

Рецепт лечения такой «болезни» для каждого города свой. Можно взять за основу российский опыт, где в крупные города просто решили не пускать в определенные часы или дни тяжелый транспорт, не озаботившись, впрочем, проблемами тех, кому действительно необходимо попасть в населенный пункт. Можно взглянуть на запад, где вместе с запретами и суровыми штрафами всегда стараются предложить достойную альтернативу.





Дорого, зато качественно,

или Белорусские дороги будут из бетона

В этом году в Беларуси возобновлено строительство цементно-бетонных дорог. Это позволит загрузить работой цементные заводы, на модернизацию которых потрачены огромные средства. Но готовы ли дорожные службы и бюджет страны к новым покрытиям? Ведь бетон из цемента значительно дороже асфальтобетона...

В бетон «закатают» вторую МКАД, а также магистральные улицы в крупных и малых городах, главные улицы поселков и деревень и даже парковки.

«Цементобетонные покрытия будут делать только при новом строительстве. То есть, это те дороги, которые строятся «с нуля», на которых нет движения. Это связано, прежде всего, с технологичностью работ», — утверждают в Министерстве транспорта и коммуникаций (Минтранс).

По словам начальника главного управления автомобильных дорог Минтранса **Евгения Рокало**, с каждым годом требования у населения к автомобильным дорогам все выше и выше. «Люди развиваются, люди посещают

другие страны, они видят, какие есть дороги в Европе, каждый желает, чтобы у него дома тоже были такие дороги», — отметил он.

Загрузить цементную отрасль

Эксперты утверждают, что основная причина внезапного перехода с традиционного асфальтобетона на более дорогостоящий бетон из цемента не столько забота об автомобилистах, сколько желание властей загрузить работой цементную отрасль. «Это положительно скажется на финансовых результатах цементных заводов», — не скрывает Вице-премьер **Анатолий Калинин**. Он отметил, что республика располагает всеми сырьевыми матери-

алами, включая цемент, песок, щебень, гравий. «Применяются незначительные объемы добавок для эластичности и прочности бетона, но это небольшая доля импорта», – добавил он.

С 2008 года на трех цементных заводах – «Кричевцементношифер», «Белорусский цементный завод», «Красносельскстройматериалы» (мощность каждого – 1,8 млн тонн) — проводилась дорогостоящая модернизация, направленная на увеличение производства. Однако сразу же после окончания модернизации все три завода оказались в числе убыточных предприятий страны. Белорусский цемент оказался дороже импортного. В конце 2013 года Министр архитектуры и строительства **Анатолий Черный** признался, что «после модернизации заводы остались с крупными кредитами перед белорусскими и зарубежными банками». Заводам пришлось продавать цемент в Россию ниже себестоимости. Решение о цементно-бетонных дорогах может «приподнять» цементные заводы. Но что будет с бюджетом, ведь в России тот же цемент стоит дешевле?

Цена вопроса

Главное достоинство бетона — долговечность: до 20–30 лет, в то время как асфальтобетонное покрытие используется максимум 7 лет. При этом цементобетонное покрытие первые 10–12 лет эксплуатации практически не требует трудозатрат, а асфальтобетон нужно периодически «латать». Кроме того, бетонная дорога выдерживает большие нагрузки, на ней не появляются колеи, как на асфальтобетоне. С наступлением весны они не испещрены ямами и трещинами. Единственная «слабость» такой дороги — деформационные швы между плитами бетонного покрытия: если не соблюдать технологию при их обустройстве или не ухаживать за ними, бетонная плита при перепадах температур будет разрушаться.

При всех плюсах бетонных дорог стоимость их строительства значительно выше, чем асфальтовых. Минстройархитектуры утверждает, что разбежка в ценах составляет около 30%, однако эксперты говорят о том, что бетонные дороги на 70–80% дороже асфальтовых.

Цементобетонные дороги выгодно строить на перспективу, ведь через 7–8 лет затраты на обслуживание бе-

тонной и асфальтовой дорог уравниваются, а потом бетонная дорога в эксплуатации начнет дешеветь. Однако для белорусской экономики, зависимой от внешних кредитов, может встать проблема: где взять деньги прямо сейчас?

Проявят ли интерес инвесторы?

Еще одна проблема — отсутствие опыта у дорожных строителей. Ведь бетонные дороги в Беларуси не строили около 20 лет. Соответственно, вся дорожная инфраструктура Беларуси «заточена» под строительство и ремонт асфальтобетонных дорог. Непонятно, что будет с дорогостоящими машинами и оборудованием, когда начнется массовая укладка цементобетонного

ЭТО ИНТЕРЕСНО!

В Европе бетонные дороги составляют 40% всех автомагистралей, в США еще больше — примерно 60% всех дорог. Знаменитые немецкие автобаны сделаны как раз из бетона. Россия может отказаться от асфальтобетонных дорог в пользу цементобетонных, если в ближайшие годы не улучшится качество отечественного битума. Кстати, трасса М1 (Брест-Минск-Москва) изначально была полностью бетонной, но со временем решено было покрыть ее слоем асфальта.

покрытия.

В мае текущего года Министр транспорта и коммуникаций Анатолий Сивак встречался с представителем компании Strabag AG. Стороны обсудили возможное участие Strabag AG в строительстве бетонных дорог на территории Беларуси. Австрийский концерн, который строит участок бетонной дороги в Казахстане, предлагал прийти в Беларусь с новыми технологиями и оборудованием и реализовать проект «под ключ». Однако вторую кольцевую автодорогу вокруг Минска будут возводить без участия австрийской строительной компании. Анатолий Калинин пояснил: «Strabag не заинтересовался нашим предложением, и мы сейчас реализуем проект за счет средств бюджета».

Адарья ГУШТЫН.

Фото из открытых источников.



Если вам случайно попались фото этих «водителей», немедленно останавливайте погрузку и обращайтесь «куда следует».

Оборотни на колесах

Нередко в практической деятельности экспедиторов и грузовладельцам приходится сталкиваться с кражами грузов: от банальных подрезов на стоянках до открытого «увоза» затаможеного груза на грузовиках мошенников, использующих фальшивые документы. Такими историями о дерзких преступлениях пестрит Интернет. Кого из них разыскали за это время? В лучшем случае — это единицы из сотен ловкачей, незаконно завладевших чужими грузами и безнаказанно скрывшихся вместе с ними в неизвестном направлении на фурах с перебитыми номерами...

В первую неделю ноября по Европе наблюдался застой импорта в страны СНГ. Этим и воспользовалась группа мошенников: заказчикам грузов под TIR начали поступать предложения перевезти их грузы не под TIR, а по CMR. Декать, у компании оформлена CMR-страховка, которая покрывает до 200 000 евро ущерба.

