JOURNAL
TIR
TransInfoRoad

Transinfo.by
БЕЛОРУССКИЙ ПОРТАЛ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

№ 1 (16) январь 2015 г.

ТЕСТ-ДРАЙВ

стр. 53

Бизнес-джет с семейным уклоном

БЕЛОРУССКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ

ТРАНСПОРТ & ЛОГИСТИКА
9-я МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА и КОНГРЕСС

ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ИНЖИНИРИНГ
4-я МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
1-я МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

6 - 8.10.2015
Футбольный манеж, пр. Победителей, 20/2
Минск, Республика Беларусь

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА и КОММУНИКАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
T&C ЗАО «ТЕХНИКА и КОММУНИКАЦИИ»
Тел.: (375-17) 306 06 06, факс: (375-17) 203 33 86
E-mail: transport@tc.by http://tc.by

Компетентно

Закрепить можно всё!

стр. 18

Невыдуманные истории

Новый год встречаем... на работе

стр. 57



Уважаемые читатели интернет-журнала «TIR» и пользователи Белорусского портала грузоперевозок «Transinfo.by»!

Дорогие друзья!

Сердечно поздравляем Вас
с наступившим 2015-м годом
и светлым праздником Рождества!
Редакция журнала «TIR» от всей души желает Вам,
нашим читателям, пользователям, клиентам и партнерам,
всего самого доброго и светлого
в недавно наступившем новом году:
крепкого здоровья, бодрости, оптимизма, улыбок, любви и радости!
Пусть новый 2015 год принесет успех и процветание Вашему бизнесу
и, конечно, счастье и благополучие Вам и Вашим близким!
Пускай все трудности и невзгоды, с которыми довелось столкнуться
в 2014-м, останутся позади, а год 2015-й подарит Вам удачу и
поможет осуществить все Ваши мечты и самые заветные желания!
С Новым годом! С новым счастьем!

Поздравляя с зимним праздником прекрасным,
Пожелать мы Вам от всей души хотим:
Пусть далекие дороги будут безопасны
И за поворотом ожидает пусть удача Вас в пути!

Главный редактор журнала «TIR»

Дина КИРИЛЛОВА

содержание

Буква закона
НАЛОГИ И НОВАЦИИ. КАК ИЗМЕНЯЮТСЯ НАЛОГОВАЯ НАГРУЗКА И АДМИНИСТРИРОВАНИЕ В 2015 ГОДУ? 4

Интеграция
БЕЛАРУСЬ–КИТАЙ: КАКОВЫ ПЕРСПЕКТИВЫ СОТРУДНИЧЕСТВА? 14

Компетентно
ЗАКРЕПИТЬ МОЖНО ВСЁ! 18

Опыт
ДЕСЯТЬ РАЗ ВОКРУГ ЭКВАТОРА, ИЛИ КАКИЕ ОНИ — ДОРОГИ ПОЛЬШИ? 29

Мнение
ГОСПОШЛИНА НА ДОПУСК К УЧАСТИЮ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ: ПРОШЕЛ ПЕРВЫЙ ГОД... 40

Соседи
ПО ПОЛЮ ФУРЫ ГРОХОТАЛИ, ИЛИ УКРАИНСКИЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ В НЕМИРНОЕ ВРЕМЯ 45

Острая тема
ЗАПЛАТИТЕ ЗА РАБОТУ! 50

Тест-драйв
БИЗНЕС-ДЖЕТ С СЕМЕЙНЫМ УКЛОНОМ 53

Невыдуманные истории
НОВЫЙ ГОД ВСТРЕЧАЕМ... НА РАБОТЕ 57

На старт!
«ГОРЯЧИЙ ЛЕД» ЗИМОЙ НЕ ТАЕТ! 60

Доброе сердце
СТРАШНАЯ СКАЗКА СО СЧАСТЛИВЫМ КОНЦОМ 62

Автодайджест
НОВЫЙ ГОД ПРИШЕЛ В ЕВРОПУ... 65

JOURNAL TIR TransInfoRoad

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. Железнодорожная, 33.

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 (мтс), 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.





НАЛОГИ И НОВАЦИИ.

Как изменяются налоговая нагрузка и администрирование в 2015 году?

Сразу оговоримся: законопроект, содержащий в себе все изменения в области налогообложения на будущий год, к моменту подготовки этого материала еще находился на рассмотрении у Президента Республики Беларусь. И, тем не менее, еще в середине декабря в Минске прошла практическая конференция, в ходе которой представители налоговой службы дали обстоятельные комментарии в части исчисления и уплаты всех видов налоговых платежей с учетом предстоящих корректировок законодательства. Аудиторию слушателей в этот день составляли более полутысячи бухгалтеров из организаций самых разных сфер деятельности. Понятно, у представителей МНС должны были быть веские основания полагать, что львиная доля озвученных изменений и дополнений в Налоговый кодекс Республики Беларусь пройдет предстоящие «испытания» и вступит… в силу 1 января 2015 г. Да и потом, недавние события с введением налога на биржевые операции по приобретению иностранной валюты наилучшим образом подтверждают, что изменения могут произойти даже там, где их вовсе и не ждешь…

Что ж, давайте проанализируем отдельные из новаций, которые (доля вероятности этого весьма высока) ожидают всех нас в новом году. Как обычно, в декабрьском обзоре постараемся затронуть каждый из налоговых платежей, а также посмотрим, как изменятся налоговое администрирование и налоговый контроль с последним ударом часов в новогоднюю полночь.

Доход доходу — рознь

Начнем с того, что касается абсолютно каждого из нас — с подоходного налога с физических лиц. Тем, кого движение по карьерной лестнице привело на самые верхние ее ступени, такого рода информация будет полезна дважды. В первом случае станет понятно, какие средства сам руководитель должен уплатить в бюджет, во втором — что должен сделать налоговый агент (а именно в этой роли выступает любая организация, являющаяся нанимателем для своих работников) для того, чтобы исчислить, удержать у плательщика (работника) и перечислить в бюджет соответствующую сумму подоходного налога.

Об изменениях, его касающихся, рассказала на конференции **Светлана Шевченко, заместитель начальника Главного управления налогообложения физических лиц МНС**.

Первое и... так и хочется сказать, главное. Впрочем, на этот счет пусть каждый решает для себя сам. Ставка подоходного налога в Беларуси повышается с 2015 г. с 12 до 13 процентов. «Шкура неубитого медведя» уже поделена: дополнительные доходы, как сообщают республиканские СМИ, позволят создать источник для государственной поддержки семей, воспитывающих детей. Более того, в соответствии с Указом № 572 с 1 января в нашей стране появляется так называемый «семейный капитал», а также новый вид «детских» пособий.

Разумеется, это не единственное изменение, которое вносится в положения об исчислении и уплате подоходного налога с физических лиц. Что еще изменяется?

С 1 января 2015 г. уточняется порядок определения налоговой базы подоходного налога с физических лиц при получении дохода в натуральной форме в виде долей в уставных фондах организаций, паев в производственных и потребительских кооперативах. Такой доход будет определяться в размере части стоимости чистых активов организации, пропорциональной размеру доли физического лица в уставном фонде организации, или в размере стоимости пая, а не по балансовой стоимости имущества, приходящегося на долю физического лица в уставном фонде организации либо пай в



производственных и потребительских кооперативах. Подробные и полные формулировки ищите в статье 157 Налогового кодекса.