Мы не настаиваем, что все фирмы, предлагающие перевозку по CMR, — аферисты, однако рекомендуем от таких предложений все же отказаться, ибо под масками таких «европейских фирм с лицензиями» могут скрываться матерые пройдохи международного уровня. Проверка присланных мошенниками скан-копий страховки, документов на машину и ее водителя ничего не даст, хотя ни один из названных документов не является подлинным и не содержит полезной информации. К тому же преступники подделывают оригинал паспорта водителя. Взамен присланных скан-копий мошенники просят отправить документы клиента, которые могут впоследствии пригодиться для их новой инкарнации под другими именами. Документы будут снова сфальсифицированы, а их «владельцы» продолжают свою деятельность, ускользая от милиции, полиции и Интерпола...

Компании-призраки

Аккурат на Хеллоуин, 1 ноября, активизировались компании-призраки, в числе которых, например, болгарская фирма Ра-Дуга, почившая, по словам ее бывшего бухгалтера Джульетты Любеновой, еще в 2013 году. Как выяснилось впоследствии, мошенники «воскрешали» усопшие фирмы, использовали их скан-копии, вписав туда якобы оформленный транспорт: белый DAF с болгарскими номерами СА 4343 PP и серым тентованным полуприцепом СА 8013 MH, а также Renault C 5274 XK с рефрижераторным полуприцепом C 1428EK.

Нередко в подобных историях номера грузовых машин оказываются снятыми с легковушек. Но эти преступники подготовились отлично: применялись автомобильно-двойники реально существующих европейских фирм — из Болгарии. Как позже выяснили мои болгарские друзья, DAF с такими же госномерами принадлежит известной транспортной компании ET “Антоанета Ц”, которая работает на рынке перевозок уже 12 лет. По словам директора компании, оригинальный DAF в эти дни территорию Болгарии не покидал, чему есть неоспоримые доказательства. Настоящий Renault C 5274 XK — красного цвета, принадлежит крупной болгарской компании Enio Nikolov ET, имеющей идеальную репутацию. По словам представителя компании, их машина новая, 2014 года выпуска, в эти дни в стране, где совершались преступления, не въезжала.

Мошенники также присылали скан-копии водительских удостоверений некоего Добрева Тодора Станчева с фотографией усатого мужчины плотного телосложения и «многоподбородочного» скуластого Цанева Любомира Стойчева — оба якобы из болгарского города Варна. Как выяснилось уже после произошедшего инцидента, настоящий водитель машины DAF без усов и другой комплектации, а человек на втором водительском удостоверении — разыскиваемый с мая, согласно другому фальшивому удостоверению, Николов Николай Йорданов, из Софии. По-видимому, фальшивые номера заменяли настоящими за первым же углом после выезда со склада.

С клиентами связывалась мошенница, которая хорошо знает рынок грузоперевозок, говорит по-русски без акцента и представляется Еленой, обращаясь через skype к известным грузовладельцам, чьи данные размещались на транспортных сай-

тах. На аватарке скайпа — фото женщины с ребенком. Ничего подозрительного в этом нет: многие жены ведут финансовые дела своих мужей в качестве диспетчеров и бухгалтеров, пока те находятся в рейсе. Вначале темой разговора были, как водится, цена и порядок оплаты. Вскоре возникает небольшая неувязка: дескать, TIR на машине закончился два дня назад. Однако вскоре находится компромиссный вариант: карнет перевозчик откроет в другом городе Европы. «Это нормальная практика, — убеждает потенциальную жертву «диспетчер», — когда открывается TIR в другом городе Европы и другой европейской стране. У нас есть CMR-страховка». Далее идут звонки с болгарского номера, и эта самая Елена дает телефон польской экспедиции, с которой их фирма якобы постоянно работает. Такой ход нужен, чтобы авторитетное лицо «поручилось» за аферистов. Мошенница дала телефон агентства Granica 24, по которому девушка по имени Ева подтвердила, что эта компания собирается открывать TIR для этой фирмы в своей агентии...

7 ноября в Украине рабочий день. С компанией, представившейся EOOD «RADUGA VZH», были подписаны договор и заявка о перевозке бытовой техники, оплаченной киевской компанией ООО «Техношик», из Алитуса (Литва) в Киев. После того как машина с затаможенным грузом покинула терминал, преступники выключили мобильные телефоны. По месту назначения машина не прибыла...

А Ева рассказала следующее: ей действительно позвонил какой-то мужчина из Польши и поинтересовался, куда высылать TIR-карнет. Это подтвердил и ее коллега Дмитрий. К тому же звонивший говорил по-русски чисто, без акцента.

По факту кражи груза экспедитор написал заявление, возбуждено уголовное дело. Выяснилось, что эта история — лишь фрагмент в длинной цепочке афер, устроенных теми же пока не известными лицами.

Примечательно, что за несколько дней от этой же группировки пострадали как минимум еще четыре украинские компании. Одной из первых пострадавших чуть было не стала киевская компания ООО «Транс-Лайн», специализирующаяся на закупке бытовой техники из Европы. Однако директор проявил осмотрительность: ведь у них неоднократно так же точно пропадали грузы даже под TIR-карнетами. К тому же логиста насторожило: что делает болгарская машина в Бельгии? И диалог не

Аккурат на Хеллоуин, 1 ноября, активизировались компании-призраки, в числе которых, например, болгарская фирма Ра-Дуга, почившая, по словам ее бывшего бухгалтера Джульетты Любеновой, еще в 2013 году. Как выяснилось впоследствии, мошенники «воскрешали» усопшие фирмы, использовали их скан-копии, вписав туда якобы оформленный транспорт: белый DAF с болгарскими номерами СА 4343 PP и серым тентованным полуприцепом СА 8013 MH, а также Renault C 5274 XK с рефрижераторным полуприцепом C 1428EK.

Нередко в подобных историях номера грузовых машин оказываются снятыми с легковушек. Но эти преступники подготовились отлично: применялись автомобильно-двойники реально существующих европейских фирм — из Болгарии...

состоялся...

Отметим также, что пропавшие грузы были не из дешевых: Александр из Луцка лишился груза стоимостью в 120 тысяч евро, украинская компания «Полилог» (г. Хмельницкий) «потеряла» моющие средства компании Хенкель стоимостью в 130 тысяч евро. 6 ноября уже упомянутый нами белый DAF был нанят черниговской компанией «Альбатрос» для перевозки аккумуляторов из Берлина в Польшу, а днем раньше моющие средства из Вены не доехали до киевского клиента, в тот же день «ушел» ламинат из Дрездена, заказанный львовской компанией «Фортуна-Транс» на Молдову. Общая стоимость грузов, по скромным подсчетам, составила около 300 тысяч евро. Судя по количеству рейсов за столь короткий промежуток времени, грузы далеко уйти не могли. Где же находятся склады мошенников?

Злоумышленники предпочитали дорогие грузы. И это неслучайно! Ввиду политического хаоса мошенники уверены, что украинская милиция не сразу будет реагировать на заявления. CMR-страховка, присланные скан-копии документов с голограммой создают почти магическое доверие. Как запасной ход — «поручительство» с таможи. Также в Украине нередко аферисты, запрашивая у других фирм копии документов, открывали себе регистрации на транспортных сайтах и пользовались этими документами в мошеннических целях. Кто бы мог ожидать, что такое произойдет и на европейском уровне?

Казалось бы, следует срочно провести расследование, объявив мошенников в розыск. Но не тут-то было. Максимум реакции — это любительские публикации на страницах форумов транспортных блогов. Сам метод работы компетентных органов заключается в направлении запроса авто владельцу машины с этими номерами. Если номера оказываются липовыми, то и дело закрывается. Чтобы объявить машину в Интерпол, надо пройти определенную процедуру. На это уходит много времени, за которое товар можно успеть сбыть, а машины пустить в разборку...

Фура колесила по Европе без документов...

Совсем недавно мне довелось наткнуться на просторах всемирной паутины (немецкий сайт VKFTV) на заслуживающий вашего внимания случай, имевший место в самом центре Европы неподалеку

от Бари (Италия), на побережье Адриатического моря.

Два итальянских сотрудника дорожного контроля были поражены брешью в контроле за большегрузом, водитель которого даже не имел документов. И это не в каком-нибудь закоулке Европы, а в самом ее центре литовский водитель ехал по трассе на грузовике с немецким флагом, даже не имея права ездить по этим дорогам. Вопрос о лицензии вообще поставил водителя в тупик: шофер признался, что таковой не имеет и возит по Европе товары уже в течение нескольких лет. Карты для оплаты дорог у водителя не имелось, и по этой причине он не использовал цифровой тахометр. У водителя также не было CMR-накладной. Что это такое, водитель ответить не смог. В полуприцепе находилось 15 полных поддонов, которые были даже не закреплены...

Непонятным было и присутствие немецкого флага на «ничейной» фуре, не имеющей не только рабочего тахографа, но и не отвечающей элементарным техническим нормам. Также осталось загадкой, как водитель мог ездить по Европе таким способом в течение как минимум 28(!) дней. Сумма штрафа составила порядка 5900 евро с недопущением транспортного средства к эксплуатации. Сейчас устанавливаются владельцы груза...

**Дмитрий ТИМОШЕНКО,
Харьков, Украина.**

ЕСТЬ НАД ЧЕМ ЗАДУМАТЬСЯ...

Не удивлюсь, если потенциальные «комбинаторы», читая эти строки, уже вынашивают новый, еще более изощренный план своей преступной «схемы». Мы же, в свою очередь, очень рассчитываем на то, что читатель больше не будет слепо полагаться на документы от «известной европейской фирмы» и не станет попадаться в ловко расставленные сети. Можно возразить, конечно: любой преступник оставляет след, например IP-адрес, имя пользователя и прочие кибер-признаки. Однако, во-первых, для их отслеживания нужна оперативность действий соответствующих компетентных органов, а, во-вторых, являются ли все вышеуказанные «персональные данные» неоспоримыми доказательствами правонарушения? Но, в любом случае — бдительность не помешает. Еще как.



**«Переобуваемся»
за границей...**

К радости законопослушных граждан, выступающих за безопасность дорожного движения, и к большому неудовольствию других, которые предпочитают экономить на безопасности, 13 октября текущего года Президентом Республики Беларусь подписан Указ № 483. Этот нормативный правовой акт вносит изменения и дополнения в уже широко известный всем автолюбителям Указ от 28 ноября 2005 г. № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения».

Торговый сервис оказался на высшем уровне и действительно порадовал. Весь процесс, включая оформление документов и погрузку сотрудниками компании колес в багажник нашего автомобиля, занял считанные минуты — настолько все отлажено! Даже промелькнула мысль — вот бы у нас научились так работать! Но вот что касается прохождения границы, то прогнозы наших земляков не подтвердились: очередь из примерно 20 машин двигалась так медленно, что на территорию пункта пропуска мы попали нескоро.

Согласно документу автовладельцам предписано в обязательном порядке использовать на транспортном средстве зимние автомобильные шины. С 16 января 2015 года внесенные изменения вступят в силу, а пока они носят рекомендательный характер. В дальнейшем использовать зимние автошины будет необходимо с 1 декабря по 1 марта.

«Готовь сани летом, а телегу зимой» — эта бесспорная народная мудрость в отношении покупки зимних покрышек чаще всего не сбывается. И хотя «переобуться» в «зиму» рекомендуют, когда температура воздуха составит уже +7°C, некоторые «неторопливые» автомобилисты ждут первого снега, сопровождая это ожидание примерно такими словами:

— А может, у нас снега в этом году вообще не будет...

— Я зимой почти не езжу.

— Раньше зимнюю резину никто не покупал и нормально ездили...

Конечно, есть автовладельцы, которые «переобулись» сразу же, как только этого потребовали погодные условия. И никакая зима, будь то суровая, или, наоборот, дождливая, их уже не в силах напугать. Однако первый снег, покрывший столичные дороги 20 ноября, как это часто бывает, застал многих водителей врасплох, заставив срочно принять одно из двух простых и логичных решений:

экономим на резине и ставим машину на прикол;

покупаем зимние шины и продолжаем ездить.

Существует также определенная категория бесшабашных и рискованных парней, которые ездили, ездят и будут ездить на «лете», но на время оставим их в покое, ведь это тема другого, отнюдь не позитивного материала...

Сегодня же в зоне нашего внимания — покупатели зимних шин. Каждый из них решает этот вопрос по-своему — кто-то до-

веряет продавцам торговых точек или рекламе в разных ее проявлениях, кто-то основывается на чужом опыте, читая отзывы в Интернете, прислушивается к советам друзей, кто-то ищет «независимые» тесты различных изданий, кто-то покупает самую дорогую или самую дешевую резину...

Но, даже решив, ЧТО покупать, возникает еще один гамлетовский вопрос — ГДЕ? И тут тоже есть выбор — можно совершить покупку в Беларуси, а можно и у соседей — в России, Литве или Польше. Мы попытались разобраться, насколько экономически выгоднее покупать шины за пределами республики, и являются ли продавцы соседних стран серьезными конкурентами белорусским предприятиям.

Некоторые белорусские предприятия, реализующие импортные, российские и белорусские автомобильные шины, констатируют, что уровень продаж этой продукции значительно увеличился по сравнению с прошлым годом. Сразу на 30% по сравнению с минувшим годом вырос объем реализации у фирм, торгующих продукцией российских компаний АМТЕЛ и КАМА. Чуть меньше этот показатель в отношении импортных покрышек, еще меньше — белорусских...