Претерпевает изменения перечень льгот по подоходному налогу с физических лиц.

В 2014 г. в Трудовом кодексе изменился порядок предоставления работникам компенсаций за выполнение ими трудовых обязанностей. К таким компенсациям в отдельных случаях отнесена оплата труда в повышенном размере, предоставление дополнительных дней отдыха и т.п. Учитывая, что согласно статье 90 Трудового кодекса под компенсациями понимаются денежные выплаты, установленные с целью возмещения работникам затрат, связанных с выполнением ими трудовых обязанностей, абзац восьмой подпункта 1.3 пункта 1 статьи 163 Налогового кодекса изложен в новой редакции. В частности, с 1 января 2015 г. освобождение от подоходного налога с физических лиц предоставляется в отношении компенсаций, связанных с возмещением работникам расходов, обусловленных выполнением ими своих трудовых обязанностей (включая возмещение, выплачиваемое в связи с переездом на работу в другую местность, возме-



Светлана ШЕВЧЕНКО,
заместитель начальника Главного управления налогообложения физических лиц МНС.

Первое и... так и хочется сказать, главное. Впрочем, на этот счет пусть каждый решает для себя сам. Ставка подоходного налога в Беларуси повышается с 2015 г. с 12 до 13 процентов. «Шкура неубитого медведя» уже поделена: дополнительные доходы, как сообщают республиканские СМИ, позволят создать источник для государственной поддержки семей, воспитывающих детей.

щением расходов при служебных командировках).

Кроме того, с учетом положений Указа Президента Республики Беларусь от 21 июля 2014 г. № 361 от подоходного налога освобождаются фактически произведенные и документально подтвержденные расходы по проезду к месту служебной командировки и обратно, по найму жилого помещения. При непредставлении плательщиком документов, подтверждающих оплату указанных расходов, суммы такой оплаты освобождаются от подоходного налога с физических лиц в пределах размеров, установленных законодательством.

Дополнительно заметим, в целях уточнения даты получения дохода при выплате командировочных расходов статья 172 Налогового кодекса дополнена нормой, согласно которой датой фактического получения дохода определяется день составления работником авансового отчета об израсходованных суммах в служебной командировке — при направлении плательщика в служебную командировку.

Предел льготируемых доходов в виде оплаты страховых услуг и размер социального вычета на страхование увеличивается с 12 до 16 млн руб.

Предлагаемые изменения пределов, как ожидают в МНС, позволят сохранить экономический стимул налоговой льготы для развития накопительного страхования и страхования медицинских расходов, а также повысят привлекательность договоров добровольного страхования жизни и дополнительной пенсии, являющихся внутренним источником долгосрочных инвестиций в экономику страны.

В целом, в главу 16 Налогового кодекса, положения которой регулируют порядок исчисления и уплаты подоходного налога с физических лиц, внесен ряд редакционных корректировок, направленных на систематизацию и улучшение ее норм.

Подоходный налог с физических лиц: полезно знать

В части исчисления подоходного налога произошли некоторые изменения, которые никак не связаны с работой субъектов хозяйствования вообще и транспортных организаций, в частности, однако знать о них совсем не помешает. Ведь, как уже было сказано, каждый из нас в разных жизненных ситуациях, связанных с получением доходов, является плательщиком налога.

С 1 января 2015 г. в результате корректировок статьи 153 Налогового кодекса доходы в виде сумм денежных средств, возмещаемых банками физическим лицам при их хищении со счетов, к которым выпущены в обращение банковские платежные карточки, не признаются объектом налогообложения подоходным налогом с физических лиц. Данная норма введена в

целях приведения Налогового кодекса в соответствие с Указом Президента Республики Беларусь от 16 октября 2014 г. № 493 «О развитии безналичных расчетов».

Новациями в Налоговый кодекс предусматривается комплекс изменений, обусловленных появившейся возможностью предоставления физическим лицам в лизинг имущества, в том числе жилых помещений. Разумеется, о предпринимательской деятельности в данном случае речи не идет.

Такая возможность появилась в результате принятия Указа Президента Республики Беларусь от 25 февраля 2014 г. № 99 «О вопросах регулирования лизинговой деятельности», а следствием этого стало внесение в статью 166 Налогового кодекса изменений, согласно которым с 1 января 2015 г. физическим лицам, состоящим на учете нуждающихся в улучшении жилищных условий, может предоставляться имущественный налоговый вычет в случае приобретения одноквартирного жилого дома или квартиры в соответствии с договором лизинга, предусматривающим выкуп предмета лизинга. При этом такой налоговый вычет устанавливается в размере стоимости предмета лизинга.

Для предоставления имущественного налогового вычета плательщик и члены его семьи дополнительно должны представить документы, подтверждающие фактические расходы на оплату лизинговых платежей.

На случай, если договор лизинга, предусматривающий выкуп предмета лизинга — одноквартирного жилого дома или квартиры, с физическим лицом в дальнейшем будет расторгнут, в статье 175 Налогового кодекса предусматривается обязанность для организаций или индивидуальных предпринимателей, расторгнувших такой документ, направить в течение 30 календарных дней со дня расторжения договора или внесения в него соответствующих изменений в налоговый орган по месту постановки на учет информацию с указанием причины и даты расторжения или изменения договора.

Кроме того, в соответствии с измененной статьей 166 Налогового кодекса при продаже имущества (в т.ч. жилых помещений, земельных участков) плательщик имеет право на имущественный налоговый вычет в сумме фактически произведенных и документально подтвержденных расходов, связанных с приобретением такого имущества. Соответствующий порядок предоставления вычета установлен статьей 167 Налогового кодекса.

Новациями в Налоговый кодекс предусматривается комплекс изменений, обусловленных появившейся возможностью предоставления физическим лицам в лизинг имущества, в том числе жилых помещений. Разумеется, о предпринимательской деятельности в данном случае речи не идет.

Чтобы остаться с прибылью

В отдельных государствах налог на прибыль явно путают с так называемым «налогом на роскошь». В Беларуси введение такого налогового платежа пока не рассматривается. Может быть, потому, что у нас, как в известной шутке, в словосочетании «налог на роскошь» большинство граждан хорошо знакомо только с первым словом?

Сам же налог на прибыль, по признанию представителей налоговой службы, в 2014 г. с точки зрения формирования плановых доходов бюджета оставался наиболее проблемным. По состоянию на сентябрь, по данным официальной статистики, более половины белорусских предприятий были нерентабельными или низкоэффективными, причиной чему явились недостаточный спрос на отечественную продукцию, неплатежи потребителей и, как следствие, нехватка денежных средств для финансирования текущей деятельности.

Впрочем, по мнению налоговой службы, здесь не все так однозначно. Как показывают результаты контрольной деятельности, снятие ограничений по учету расходов в качестве затрат, учитываемых при налогообложении, используется отдельными плательщиками для минимизации обязательств по налогу на прибыль. Сегодня плательщики активно ищут варианты отнесения на затраты различных расходов. Именно об этом свидетельствуют вопросы, поступающие в налоговые органы. Плательщики все чаще спрашивают, например, о том, можно ли относить на затраты для целей исчисления прибыли стоимость картин, цветов, которые украшают офисы для обслуживания клиентов, расходы на такси для поездки к месту работы и обратно и т.п. Учитывая такие настроения и заинтересованность плательщиков в экономии оборотных средств за счет налоговых

платежей, при проведении проверок налоговики намерены в числе прочего контролировать правомерность формирования затрат при налогообложении прибыли.