— Большинство наших покупателей интересуются именно российскими брендами, — рассказал представитель одного из белорусских предприятий, торгующих шинами. — Это легко объясняется: россияне научились делать качественные колеса, при этом цена на них ниже, чем на импортный товар. К сожалению, не очень востребованы отечественные шины. В общем, шины у нас не залеживаются, наоборот — разлетаются очень быстро. И я бы не сказал, что мы очень страдаем от того, что кто-то из белорусов едет за шинами в Польшу, Литву или Россию. Не знаю, выгодно ли это, наверное, да, если ездят. Но считаю, что куда проще и быстрее купить резину у нас...

Но ведь критерий истины, как известно, практика, и мы, чтобы убедиться в справед-

ливости слов нашего собеседника и самим увидеть, как идет торговля зимними шинами, отправились в соседнюю Польшу — на белостокский рынок.

По пути к Белостоку на дороге то и дело натыкаешься взглядом на огромные придорожные рекламные щиты и растяжки на домах, призывающие приобрести шины. В самом Белостоке этот товар предлагают так много фирм, что даже примерное их количество сами поляки не смогли нам назвать. Но кое-какую информацию нам все же удалось раздобыть. Вот что поведал нам один из знатоков «шинного» рынка:

«Белорусы составляют примерно 40% от общего числа покупателей, остальные — это поляки, россияне. Кто-то делает заявку на шины через Интернет, кто-то приезжает и выбирает из того, что есть в наличии. Мы постоянно работаем над увеличением числа русскоязычных покупателей. Для этого создан сайт, где подробно расписан механизм покупки — от оформления заказа до возврата НДС. Возникающие вопросы помогает решить онлайн-консультант.

Мы знаем, что в Беларуси зимние шины стали обязательными с 2015 года. Думаем,

что именно в связи с этим уровень продаж у нас увеличился. Что касается покупательского спроса, то в соотношении «цена-качество» у нас практически всегда побеждает Vagun, в них оптимально сочетаются качество и привлекательная цена. Можно сказать, что к этой марке, как у польских, так и у белорусских клиентов, поистине народная любовь.

На все новые шины у нас официальная заводская гарантия — 2 года. Мы действительно принимаем возвраты по гарантии и заменяем их другими аналогичными изделиями...».

Наш визит в Белосток выпал на будний день, наверное, поэтому покупателей на рынке было немного. Возле небольшого торгового павильона на Кавалерийском рынке находилось человек пятнадцать, практически все говорили на русском языке — интересовались моделями, ценами, присматривались и щупали колеса. А кто-то уже сделал покупку и укладывал покрывшки в багажник.

— Не планировали покупать шины — мы едем из Литвы, решили через Польшу проехать, а потом домой, в Беларусь, — рас-



Мы знаем, что в Беларуси зимние шины стали обязательными с 2015 года. Думаем, что именно в связи с этим уровень продаж у нас увеличился. Что касается покупательского спроса, то в соотношении «цена-качество» у нас практически всегда побеждает Vagitt, в них оптимально сочетаются качество и привлекательная цена. Можно сказать, что к этой марке, как у польских, так и у белорусских клиентов, поистине народная любовь.

сказали два минчанина. — Заскочили на рынок. Людей сегодня немного, поэтому спокойно походили, посмотрели, набрели на этот шинный магазин и решили купить резину — все равно менять надо. По цене не знаем, но, кажется, дешевле, чем в Минске. Возврат НДС делать не будем, потому что для этого надо приехать обратно в Белосток, а это в наши планы не входит.

Познакомились мы и с семейной парой из Гродно, которые тоже интересовались зимними шинами:

— Мы в Белосток часто приезжаем, делаем покупки. Сегодня еще решили купить колеса на зиму. Выбрать тут есть из чего, цены ниже, чем у нас. Нет, предварительный заказ мы не делали — люди мы старой закалки, Интернета не знаем, поэтому приехали и сразу купили. НДС, конечно, возвращать будем, иначе, зачем же сюда ехать? Надо, чтобы выгода была...

— Не бойтесь больших очередей на границе, ведь придется по «красному каналу» ехать, декларировать, наверняка, не один час придется стоять? — поинтересовались мы.

— Нет, не боимся. Мы завтра утром домой поедим. Может, повезет — и очередь будет небольшая, проскочим! — оптимистично заявили гродненцы.

Мы тоже планировали свой отъезд из Белостока утром, поэтому, вняв речам опытных «шопоголиков» о легкости раннего прохождения границы, решили убить двух зайцев — первое, купить «зиму» для личного авто и второе — испытать на себе польский торговый шинный сервис и прохождение по «красному каналу» польско-белорусской границы.

Торговый сервис оказался на высшем уровне и действительно порадовал. Весь процесс, включая оформление документов и погрузку сотрудниками компании колес в багажник нашего автомобиля, занял считанные минуты — настолько все отлажено! Даже промелькнула мысль — вот бы у нас научились так работать!

Но вот что касается прохождения границы, то прогнозы наших земляков не подтвердились: очередь из примерно 20 машин двигалась так медленно, что на территорию пункта пропуска мы попали не скоро.

Сам пограничный и таможенный контроль прошел, однако, очень быстро. Слегка удивилась белорусская таможенница, увидев в багажнике только четыре шины и небольшой пакет из продуктового магазина:

— Это все, что вы везете? И декларируете только колеса? — протянула она и, махнув рукой в сторону родины, добавила: — Проезжайте!

...Пятиминутный контроль на границе, включающий декларирование и отметку в счет-фактуре на возврат НДС, потребовал изматывающего 5-часового ожидания. Около 60 у.е. было сэкономлено на четырех зимних покрышках. Для кого-то эта сумма покажется мизерной, для кого-то — большой. Для нас 60 у.е. стали приятным бонусом к командировочным расходам, но уверенности в том, что в следующий раз захочется провести несколько часов ожидания в приграничной очереди, уже нет...

Юлия АЛЬГЕРЧИК.

Фото автора.

Автор благодарит Дмитрия Карпушина (г.Белосток, Польша) за помощь в подготовке материала.



Надеемся, что эта сравнительная таблица поможет нашим соотечественникам принять решение и сделать свой выбор...