В то же время изменения в Налоговом кодексе с 2015 г. отчасти затронули вопросы отнесения отдельных видов затрат (расходов) к затратам (расходам), учитываемым при налогообложении. Эти изменения анализировал **Сергей Эйсмонт, начальник управления прямого налогообложения Главного управления методологии налогообложения организаций МНС.**



Сергей ЭЙСМОНТ,
начальник управления прямого налогообложения Главного управления методологии налогообложения организаций МНС.

Так, статья 131[1] Налогового кодекса изложена в новой редакции и предусматривает ограничение на включение в состав затрат (расходов), учитываемых плательщиком для целей исчисления налога на прибыль, процентов по ссудам (займам), а также и по плате за инжиниринговые услуги, маркетинговые услуги, консультационные услуги, услуги по представлению информации, управленческие услуги, амортизационным отчислениям по объектам права промышленной собственности, затратам по приобретению в собственность (пользование) товарных знаков и знаков обслуживания, неустойкам (штрафам, пеням), если расчеты по указанным платежам осуществляются с учредителями.

В частности, указанное ограничение распространяется на расчеты с иностранными учредителями (по отношению к которым плательщик является взаимозависимым лицом), а также на случаи, когда иностранный учредитель непосредственно не является стороной по договору, на основании которого предоставляется ссуда, реализуются или предоставляются услуги или объекты права промышленной собственности, но при этом выступает гарантом или иным образом обязуется обеспечить погашение задолженности белорусской организации по вышеуказанным платежам.

При расчетах плательщиков с белорусскими учредителями (по отношению к которым плательщик является взаимозависимым лицом) аналогичное ограничение по затратам предусмотрено по платежам за инжиниринговые услуги, маркетинговые услуги, консультационные услуги, услуги по представлению информации, управленческие услуги, платежи в связи с приобретением в собственность (пользование) объектов права промышленной собственности.

При этом предельная сумма таких затрат (расходов) для уменьшения налоговой базы по налогу на прибыль рассчитывается путем деления суммы каждого платежа, принимаемого в качестве затрат (расходов), на коэффициент капитализации, размер которого зависит от соотношения суммы задолженности перед учредителем к сумме собственного капитала (соответствующий доле участия учредителя).

Кроме того, с 1 января 2015 г. подпункт 2.1 пункта 2 исключен из статьи 130 Налогового кодекса, согласно которой затраты, производимые до начала осуществления деятельности организации, по освоению новых производств, цехов и агрегатов (пусковые расходы), отражаются в порядке, предусмотренном учетной политикой организации, но не ранее чем со дня начала осуществления соответственно деятельности организации, эксплуатации производств, цехов и агрегатов. Данное решение принято в целях дальнейшего сближения налогового и бухгалтерского учетов.

В связи с признанием с 1 января 2015 г. утратившим силу Декрета Президента Республики Беларусь от 30 июня 2000 г. № 15 «О порядке проведения переоценки имущества и обя-

зательств в иностранной валюте при изменении Национальным банком курсов иностранных валют и отражения в бухгалтерском учете курсовых разниц» статьи 130 и 131 Налогового кодекса дополняются нормами, согласно которым при расчете налога на прибыль учитываются расходы, связанные с покупкой иностранной валюты, в сумме разницы между курсом покупки и официальным курсом, установленным Национальным банком на момент покупки, для проведения расчетов за сырье, материалы, товары (работы, услуги) по использованным на их приобретение, а также выплату заработной платы займам, кредитам и уплате процентов по ним, по служебным командировкам за границу, по созданию (приобретению) инвестиционных активов, по оплате иных расходов, включаемых в состав затрат по производству и реализации товаров (работ, услуг).

Соответственно, иные расходы, связанные с покупкой иностранной валюты, в сумме разницы между курсом покупки и официальным курсом, установленным Национальным банком на момент покупки, не подлежат включению в состав затрат, учитываемых при налогообложении.

С 1 января 2015 г. из Налогового кодекса исключаются положения подпункта 1.3 пункта 1 статьи 131, согласно которым не учитывались при налогообложении стоимость товаров (работ, услуг), предоставляемых бесплатно, а также отпускаемых подсобными хозяйствами организации для общественного питания, и стоимость питания, товаров (работ, услуг), предоставляемых по льготным ценам либо с частичной оплатой.

Налоговый кодекс дополняется прямой нормой, согласно которой не подлежат включению в затраты, учитываемые при налогообложении, суммы уценки основных средств, доходных вложений в материальные активы, оборудования к установке, производимой в соответствии с законодательством, и суммы обесценения основных средств, долгосрочных активов, предназначенных для реализации, и инвестиционной недвижимости.

В измененном Налоговом кодексе, кроме того, закреплен порядок корректировки выручки от реализации товаров (работ, услуг), имущественных прав и соответствующих ей затрат в случае возврата покупателем (заказчиком) продавцу (исполнителю) товаров (отказа от выполненных работ, оказанных услуг), имущественных прав или уменьшения (увеличения) цены товаров (работ, услуг), имущественных прав.

В целях сближения с бухгалтерским учетом с 1 января 2015 г. предусматривается, что обязательные страховые взносы в бюджет государственного внебюджетного фонда социальной защиты населения Республики Беларусь и по обязательному страхованию от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний, начисленные в порядке, установленном законодательством, на все выплаты работникам, а также лицам, выполняющим работу по гражданско-правовым договорам, и не включенные в состав затрат, учитываемых при налогообложении, включаются в состав внереализационных расходов.

Некоторые изменения внесены в порядок переноса убытков на будущее, в нормы, предусматривающие возможность понижения общей став-

Статьи 130 и 131 Налогового кодекса дополняются нормами, согласно которым при расчете налога на прибыль учитываются расходы, связанные с покупкой иностранной валюты, в сумме разницы между курсом покупки и официальным курсом, установленным Национальным банком на момент покупки, для проведения расчетов за сырье, материалы, товары (работы, услуги) по использованным на их приобретение, а также выплату заработной платы займам, кредитам и уплате процентов по ним, по служебным командировкам за границу, по созданию (приобретению) инвестиционных активов, по оплате иных расходов, включаемых в состав затрат по производству и реализации товаров (работ, услуг).

В измененном Налоговом кодексе, кроме того, закреплен порядок корректировки выручки от реализации товаров (работ, услуг), имущественных прав и соответствующих ей затрат в случае возврата покупателем (заказчиком) продавцу (исполнителю) товаров (отказа от выполненных работ, оказанных услуг), имущественных прав или уменьшения (увеличения) цены товаров (работ, услуг), имущественных прав.

ки налога на прибыль, и т.д.

На 2015 г. сохраняется действующий в текущем году порядок уплаты налога на прибыль за IV квартал, т.е. уплата налога на прибыль за IV квартал 2015 г. производится не позднее 22 декабря 2015 г. в размере двух третей суммы налога на прибыль, исчисленной исходя из суммы налога на прибыль за III квартал 2015 г. с последующим перерасчетом в целом за 2015 г. и исчислением суммы налога на прибыль к доплате или уменьшению не позднее 22 января 2016 г.

Налоговое регулирование трансфертного ценообразования — это также затрагивает налог на прибыль — будет распространено на работы и услуги. На сегодняшний день такие нормы касаются исключительно товарных сделок при совершении внешнеэкономических операций. По этому платежу будут снижены пороговые значения, при которых налоговые органы смогут проверять соответствие налоговой базы, определенной плательщиком, на основании примененных им цен и налоговой базы, определенной налоговым органом с учетом рыночных цен. Такой критерий снижается с 60 млрд руб. до 1 млрд руб. за налоговый период.

Подвижки в налоге на недвижимость

Среди изменений, внесенных в главу 17 Налогового кодекса, которая регулирует порядок исчисления и уплаты налога на недвижимость, отметим, в частности, следующие. Так, уточнено положение, определяющее в качестве «необъектов» для целей исчисления налога на недвижимость сверхнормативное незавершенное строительство в части стоимости строительства, осуществляемого собственными силами без привлечения сторонней строительной организации. Таким образом, в объект налогообложения не включается только стоимость работ, выполненных собственными силами. Об этом сообщила **Наталья Кондратенко, заместитель начальника управления прямого налогообложения Главного управления методологии налогообложения организаций МНС**.

С 2015 г. налогом на недвижимость не облагаются сборно-разборные здания.

Местные Советы депутатов получили право увеличивать ставки налога не в 2 раза (как это было установлено до 2015 г.), а в 2,5 раза. Слабым утешением может послужить тот факт, что одновременно местные органы наделяются правом уменьшать ставки этого налога — также в 2,5 раза.

Налоговый кодекс дополнен нормами, устанавливающими порядок пересчета налога и подачи налоговых деклараций с внесенными изменениями и дополнениями в случае принятия соответствующими органами решения об исключении здания, сооружения из перечня неиспользуемых (неэффективно используемых) зданий, сооружений. Аналогичные нормы появились в этом документе на случай перехода с особого режима, предусматривающего уплату налога на недвижимость, на особый режим, не предусматривающий уплату налога на недвижимость, и наоборот.

В Налоговый кодекс внесены и некоторые другие изменения и дополнения по налогу на недвижимость.

Земельный налог: плюс 13,8% индексации

Как и в случае с налогом на недвижимость, в отношении земельного налога с 2015 г. не применяется двукратное увеличение ставки для земельных участков, занятых объектами сверхнормативного незавершенного строительства, которые организации возводят собственными силами.

Местные Советы депутатов в отношении этого платежа также получили право увеличивать (уменьшать) ставки налога не в 2, а в 2,5 раза.

Внесены корректировки в пункты 14 и 15 статьи 202 Налогового кодекса, касающиеся налогообложения земельных участков, используемых с нарушением установленного порядка (например, когда они своевременно не возвращены, используются не по целевому назначению и т.д.) — в частности, для целей взыскания налога в десятикратном размере.

Кроме того, статья 203 Налогового кодекса дополнена нормами, необходимыми для унификации налогового и бухгалтерского учетов, учитывая ситуацию, что прежде в соответствии



Наталья КОНДРАТЕНКО,
заместитель начальника управления прямого налогообложения Главного управления методологии налогообложения организаций МНС.

с правилами бухгалтерского учета земельный налог за земельные участки, занятые объектами сверхнормативного незавершенного строительства, не увеличивал стоимость объекта учета.

Наконец, с 1 января 2015 г. произошла индексация ставок земельного налога, — на 13,8%.

Некоторые особенности уплаты экологического налога

Субъектам хозяйствования следует обратить внимание на то, что с 2015 г. собственники отходов, не перечислившие владельцу объектов захоронения отходов экологический налог в сроки, установленные законодательством, должны производить его уплату в тройном размере.

Возмещение суммы экологического налога владельцам объекта захоронения отходов следует производить отдельной платежной инструкцией.

Сведения о задолженности по уплате сумм экологического налога за захоронение отходов производства представляются владельцем объекта захоронения отходов только после подтверждения имеющейся задолженности путем составления сверки расчетов по экологическому налогу с плательщиками, допустившими такую задолженность.

Ставки экологического налога, как и в случае с земельным налогом, проиндексированы на 13,8%.

НДС:
отремонтировать автомобиль станет дешевле

Что касается исчисления и уплаты налога на добавленную стоимость, который, как и в прежние годы, дает максимальные поступления в бюд-

Как и в случае с налогом на недвижимость, в отношении земельного налога с 2015 г. не применяется двукратное увеличение ставки для земельных участков, занятых объектами сверхнормативного незавершенного строительства, которые организации возводят собственными силами.
Местные Советы депутатов в отношении этого платежа также получили право увеличивать (уменьшать) ставки налога не в 2, а в 2,5 раза.

жет, то эти корректировки весьма многочисленные и требуют специального рассмотрения. В рамках этой статьи обратимся лишь к некоторым из тех новаций, о которых проинформировала на конференции **Светлана Новикова, начальник отдела косвенного налогообложения Главного управления методологии налогообложения организаций МНС**.

С 2015 г. объектом налогообложения НДС признается списание за счет собственных источников либо удержание из заработной платы работников стоимости питания, подписки на печатные средства массовой информации, приобретенных (оплаченных) организацией для своих работников и (или) членов их семей, а также для пенсионеров, ранее работавших в организации. Одновременно в отношении предъявленной суммы «входного» НДС установлено ограничение ее вычета.

С 1 января 2015 г. установлена нулевая ставка НДС при реализации

в 2015—2017 гг. авторизованными сервисными центрами работ (услуг) по ремонту, техническому обслуживанию грузовых автотранспортных средств нерезидентов Республики Беларусь. Как известно, на территории Беларуси расположены и действуют авторизованные сервисные центры известных мировых брендов, оказывающие услуги по техническому обслуживанию и ремонту грузовых автотранспортных средств Volvo, Mercedes-Benz, Scania, Iveco, DAF, Hyundai, Renault и др., которые смогут воспользоваться этим обнулением ставки налога.



Светлана НОВИКОВА,
начальник отдела косвенного налогообложения Главного управления методологии налогообложения организаций МНС.

С 1 января 2015 г. установлена нулевая ставка НДС при реализации в 2015-2017 гг. авторизованными сервисными центрами работ (услуг) по ремонту, техническому обслуживанию грузовых автотранспортных средств нерезидентов Республики Беларусь. Как известно, на территории Беларуси расположены и действуют авторизованные сервисные центры известных мировых брендов, оказывающие услуги по техническому обслуживанию и ремонту грузовых автотранспортных средств Volvo, Mercedes-Benz, Scania, Iveco, DAF, Hyundai, Renault и др., которые смогут воспользоваться этим обнулением ставки налога.

Отменено ограничение права налоговых органов в проведении проверки по вопросу обоснованности возврата из бюджета сумм налоговых вычетов по НДС в зависимости от размера данной суммы. До 2015 г. проверка проводилась только в случае, если заявленная к возврату из бюджета сумма налоговых вычетов по НДС превышала 3000 базовых величин. С 2015 г. такие проверки будут проводиться налоговыми органами независимо от размера заявленной к возврату суммы налоговых вычетов по НДС.