Типоразмер	Модель	Цена	
		Беларусь (долл. США)	Польша (долл. США) (брутто — цена с НДС, нетто — цена без НДС)
САМЫЕ ДЕШЕВЫЕ ЗИМНИЕ ШИНЫ			
185/65R14	Debica Frigo 2 (Польша)	65 — 73	50 брутто, 41 нетто
195/65R15	Dayton DW510 (Италия)	68 — 70	48 брутто, 39 нетто
205/55R16	Apollo Alnac Winter (Индия)	не представлены на белорусском рынке	73 брутто, 59 нетто
САМЫЕ ОПТИМАЛЬНЫЕ ШИНЫ ПО ПАРАМЕТРУ «ЦЕНА-КАЧЕСТВО» (популярные)			
185/65R14	Varum Polaris 3 (Румыния)	55 — 72	52 брутто, 42 нетто
185/65R14	Hankook W442 Winter i*sept RS (Китай)	65 — 81	55 брутто, 45 нетто
195/65R15	Varum Polaris 3 (Румыния)	60 — 71	53 брутто, 43 нетто
195/65R15	Yokohama W.drive V905 (Япония, Филлипины)	70 — 82	58 брутто, 47 нетто
205/55R16	Varum Polaris 3 (Румыния)	84 — 143	76 брутто, 62 нетто
205/55R16	Goodyear UltraGrip 9 (Германия)	120 — 138	113 брутто, 92 нетто
РОЗНИЧНЫЕ ЦЕНЫ НА ГРУЗОВУЮ РЕЗИНУ В ПОПУЛЯРНЫХ РАЗМЕРАХ			
315/80R22,5	CONTINENTAL HDR2+ 156/150L NAP	660 — 670	566 брутто, 460,2 нетто
315/80R22,5	BARUM BD22 154/150M NAP	550 — 560	450 брутто, 365,9, нетто
315/80R22,5	UNIROYAL DH100 154/150M NAP	570 — 575	477 брутто, 388 нетто
385/65R22,5	CONTINENTAL HSL2+ ECO-PLUS 160K	768 — 775	548 брутто, 445 нетто
385/65R22,5	UNIROYAL FH100 158L	589 — 595	462 брутто, 375,5 нетто



Нелегкий хлеб водителя, или Люблю свою профессию!

Как и обещали, мы продолжаем рассказывать на страницах журнала «TIR» о том, как живут представители «наших» профессий в других странах. Не так давно, посещая соседнюю Польшу, нам довелось познакомиться с еще одним интересным человеком — водителем-дальнобойщиком с почти 40-летним стажем работы в профессии. Именно ему и посвящена сегодняшняя рубрика «Образ жизни».

Польша — наша ближайшая соседка, наверное, поэтому судьбы наших стран и народов тесно и неразрывно переплетены. Всем известно, что этнические поляки являются одной из наиболее многочисленных национальностей в современной Республике Беларусь. Только в Гродненской области они составляют более

20% населения. То же самое можно сказать и о Польше, где белорусов также очень много. Наверное, поэтому, расхожий с советских времен в Беларуси афоризм — «курица не птица, Польша не заграница» актуален и по сей день.

Мы неплохо понимаем языки друг друга, поэтому посещаем эту

страну без боязни языкового барьера и, следовательно, без опасения быть не понятыми. Что уж говорить о Белостоке — национально-культурном центре белорусской диаспоры в Польше и одном из основных центров Польской православной церкви. И именно сюда приезжает с шопинговыми целями значительная часть наших соотечественников... Отправились в Белосток и мы, но вовсе не для походов по магазинам и бутикам, а чтобы посмотреть и послушать, как живет герой нашего материала — пан Александр СОЛОВЕЙ.

...Пан Александр с готовностью отозвался на наше предложение поведать о том, как живет он сам и его семья. Отрадно, что миф о закрытости людей по ту сторону границы в очередной раз развеялся. Александр оказался настолько отзывчивым,

что пока мы плутали по узким белостокским улочкам и переулкам, он, успешно заменяя навигатор с помощью телефона, помогал нам прокладывать маршрут и добраться до места нашей встречи.

Пан Соловей вместе с супругой живет недалеко от центра Белостока в собственной трехкомнатной квартире. Дома нас уже ждали близкие Александра — его жена Люба, старшая дочь Марта, зять Лукаш и два внука — Александр и Ясь.

— Мы поженились, когда нам было по 22 года, — рассказала Люба. — Мои родители помогли нам приобрести часть дома, у нас-то, молодых, денег тогда не было. Жилье, конечно, было маленькое — общая площадь всего 35 квадратных метров, печное отопление, на кухне только холодная вода, удобства на улице. Хозяйство мы тогда держа-





Кухня. На 9-метровой кухне есть практически вся необходимая техника, которая понадобится Любе, чтобы побаловать мужа домашними деликатесами.

ли — свиньи, кролики, нутрии... Сейчас у нас в собственности большая квартира, которую мы получили в 1992 году. В те годы она стоила огромных денег. Нам пришлось взять банковский кредит. К счастью, мы уже рассчитались со всеми долгами, и теперь квартира — наша.

— **Получается, что Люба была почти все время одна с детьми?**

— Именно так. Можно сказать, что половину совместной супружеской жизни вместе с дочками я ждала мужа из рейса. Разница в возрасте у детей небольшая — всего полтора года, поэтому старшая не особенно могла присматривать за младшей. Все заботы были на моих плечах. Но я не сетовала, прекрасно понимая, что у моего мужа такая работа и по-

этому такой образ жизни. Бывали, не скрою, и тяжелые моменты, когда слезы сами наворачивались на глаза... Но я старалась брать себя в руки и не унывать... А сейчас уже привыкла. Да и заняться мне есть чем: часто навещаю детей и внуков. Или девочки мои сами мне их привозят сюда. Так что свободного времени и сейчас в обрез. Кроме того, я работаю швеей — это одновременно и работа моя, и мое хобби, ведь на работе я шью для заказчиков, а дома — для себя и своих близких... Но даже сейчас я по большей части одна, даже на семейных торжествах иногда приходится бывать без супруга...

— Мы с сестрой всегда очень ждали отца, грустили без него, — присоединяется к разговору дочь Марта. — Мы бросались к нему на шею, едва



Бар. В баре у Александра большое количество напитков из разных стран.

папа переступал порог дома. Это был настоящий праздник, ведь из далеких рейсов он всегда привозил нам подарки. Однажды он привез нам из Германии двухкассетный магнитофон! А в Польше их тогда еще и в помине не было... Но свои плюсы тоже были. Папа несколько раз брал нас с собой в поездки. Мы с сестрой Варварой побывали в Германии, Англии, Франции. Никогда не забуду, как в начале 90-х годов впервые поехала с папой в Германию. На одной из немецких бензозаправок я зашла в туалет и в полном смысле слова обомлела: вокруг ослепительная чистота, воздух приятно пахнет и играет музыка! В Польше такого еще не было, наверное, поэтому это сильно впечатлило и врезалось в память. Вернувшись домой, я рассказывала об этом всем друзьям...

— Александр, расскажите немного о себе, как начинался Ваш путь в профессии? Как сейчас работаете?

— Мне сейчас 57 лет, из которых 37 отданы водительскому делу, так что за рулем я, можно сказать, с самой юности, — улыбается Александр. — Правда, несколько лет до этого поработал токарем, но у водителя заработок был побольше, поэтому решил сесть за баранку автомобиля, тем более что у меня появилась семья. Сначала колесил по Польше, потом появилась возможность выезжать в международные рейсы... Ни факсов, ни Интернета не было. Уедешь в рейс — и не знаешь, когда вернешься. Ведь дорога непредсказуема, то поломка какая-нибудь, то еще какая-то неподвиженная ситу-

ация. Хорошо, если получится из гостиницы или с почты позвонить и сообщить домой, что задерживаешься, чтобы не беспокоились... Происшествия тоже разные бывали. Только я жене никогда о них не рассказывал, чтобы не пугать, а то она меня в рейс не пустила бы больше. И вам тоже не расскажу, пусть останется со мной...