И вот еще, что важно. На этот момент уже обратила внимание **Элла Селицкая, заместитель Министра по налогам и сборам**. С января 2015 г. плательщикам, работающим в рамках Соглашения о взимании косвенных налогов, действующего в Таможенном союзе, а с 2015 года — в Евразийском экономическом союзе, будет предоставлен специальный сервис. До 2015 г. заявления о ввозе товаров плательщики представляли в налоговые органы на бумажном носителе. Теперь как импортеры, так и экспортеры, которые будут поставлять товары на территорию Российской Федерации, Казахстана, могут направлять указанные заявления непосредственно в электронном виде. Соответственно, налоговые органы будут проставлять необходимую отметку и направлять ответные сообщения плательщикам также в электронном виде.

Для реализации этого механизма на портале МНС реализован сервис, позволяющий белорусскому импортеру, являющемуся пользователем системы электронного декларирования, представлять в налоговый орган заявления в виде электронного документа.

Как надеются в МНС, это должно упростить востребованную плательщиками процедуру и одновременно помочь оптимизировать налоговой службе трудовые затраты на обслуживание плательщиков по данным вопросам.

В целом в ближайшей перспективе



Элла СЕЛИЦКАЯ,
заместитель Министра по налогам и сборам.

налоговая служба ставит перед собой задачу вообще уйти от бумажного документооборота, в первую очередь во взаимоотношениях с плательщиками...

Дополнительные инструменты контроля и ограничения

В заключение скажем несколько слов о дополнительных инструментах контроля, которые вводит в действие МНС с 2015 г., а также ограничениях, не затронутых в обзоре ранее.

С нынешнего года налоговые органы будут наделены правом получения из информационных систем государственных органов сведений, составляющих банковскую тайну физических лиц. Таким образом, с 1 января 2015 г. налоговая служба имеет право получать информацию от банков в отношении приобретаемой и продаваемой иностранной валюты через банковские организации.

Ряд *ограничений* появился или еще только появится в отношении налога при УСН. Так, *с 1 апреля 2015 г.* будет *введен запрет* на применение УСН организациями и индивидуальными предпринимателями, при предоставлении в аренду (иное возмездное и безвозмездное пользование) капитальных строений и зданий, сооружений, машино-мест, не находящихся у них на праве собственности (хозяйственного ведения, оперативного управления).

С 1 июля 2015 г. будет *установлен запрет* на применение УСН для организаций, доля участия которых в других организациях составляет более 25%.

А с 1 января 2015 г. для индивидуальных предпринимателей *закрепляется обязанность* уплачивать подоходный налог с физических лиц (по ставке 13 %, установленной с 2015 г.) вместо налога при УСН по доходам от коммерческих организаций, если индивидуальный предприниматель является одновременно как физическое лицо учредителем (участником) или, например, состоит в брачных отношениях (отношениях близкого родства, свойства) с учредителем (участниками, собственниками имущества) этих же организаций.

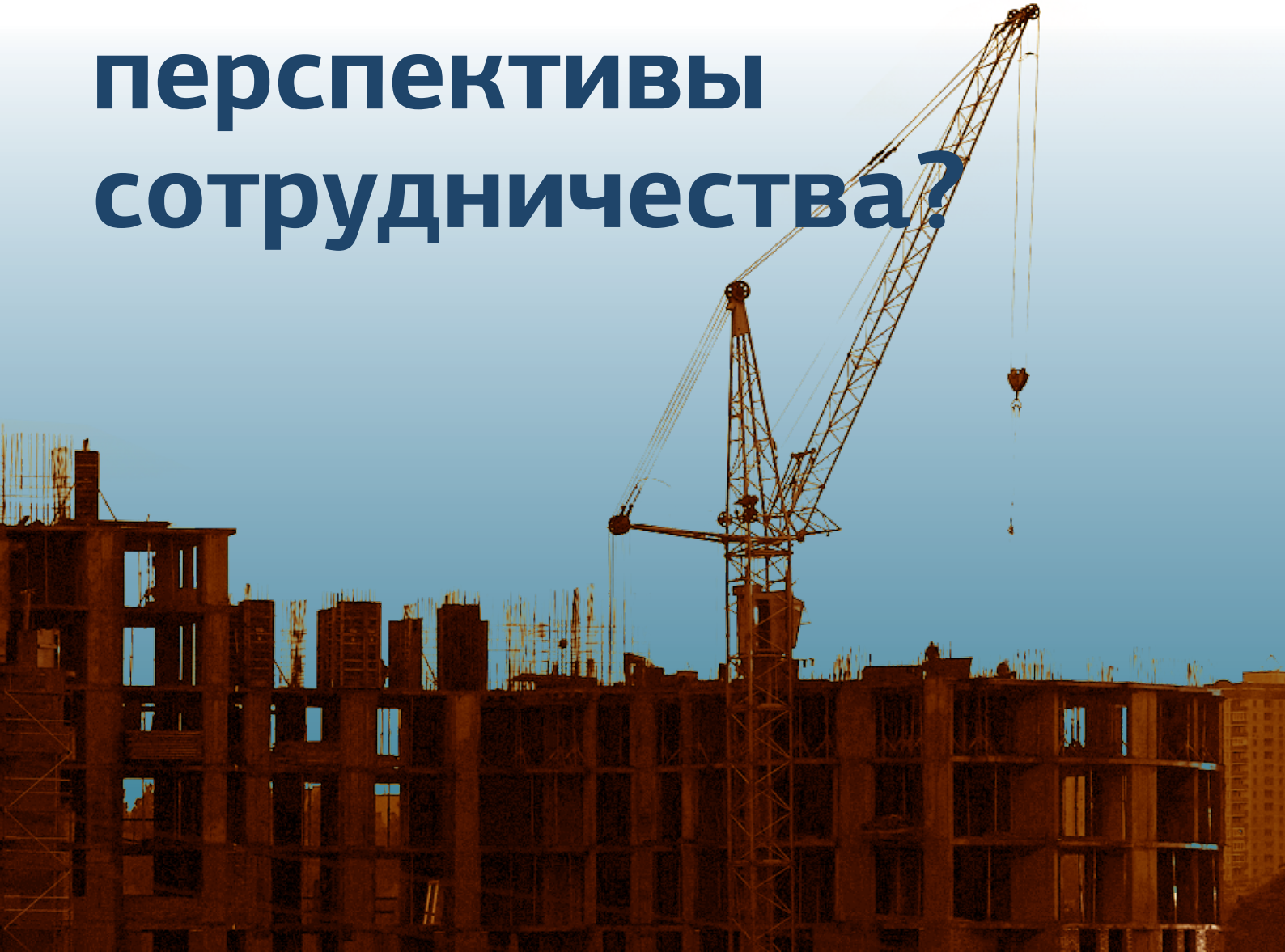
До 2015 г. заявления о ввозе товаров плательщики представляли в налоговые органы на бумажном носителе. Теперь как импортеры, так и экспортеры, которые будут поставлять товары на территорию Российской Федерации, Казахстана, могут направлять указанные заявления непосредственно в электронном виде. Соответственно, налоговые органы будут проставлять необходимую отметку и направлять ответные сообщения плательщикам также в электронном виде.

С этой же даты *устанавливается обязанность* по уплате земельного налога для плательщиков, которые применяют упрощенный режим налогообложения, независимо от площади занимаемых земельных участков (в настоящее время такая обязанность наступает при площади земельных участков, превышающей 1,5 га).

Вячеслав МИЛЬЯНЕНКО.
Фото автора.



Беларусь–Китай: каковы перспективы сотрудничества?