Сейчас многое изменилось. Технологии шагнули вперед — мобильная связь, Интернет, да и автомобильная техника новая — все в кабине сейчас компьютеризировано, навигатор, автоматическая коробка переключения передач. Многим кажется, что водитель — несерьезная профессия: едь себе, поглядывай в окошко на красоту разных стран, да еще и деньги получай за это. Мол, задай навигатору параметры конечного пункта в машине, посади в кабину обезьяну, дай ей ящик бананов, чтоб не выходила, и

— Где Вам удалось побывать за 37 лет? Какие страны оставили наибольшее впечатление от посещения? Что привозите из командировок?

— Проще сказать, где я не был — в Албании. Поначалу удивляло все, а сейчас дело обычное, ничем меня не удивить. Больше всего мне нравится ездить в европейские страны. В странах бывшего Советского Союза часто бываем, везде, кроме Украины, хотя я и раньше туда ездить не особо любил... Для меня это какая-то страна невезения — практически постоянно там случались какие-то неприятности, чаще всего с украинским ГАИ. А я, когда я вижу, что прав, не уступлю никогда, буду спорить до последнего, до хрипоты в голосе... В Беларуси бываю часто. Дороги у вас хорошие, чистые, порядок виден, люди добрые, приветливые.

А ЧТО У ВАС ЕСТЬ?

В собственности супругов:

трехкомнатная квартира 64 м²

а/м Dacia Duster 2013 г.в.

а/м Ford Fiesta 2002 г.в.

среднемесячный доход семьи — 5000-6280 тысяч злотых

(1195-1500 евро), из них:

коммунальные платежи — 700-800 злотых в месяц (167-190 евро);

расходы на продукты — 1000-1500 злотых в месяц (240-360 евро).

машина доедет куда положено! — засмеялся Александр. — Но я ностальгирую по старым временам, когда профессия водителя была очень уважаемой. Сейчас, мне кажется, водительский труд ценится меньше. Хотя мне с работодателем (предприятие Wimex. — Прим. авт.) повезло: у нас все по закону — от выплат до предоставления отпусков. А вообще большое количество поляков уехали работать в западные страны, ведь зарплаты там выше. На освободившиеся вакансии в Польше часто трудоустраиваются наши соседи — белорусы.

Что касается покупок, то сейчас я уже ничего не привожу домой из рейса. В Белостоке все есть, нет смысла везти откуда-то продукты или одежду. Бывает, иногда в Португалии или во Франции куплю бутылку хорошего вина — пусть стоит для гостей.

— Любите ли вы свою профессию? Советовали бы вы родственникам или друзьям выбрать профессию водителя?

— Профессию я свою очень люблю, и менять ее на другую никогда не собирался и не собираюсь, — заявляет Александр. — А вот рекомендовать

эту профессию не стану: отъездив всю жизнь, я понимаю, что у водителя — хлеб нелегкий.

— **Как вы проводите свободное время, куда ездите отдыхать в отпуск?**

— Между рейсами чаще всего хочется просто побыть дома, отдохнуть, пообщаться с дочками, внуками. Отпуск, как правило, мы проводим в деревне, у моей тещи. Ей 84 года, и она нуждается в нашей поддержке, ждет нас. Поэтому поехать в другую страну удается крайне редко. Как-то ездили в тур по Литве — дети подарили путевку на очередную годовщину свадьбы. В прошлом году также ненадолго ездили в Вильнюс.

— **Люба, как ваша семья живет сегодня? Как устроен ваш быт?**

— Наши дочери уже самостоятельные, обе получили хорошее образование. Сейчас Марта работает журналистом на радио, Варвара — бухгалтер, хотя сейчас она не работает — готовится стать мамой во второй раз. Живут наши девочки отдельно, но мы по-прежнему очень близки. По выходным дням мы посещаем православную церковь. Кстати, Александр, когда находится в рейсе в выходной день, обязательно найдет в чужом городе православную церковь и зайдет туда помолиться и поставит свечу...

Все вопросы по благоустройству дома я решаю сама, будь то ремонт или покупка новой мебели. Конечно, я советуюсь с мужем, жду его одобрения. Но, как правило, он всегда соглашается с моим мнением. Мебель, бытовая техника — в квартире все есть. Мы не гонимся за новыми моделями, все равно за модой не угонишься — настолько быстро все меняется. Но если захочется обновить что-то, то без проблем это делаем.

В нашей семье заведено, что все деньги распределяем сообща. Но это особенность именно нашего семейного уклада. А вообще в польских семьях бывает по-разному в этом отношении...

— **Как встречаете супруга из командировки?**

— Александр — большой гурман, очень любит покушать, поэтому к его приезду я готовлю разные лакомства.

Он очень любит мясные блюда, сало. Хотя он имеет возможность готовить себе в пути, все равно домашнюю еду никогда ничем не заменишь.

— **Не ревнуете ли Вы Александра из-за того, что много времени он проводит вне дома?**

— Нет, я его очень люблю и доверяю во всем. Он у меня замечательный. Никогда мне ничего не жалеет, все что угодно могу у него попросить, будь то шуба из норки, сапоги или платье. В прошлом году он мне купил автомобиль Dacia Duster. Мне никогда не приходили мысли о том, что я вышла замуж не за «того человека», или что Александр выбрал не ту профессию, или что надо что-то было изменить. Я счастливая женщина...

P.S. Когда материал готовился к публикации, мы узнали, что Варвара, младшая дочь Александра и Любы, подарила им внучку Меланию.

Поздравляем эту счастливую семью! Счастья, любви, добра и мира!

Юлия АЛЬГЕРЧИК.
Фото автора.





Не тяни с резиной!

Замена летней резины на зимнюю — дело затратное, а потому вряд ли эта насущная необходимость сильно радует транспортные компании, которые и без того зачастую сегодня работают на грани выживания. Несмотря на гибкую систему предложений — замена в кредит, доставка и прочие бонусы, с «переобуванием» рабочей машины никто не спешит. Некоторые транспортники привычно ставят свою машину на снежный период года в гараж, как бы анекдотично это ни звучало, мол, «сколько той зимы». Яркий тому пример — уменьшение в это время количества свободного транспорта. Однако не исключено, что транспортника, простаивающего зимой, соблазнят сезонно поднявшиеся фрахты, и он все-таки решится везти груз. На летней резине...

При температуре ниже 0 по Цельсию обычная резина начинает каменеть — машина при этом превращается в едва управляемые сани. Трасса еще не покрыта снегом, однако осадки уже сейчас нередко замерзают прямо на асфальте. Каждая пробуксовка, каждое новое препятствие на дороге — все это бьет по карману: износом резины, ходовой части, перерасходом топлива. И это в том случае, если резина не по сезону. Вот теперь подсчитайте, господа экономисты, во сколько обойдется ваша скупость, даже если вам повезло и такой «благородный» риск обошелся в пути без ДТП.