Китай — один из самых крупных партнеров Беларуси. Строительство совместного индустриального парка, реконструкция автомобильных и железных дорог, совместное предприятие по производству автомобилей, модернизация цементных заводов — проекты масштабные и затратные. Рассмотрим, какими успехами уже можно похвастаться, а что еще предстоит сделать...
В прошлом году торговый оборот между нашими странами превысил 3 млрд долларов, и Китай вошел в пятерку крупнейших торговых партнеров Беларуси.

Приоритетные сферы сотрудничества

В 2013-м во время официального визита Президента Республики Беларусь **Александра Лукашенко** в Пекин было подписано более 30 контрактов на сумму 1,5 млрд долларов. Самый крупный контракт — инвестиции в белорусско-китайское предприятие по производству автомобилей Geely (500 млн долларов).

Кроме того, до 2018 года Беларусь должна привлечь льготный покупательский кредит Экспортно-импортного банка Китая на сумму более 320 млн долларов и сроком на 15 лет для реализации инвестпроекта «Строительство АЭС в Республике Беларусь. Выдача мощности и связь с энергосистемой».

«БелАЗ» заключил контракт на поставку в Китай десяти карьерных самосвалов (9,2 млн долларов), а также на поставку запасных частей для карьерных самосвалов (еще 3 млн долларов).

«Гомсельмаш» и МТЗ также заключили крупные контракты на поставку техники и комплектующих в Китай.

Кроме того, было подписано кредитное соглашение по проекту электрификации участка железной дороги Гомель—Жлобин на сумму 80 млн долларов. В свою очередь, Белорусская железная дорога обязалась купить в Китае 18 грузовых односекционных электровозов переменного тока на сумму 117 млн долларов.

Беларусь и Китай договорились создать совместный торгово-логистический центр. Предварительно речь идет об одном из аэропортов на границе с Европейским союзом — в Брестской или Гродненской области.

Кто больше выигрывает от белорусско-китайской интеграции?

Старший аналитик Белорусского института стратегических исследований (BISS) **Денис Мельянцов** объясняет тесное сотрудничество Беларуси с Китаем, скорее, не экономической, а политической выгодой. «Китай не выставляет Беларуси политических условий. Это крупная страна, готовая инвестировать в масштабные проекты. Однако стоит понимать, что субсидировать экономику нашей страны, как это делает Россия, Правительство КНР не станет», — отмечает эксперт.

Для Беларуси же сотрудничество с Китаем — возможность показать миру,

ЧТО ЭТО?

Проектное финансирование — это китайские инвестиции в конкретные проекты со сравнительно малой кредитной ставкой. Беларусь берется отдавать эти деньги из доходов, которые даст этот завод или проект. Фактически такая схема представляет собой целевой кредит, который выдается китайской стороной. Выгода от сотрудничества с Китаем по такой схеме — меньшая кредитная ставка по сравнению с российскими и западными кредитами. С другой стороны, есть реальные и потенциальные издержки.

До 2020 года под Смолевичами должна появиться особая экономическая зона, где на 50 лет вводится специальный правовой режим и создается совместное белорусско-китайское предприятие (доля Беларуси — 40%, Китая — 60%). Инфраструктура парка включит в себя многоквартирное и усадебное жилье, промышленные, транспортные объекты. По планам администрации, на территории парка будут жить 25 тысяч человек. Общий объем инвестиций на обустройство всей территории парка около 6 млрд долларов...

что она работает с мировым лидером, заручиться политической поддержкой на международной арене. Товарооборот между странами — на стороне Китая. «Таким образом, для Беларуси в этом сотрудничестве политической выгоды гораздо больше, чем экономической», — считает Мельянцов.

Для Китая, по мнению эксперта, Беларусь интересна как рынок сбыта своей продукции. «Существует версия, что Китай будет переносить «грязное производство» на наши территории, хотя подтверждений этому мы пока не имеем. Однако уже сейчас понятно: Китай заинтересован, чтобы продукция совместных предприятий через Беларусь шла на европейский рынок, а также в том, чтобы трудоустроить своих рабочих. Велика вероятность массовой миграции в Беларусь в связи со строительством индустриального парка под Смолевичами», — считает старший аналитик BISS.

Младший научный сотрудник Белорусского экономического исследовательско-образовательного центра (BEROC) **Мария Акулова** обращает внимание, что Китай выдает связанные кредиты. «Мы берем в Китае кредит на электрификацию железной дороги, но на большую сумму закупаем китайские электровозы. Кроме того, все технологии, все товарные фонды, может быть, даже рабочая сила — все это китайское. Наша в этом — только территория, на которой строятся эти предприятия», — говорит эксперт.

К примеру, строительные работы на участке дороги М5 Жлобин-Гомель осуществлялись за счет кредита Эксимбанка КНР, генподрядчиком выступила китайская корпорация по строительству дорог и мостов China Road and Bridge Corporation. С белорусской стороны участие в строительстве принимали субподрядные организации из Гомельской области.

По мнению Акуловой, в большей выгоде оказывается Китай.

«Они очень заинтересованы в том, чтобы получить здесь свое производство. Рядом два больших рынка сбыта — Россия и ЕС. Так что выгода в долгосрочной перспективе для Китая очевидна», — считает она.

Беларусь же получит выгоду в краткосрочной перспективе — просто потому, что нам очень нужны деньги. «Беларуси необходимы средства, ресурсы, и китайские кредиты — это один из немногих способов эти ресурсы получить. У нас большой вопрос с приватизацией устаревших предприятий, с российскими кредитами, с greenfield-инвестициями», — говорит Акулова.

Связанные кредиты — общемировая практика отношений сильных стран со странами слабыми.

«Всегда страны с избытком капитала, более умные, более удачливые, более развитые, диктуют свои условия тем, кто просит. Это мировая практика. И, естественно, все инвестиции и деньги мы получаем на их условиях, — говорит экономист **Леонид Заико**. — Китай прекрасно видит, что Беларусь живет в долг. И в то же время, в Беларуси есть то, чего нет в Западной Европе, — свободная земля. Поэтому Беларусь для Китая так привлекательна: сначала кредиты, все здесь построить, а потом можно и переселить сюда какую-нибудь китайскую провинцию».

Что же касается общих производств, то, по словам Заико, китайские технологии хуже, чем немецкие, японские и даже российские. «И рабочие китайские низкой квалификации. Я разговаривал с нашими инженерами, которые работают в энергосбережении, в энергосистеме и которые соприкасались с китайцами, модернизирующими наши ТЭЦ. Они просто шокированы такой низкой квалификацией китайских инженеров», — отмечает экономист.

Основной тип инвестиционного сотрудничества Беларуси с Китаем — это **проектное финансирование**. Размер прямых иностранных инвестиций из Китая остается малым.

«Прежде всего, подобные сделки традиционно содержат пункт о том, что не менее 50-70% материалов и оборудования для реализации проекта Беларусь должна заказать непосредственно у Китая. Это ведет к увеличению отрицательного торгового сальдо с Китаем и ограничивает Беларусь в поиске других поставщиков продукции, с более выгодным вариантом по качеству и цене. Это может сказываться на качестве оборудования. Как пример — авария китайской турбины на минской ТЭЦ-5», — отмечает аналитик Белорусского института стратегических исследований **Андрей Елисеев**.

Таким образом, Китай через связанные кредиты сбывает свою продукцию и имеет определенный доход в виде

выплат по кредиту. Беларусь же привлекает денежные ресурсы для модернизации под довольно низкую ставку, но такая схема имеет свои отрицательные последствия, и стоит смотреть по отдельным большим проектам, насколько она выгодна.

«Так, модернизированные за китайские деньги цементные заводы в первой половине 2013-го вошли ТОП-20 самых убыточных белорусских акционерных предприятий», — приводит пример эксперт.

«Стройка века» — белорусско-китайский индустриальный парк

До 2020 года под Смолевичами должна появиться особая экономическая зона, где на 50 лет вводится специальный правовой режим и создается совместное белорусско-китайское предприятие (доля Беларуси — 40%, Китая — 60%). Инфраструктура парка включит в себя многоквартирное и усадебное жилье, промышленные, транспортные объекты. По планам администрации, на территории парка будут жить 25 тысяч человек. Общий объем инвестиций на обустройство всей территории парка около 6 млрд долларов.

По мнению специалистов, государственные затраты в этом проекте минимальные. Беларусь оплачивает лишь то, что будет строиться за периметром парка, на это пойдет около 100 млн долларов. Сумма иностранных инвестиций оценивается в 3-4 млрд долларов.

Известно, что на территории парка будут размещены предприятия машиностроительной, электронной и химической промышленности. Многие крупные китайские корпорации, в том числе «CITIC», «SYNEMACH», «GEELY», «BUCC», «ZTE», «HUAWEI», уже заявили о готовности внести инвестиции в совместные проекты.

В обществе неоднозначная реакция по отношению к индустриальному парку. Во-первых, местные жители опасаются загрязнения территорий. Масштабный проект по плану займет 9 га земли, рядом находятся заказники и водохранилище. Кроме того, белорусы опасаются массовой миграции граждан Китая, которая ожидается с вводом в эксплуатацию объектов, говорит доцент кафедры управления региональным развитием Академии управления при Президенте Республики Беларусь **Ирина Загорец**.

«Я обсуждала эту тему в разных аудиториях — и с руководителями предприятий, и с инженерами. Они признают, что китайцы работают добросовестно, что это трудолюбивый народ, но у себя на предприятии они бы их видеть не хотели, — отмечает эксперт. — Китайцы довольно мирный народ, живут по законам, придерживаются своих традиций, но они практически не адаптируемы в обществе. Они создают свои закрытые диаспоры и в Европе, и в Америке, и в России. Иногда в китайский квартал даже местные жители города и полиция не могут попасть».

Однако чиновники настаивают, что строительство белорусско-китайского парка даст приток инвестиций и приход транснациональных компаний в Беларусь. Китайская сторона готова это подтвердить.

«Китай и Беларусь имеют мощную положительную динамику технико-экономического сотрудничества, особенно в области строительства инфраструктурных объектов, — отметил в интервью журналу «Дело» советник по торгово-экономическим вопросам посольства КНР в Беларуси **Лю Сюесун**. — Успешно осуществлен целый ряд проектов, в том числе по реконструкции Минских ТЭЦ-2 и ТЭЦ-5, модернизации нескольких заводов по производству цемента, электрификации железной дороги на участке Жлобин—Осиповичи. Кроме того, благодаря реализации китайско-белорусского проекта, Березовская и Лукомльская ГРЭС включились в единую энергосеть страны. Также началось строительство завода по производству сульфатной беленой целлюлозы в Светлогорске, Витебской ГЭС, линий электропередач на Белорусской АЭС и ряда других важных проектов».

Китайский дипломат обращает внимание, что Беларусь находится на западном участке «Шелкового пути» — как раз на стыке Евразии и Западной Европы. В последнее время по трансконтинентальной железнодорожной магистрали между Китаем и Европой значительно увеличился поток грузов, поэтому Китай готов усилить реальное взаимовыгодное сотрудничество с нашей страной.

Адарья ГУШТЫН.

...Известно, что на территории парка будут размещены предприятия машиностроительной, электронной и химической промышленности. Многие крупные китайские корпорации, в том числе «CITIC», «SYNEMACH», «GEELY», «BUCC», «ZTE», «HUAWEI», уже заявили о готовности внести инвестиции в совместные проекты.



ЗАКРЕПИТЬ МОЖНО ВСЁ!

...Герой нынешнего интервью подошел бодрым, уверенным шагом, широко улыбаясь. «Здравствуйте, я — Анатолий Шмелев», — протянул руку он. Я ответил на крепкое рукопожатие и про себя подумал: «Ну, точно, капитан». Его имя сегодня известно многим и в нашей стране, и далеко за ее пределами. Во всяком случае, многим из тех, кто занимается перевозками, логистикой, экспедиторскими услугами...

Закончив 17 лет назад карьеру капитана дальнего плавания морского лесовоза, Анатолий Шмелев остался верен теме перевозок и вот уже 17 лет работает на рынке страховых услуг. Сам о себе он говорит так: «Я — морской сюрвейер и аварийный комиссар, занимаюсь исследованием происшествий, связанных с перевозкой грузов». В его визитке — официальное «заместитель директора, старший эксперт Бюро независимых сюрвейеров и страховых экспертов ООО «Руссюрвей» (Минск, Беларусь)». В научной деятельности Шмелев до недавнего времени руководил научной группой «Безопасное размещение и крепление грузов» центра «Управление перевозками грузов автомобильным транспортом» в НИИ автомобильного транспорта. А еще он активно работает за рубежом, много ездит. В прошлом году стал одним из основателей некоммерческой Европейской ассоциации содействия логистическим компаниям EUMOS. Одним словом, из тех людей, кто успевает везде и всюду. Именно ему захотелось задать несколько вопросов о креплении грузов — проблеме, острота и актуальность которой стала очевидной после разговора о страховании перевозок. Это интервью было опубликовано в одном из предыдущих номеров «TIR». Анатолий Васильевич согласился побеседовать и с ходу заинтриговал: «По моему убеждению и опыту, закрепить можно абсолютно все!..».

«Ахиллесова пята» грузоперевозок

— Анатолий Васильевич, как так получилось, что Вы занимаетесь исследованием происшествий, связанных с перевозкой грузов?

— На самом деле, сфера моей деятельности значительно шире. Поле экспертизы, в котором я работаю, велико. В него попадают, к примеру, повреждение дорожного полотна строящейся автодороги на Кавказе, такие случаи, как обрушение металлоконструкций склада в Латвии... Что при этом требуется? Определить характер, причины и размер ущерба, понять, попадает ли авария под страховой полис, и так далее.

— А грузы? В первую очередь, я имею в виду, конечно, автомобильные перевозки...

— В перевозке грузов автотранспортом есть своего рода «ахиллесова пята» — их крепление. Практика показывает, что причиной 70 процентов несохранных грузов является их недостаточное крепление. Более того, причиной 40 процентов ДТП, происходящих с участием одного транспортного средства, является потеря управляемости транспортного средства в связи со смещением плохо закрепленного груза. Это моя личная статистика, но, поверьте, эти цифры отражают реальную действительность.