Хотя практика свидетельствует о другом: сколько происшествий имели место с участием даже легкового транспорта, обутого по-летнему! Задумайтесь: разве водитель собирался бить свою, а, тем более, чужую машину, чтобы отремонтировать потом как минимум две. А что говорить о грузовом транспорте, когда ты рискуешь собой, своей жизнью, дорогим транспортом, грузом и жизнями невольных участников происшествия?! И еще большой вопрос, признает ли этот случай страховым страховая компания?.. Вопрос риторический.

Вне сомнения, грузовые шины — отнюдь не дешевы. Благодаря развитию рынка, в Беларуси можно разжиться б/у резиной: по объявлениям в газетах и Интернете, да и просто на авторынках — этого добра сейчас хватает. Но! За относительно небольшие деньги мы приобретаем... кота в мешке. Допустим, покрышки «отходили» всего сезон. И если они не с авторазборки, то возникает закономерный вопрос: а почему хозяин решил от них избавиться перед самым началом сезона? Вариантов может быть несколько. Все они, впрочем, сводятся к одному и тому же выводу: вам продают хлам, на котором можно немного поездить до приобретения нормальной резины.

Еще один стандартный ход — замена частичная. Некоторые продвинутые транспортники переобувают только заднюю, иногда ведущую колесную пару. Мотивом такой замены может служить то ли скупость, то ли банальная стесненность в средствах. Мы не упоминаем о тех «предприимчивых» гражданах, у кого ма-

шины ездят, пока у них не начинается что-нибудь отваливаться. Вот помоял частично резину — и счастлив. Можно так сделать и тормоза: оставить колодки на двух колесах... Разве это не одно и то же? Или, допустим, купил пару, потом еще «наколядовал» на пару, потом еще...

А переднюю можно и б/у поставить. Это выход, что называется, от безысходности. Но он, понятное дело, далеко не идеален. Во-первых, это будет так или иначе распарковка: пока заменил еще одну пару, первая пара успела износиться, профиль «сел». Потому эффект от такой манипуляции слабый и кратковременный. Есть еще один выход: купил шины и катайся весь год! Потому что они — всесезонные...

Коммерция делает чудеса

Понятия «всесезонка» как такового не существует. Это придумали коммерсанты изначально исключительно для легковых авто. Впрочем, это понятие успешно перекечало в грузовой шиномонтаж. Существует расхожее мнение, будто сезонность покрышки зависит только от рисунка протектора. А, значит, чтобы не ломать голову, выкраивая рублики на сезонные затраты, стоит купить резину с универсальным рисунком протектора — и ездить спокойно круглый год. Однако забыли учесть такие факторы, как расположение корда внутри покрышки, мягкость и вязкость материала.

Всем известно, что зимняя резина не твердеет и даже «прилипает» при низких температурах. А что дает нам всесезонка? Читаем рекламу: ключевое слово «не заморачиваться». То есть сначала делаем, а потом думаем. Таков наш менталитет: пока гром не грянет, мужик не перекрестится, т.е. не заморачивается. А потом вы не отделаетесь смущенным «извини» хозяину вылетевшего в кювет при заносе груза. Надо будет говорить честно: «да не хотел я заморачиваться просто». Или пример еще более драматичный: не дай Бог, влетел в дрягую машину...

Одна из фирм-производителей покрышек называется более чем символично — «MATADOR», иными

Понятия «всесезонка» как такового не существует. Это придумали коммерсанты изначально исключительно для легковых авто. Впрочем, это понятие успешно перекечало в грузовой шиномонтаж. Существует расхожее мнение, будто сезонность покрышки зависит только от рисунка протектора. А, значит, чтобы не ломать голову, выкраивая рублики на сезонные затраты, стоит купить резину с универсальным рисунком протектора — и ездить спокойно круглый год. Однако забыли учесть такие факторы, как расположение корда внутри покрышки, мягкость и вязкость материала.

Наученные жизненным опытом водителя, по словам замначальника отдела научно-методического и правового обеспечения УГАИ МВД Александра Занимона, в основном исправно переобуваются зимой. И потому Указ Президента Республики Беларусь от 13 октября 2014 г. № 483, обязывающий сменить летнюю резину/«всесезонку» на зимнюю, вряд ли у кого из водителей вызовет протест. Наоборот, большинство водителей считают, что зимняя резина помогает избежать ДТП на скользкой дороге.

словами, как на корриде: либо ты, либо тебя. Эх, жаль, что нет «резиновой» компании под именем «КАМИКАДЗЕ»! Может быть, кому-то стало бы понятней... Впрочем, даже промоутеры «всесезонного счастья» не идут на сделку с совестью и потому не рекомендуют использовать «всесезонную» покрышку в период сильных морозов, а также для езды с предельно тяжелым грузом, тем более — выполнять рискованные маневры... То есть — только на легке и только прямо, желательно короткими перебежками. Разве это движение?!

Отметим также, что условно к «всесезонке» можно приравнять небрендовую зимнюю резину. Оптимальное соотношение цены и качества, предложенное из «третьих стран», может не выдержать главного экзамена — испытания дорогой.

Ты еще жива?..

И все же основная надежда у транспортников — на позапозапрошло-, позапрошло- и прошлогоднюю резину. Если она еще «жива». Ее грамотно ставить до наступления настоящих холодов и снегопадов, когда дорога покрыта кашицей, а за окном шкала термометра не стремится к отметке чрезвычайно низкой температуры — 10 и ниже по Цельсию. Однако ничего нет более постоянного, чем временное, в том числе — и решение. Вот так: поставили «старушку», перекрестились — и отправились в рейс. А тут прочие расходы, дорожающий дизель, а оттого, что проблема отложена в долгий ящик, она никуда не делась. И дай Бог, чтобы посреди трассы не «полез» корд.

А ведь нередко при погрузке допускают ошибки по размещению груза. Износ может обнаружиться незаметно и, увы, внезапно. Опыт — лучший учитель: хоть и берет дорого, зато объясняет доходчиво. Если резина свое отходила, значит, ее век прожит. И это — упрямый факт.

Обутые указом

Наученные жизненным опытом водители, по словам замначальника отдела научно-методического и правового обеспечения УГАИ МВД Александра Занимона, в основном исправно переобуваются зимой. И потому Указ Президента Республики Беларусь от 13 октября 2014 г. № 483, обязывающий сменить летнюю резину/«всесезонку» на зимнюю, вряд ли у кого из водителей вызовет протест. Наоборот, большинство водителей считают, что зимняя резина помогает избежать ДТП на скользкой дороге.

А нормативный правовой акт лишь дополнительно стимулирует владельцев транспортных компаний не экономить на безопасности. Хотя, вне сомнения, они идут на такие «экономические» шаги, как бы парадоксально это ни звучало, и тянут резину с решением этого вопроса вынужденно. А 75 тысяч рублей — это не удар по карману транспортника, а лишь тревожный сигнал — первый звонок, иначе говоря. Причем штрафовать начнут тех водителей, чьи автомобили будут «обуты» в летнюю и всесезонную резину в февральские лютые холода. Как штраф, скажем, за безбилетный проезд в автобусе. Попался один раз, а запомнил — на всю жизнь...

Дмитрий ТИМОШЕНКО.



Геннадий ЮКОВИЧ:

**«ЖИЗНЬ —
КАК ДОРОГА,
ДОЛЖНА БЫТЬ
СЧАСТЛИВОЙ
И ДЛИННОЙ...»**



...А дорога серою лентою вьется,
Залито дождем смотровое стекло,
Пусть автобус твой через бури пробьется,
Я хочу, шофер, чтоб тебе повезло...

(По мотивам старой песни)

Уже достаточно давно автомобиль, благодаря своей доступности, занял прочное место в нашей повседневной жизни, став ее поистине неотъемлемой частью. При этом все больше людей садятся за руль собственных авто и становятся автолюбителями. Все это, казалось бы, должно было снизить значимость профессии водителя. Но ведь настоящих профессионалов ценят и почитают в каждой сфере деятельности! А их, истинных мастеров своего дела, много не бывает. И встреча с таким человеком — Мастером (с заглавной буквы!) — всегда большая удача.

Сегодня моим собеседником является именно такой человек — Геннадий ЮКОВИЧ, отметивший совсем недавно свой 60-летний юбилей, а вместе с ним и 42-летие трудовой деятельности, неразрывно связанной с автомобилем, дорогой и рулем...

— **Геннадий Александрович, сердечно поздравляю Вас с юбилеем от имени всех читателей журнала «TIR» и тех, кому посчастливилось с Вами встречаться и в дороге, и в жизни! От всей души желаю Вам долгих счастливых лет, отличного здоровья и бодрости духа! Поделитесь с нашими читателями Вашим секретом успеха и хорошего настроения?**

— Большое спасибо за поздравления! Людей мне в жизни, в самом деле, встречалось немало, бывали разные встречи... Но в том, возможно, и залог счастливой жизни: относиться к каждому по-доброму и с благими намерениями. К тому же, я очень люблю свою работу и не могу представить себе иную профессию, где я мог бы приобрести столько неоценимого жизненного, человеческого и трудового опыта, как в профессии водителя.

— **Когда Вы впервые почувствовали, если можно так сказать, вкус управления транспортным средством?**

— Как и любой мальчишка, я не мог пройти мимо автомобилей, которых тогда на улицах городов было еще не так много. А в 18 лет я получил права категории А — на управление мотоциклом, вскоре сдал на категорию В, затем — на С и D.

— **Когда же началась Ваша трудовая деятельность, связанная с автомобилями? Неужели в 20 лет Вам доверили водить автобус?!**

— Здесь я Вас, наверное, немного удивлю: свою трудовую деятельность

я начал с работы слесарем в паровозном депо Витебского отделения железной дороги. Оттуда меня направили на курсы по специализации «помощник машиниста тепловоза и паровоза». Однако служба в армии вновь резко повернула мою жизнь: вспоминаются слова песни группы «Машина времени»: «Вот, новый поворот, и мотор ревет...», — только ревел тогда еще не мотор, а звенел корабельный колокол.

— **Отчего же? Неужели Вы служили на флоте?!**

— Именно! С 1972 по 1975 год я служил на Черноморском флоте. И уже после этого началась моя история, связанная исключительно с рулем. В общей сложности на протяжении 21 года я водил «Икарус»: шесть лет в 1-м автобусном парке города Минска и пятнадцать лет — во 2-м автобусном парке нашей столицы. Кроме обслуживания внутриреспубликанских рейсов довелось посмотреть через лобовое стекло на красоты зарубежья — Голландии, Франции, Чехии, Германии...

— **В чем для Вас была основная трудность, когда начинали работать водителем, тем более в такой непростой сфере, как пассажирские перевозки?**

— Основной трудностью поначалу было отсутствие опыта. А с опытом приходят и понимание, и профессионализм... Теперь по моим стопам, могу сказать с гордостью, пошел мой сын: после окончания Политехнического института (сейчас — БНТУ) он работает начальником участка Минского метрополитена — тоже транспортник!



— Вы никогда не хотели заняться бизнесом, например, иметь свою транспортную компанию?

— Нет, не хотел. Я работник государственных предприятий и ратую за то, чтобы они не отходили на задний план и не исчезали, а оставались конкурентоспособными и двигались в ногу со временем!

— Как бы Вы, с высоты прожитых лет оценили события своей трудовой жизни и тех людей, кто в ней был рядом с Вами?

— Каждый рейс для меня был уникальным. Если происходили непредвиденные ситуации — всегда ребята приходили на помощь, взаимовыручка была колоссальная! А если все шло гладко, то просто получал удовольствие от дороги, от тех мест, где довелось побывать, от закатов над золотыми полями, от синевы бездонного неба в морозный зимний день и даже — от осенней слякоти!

— Какие пять качеств Вы считаете важными для настоящего водителя?

— Всегда, а в наши дни наиболее остро, на мой взгляд, стоит проблема отсутствия взаимоуважения между водителями. Хотелось бы, чтобы каждый, кто садится за руль, не просто ощущал

«Хотелось бы, чтобы каждый, кто садится за руль, не просто ощущал свое преимущество, управляя более дорогим автомобилем, а в первую очередь понимал, что управляет средством повышенной опасности в равных со всеми условиях. Ведь и на дороге, и в жизни важны дисциплина и внимание. И тогда жизнь — как дорога, будет счастливой и длинной...»

свое преимущество, управляя более дорогим автомобилем, а в первую очередь понимал, что управляет средством повышенной опасности в равных со всеми условиях. Ведь и на дороге, и в жизни важны дисциплина и внимание. И тогда жизнь — как дорога, будет счастливой и длинной...

...Прощаясь в конце нашего долгого разговора, Геннадий Александрович, на мгновение задумавшись, произнес: «Да, выходит, что дорога — это моя жизнь...». И с этим нельзя не согласиться.

Татьяна ПАШКЕВИЧ.
Фото автора.

18-20 МАРТА 2015
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, КВЦ «ЭКСПОФОРУМ»



www.TRANSBALTIC-EXPO.ru

ТРАНСБАЛТИКА

Международная выставка по транспорту, логистике и складским технологиям



В рамках выставки:

**КОНГРЕСС ПО ТРАНСПОРТУ
И ЛОГИСТИКЕ**

Организаторы:  primexpo  ITE

+7 (812) 380 60 04, transbaltic@primexpo.ru