Когда что-то происходит с грузом, в дело вступают страховые организации. Свои риски сегодня страхуют все — и экспедиторы, и перевозчики, и грузовладельцы нередко. Все верно: в результате неудачной перевозки можно остаться попросту без денег. Но чьей страховой организации возмещать ущерб? Может быть, есть основания, по которым страховая компания откажет в возмещении? Вот тут и возникают споры, требующие компетентного, экспертного мнения. А суммы, предъявляемые к уплате в соответствии с судебными исками, могут быть просто астрономическими. За примером далеко ходить не надо. Я буквально в двадцатых числах ноября вернулся из азиатской республики, где ЧП, если так можно сказать, произошло во время перевозки большой и дорогостоящей единицы оборудования. Стоит она... 2 миллиона евро, а «уронили» груз с железнодорожной платформы уже на конечном участке длительной транспортировки при спуске с горки.



Посчитанный убыток почти сразу составил 750 тысяч евро. Однако это как раз тот случай, когда все застраховано и перестраховано на западном рынке. Так что экспедитор уже не испытывает давления из-за необходимости уплаты названных сумм.

Кто прав, кто виноват?

— А кто чаще оказывается виноват в случаях утраты груза? Есть ли у Вас такая статистика?

«После того как груз приходит практически уничтоженным в Санкт-Петербург, итальянцы, отправлявшие груз из исходной точки, присылают фотографии того, как идеально они закрепили груз в транспортном средстве. Не груз, а конфетка! Но кто-нибудь должен был подумать, что он (груз) будет за время своей транспортировки к заказчику перегружаться три раза, в трех разных странах! А отправитель сэкономил на упаковке. И это тоже не редкость. Зачем, кажется, на нее тратиться, если понадобится она лишь раз в жизни?.. Но полезно не забывать: стандарты настаивают — «упаковка товара должна обеспечивать полную защиту товара от любого вида повреждения и коррозии с учетом длительности транспортировки и хранения его в автомобильном транспорте».»

— Давайте прежде выясним, что мы подразумеваем под несохранением груза. Это поможет нам понять, кто виноват. Неправильные упаковка, укладка и крепление груза — вот «три кита», на которых преимущественно держится статистика повреждения перевозимых грузов. Конечно, отдельно необходимо сказать о случаях воровства и вооруженного ограбления, лидирующих по суммам нанесенного ущерба. Но тут как раз все объяснимо: преступные действия хорошо планируются, грабители целенаправленно выбирают груз дорогой и ликвидный. Так что не стоит удивляться тому, что дешевые грузы не фигурируют в сводках такого рода дорожных происшествий.

Но если при ограблении перевозчику противостоит хорошо подготовленный преступник, то кого винить в случае, когда груз поврежден по причине ошибок при упаковке, укладке и креплении грузов? Здесь все нередко объясняется недостаточным профессионализмом. В том числе перевозчика.

Почему же именно перевозчик оказывается в центре внимания? Да потому, что именно его заочно считают виновным. Мол, мы тебе для перевозки, на ответственное хранение, дали чужой груз, а ты его повредил или уничтожил, — логика у всех других участников контракта примерно такая. Примерно так записано в КДПГ (Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов. — Прим. авт.), которая определяет, что перевозчик отвечает за все, если не докажет обратное. Если дословно, то в соответствии со статьей 17 *«перевозчик несет ответственность за полную или частичную потерю груза или за его повреждение, произошедшее в промежуток времени между принятием груза и его сдачей, а также за опоздание доставки».*

— А в действительности?

— В действительности все, конечно, бывает по-разному, но начинается, часто, одинаково. Успех перевозки оказывается доверенным всего двум человекам — водителю погрузчика и водителю большегруза. Первый стремится поскорее загрузить автомобиль, второй — думает, что сейчас его загрузят и он тронется в путь. Нередко грузоотправитель и перевозчик даже не общаются: со стороны экспедиторов любые прямые контакты между ними запрещены. А кто же контролирует вопрос о том, как упаковать, разместить и закрепить груз?.. Я пока открытым оставляю этот вопрос.

Давно, еще в мою бытность капитаном дальнего плавания в нашем офисе в Санкт-Петербурге работал судовой брокер, который требовал в смысле крепления груза мыслимые и немыслимые документы, в том числе чертежи и характеристики оборудования, сам рисовал схемы крепления, заставлял людей делать расчеты... Очевидно, и в экспедиторской компании (которая обычно по договору перед грузовладельцем отвечает за сохранность груза) или в транспортной компании должны быть четко налажены такие бизнес-процессы. Но пока они не работают. Грузоотправители отмахиваются: «Вам и так груз отдают по минимальной ставке, не морочьте голову своими вопросами!». Водители, присутствовавшие на загрузке, после повреждения груза бегают вокруг машины и торжествующе кричат: «А я им (грузоотправителю) говорил, что нельзя так крепить, что не доедет груз!..». Один не настоял, второй не проконтролировал. А грузоотправитель, обязанный обе-

спечить надлежащее закрепление груза, в ряде случаев допускает ошибки.

Перевозка — это такое дело, которое не терпит невнимания к мелочам, деталям. Всегда важно учитывать, куда и что мы отправляем. В районах Крайнего Севера, скажем, все действующие нормативы по креплению фактически удваиваются. С морозом не пошутишь! На жаре, что характерно, например, для летних перевозок по Казахстану, прижимные ремни ослабевают. Важный момент? Важный! Да и количество перегрузок в пути следования самым непосредственным образом влияет на конечный результат транспортировки. После того как груз приходит практически уничтоженным в Санкт-Петербург, итальянцы, отправлявшие груз из исходной точки, присылают фотографии того, как идеально они закрепили груз в транспортном средстве. Не груз, а конфетка! Но кто-нибудь должен был подумать, что он (груз) будет за время своей транспортировки к заказчику перегружаться три раза, в трех разных странах! А отправитель сэкономил на упаковке. И это тоже не редкость. Зачем, кажется, на нее тратиться, если понадобится она лишь раз в жизни?.. Но полезно не забывать: стандарты настаивают — *«упаковка товара должна обеспечивать полную защиту товара от любого вида повреждения и коррозии с учетом длительности транспортировки и хранения его в автомобильном транспорте»*.

Чувствуете, какая масса вопросов и нюансов?.. В определенной мере повлиять на ситуацию можно было бы введением обучения и сертификацией специалистов в креплении грузов. Ведь одно дело думать, что ты знаешь все, и совсем другое — доказывать это другим людям. Это одна из моих идей, как я считаю, вполне перспективных, и я сейчас работаю над ее реализацией. Не исключено, что она может быть реализована с участием европейских партнеров. На рынке сертификации ведь важно не только кого сертифицировать, но и кто будет давать оценку квалификации специалистов.

А вообще вопрос о том, кто прав, кто не прав, предлагаю рассматривать через призму законодательства, ведь именно в его нормах должно быть четко и понятно прописано, кто и за что отвечает.

— Полностью с Вами согласен. Давайте рассматривать...







— Я начну со старого ГОСТа — Межгосударственного стандарта «ГОСТ 26653-90 «Подготовка генеральных грузов к транспортированию. Общие требования». Вводился он еще в июле 1991 года для определения общих требований по подготовке генеральных грузов к транспортированию в прямом и смешанном сообщении, в том числе автомобильным транспортом.

В настоящее время на смену многим из старых ГОСТов пришли технические регламенты, но ГОСТы присутствуют на уровне... сложившейся практики. Даже в судах ссылки на них еще допустимо использовать в России. В Беларуси широко распространены стандарты. Стороны споров нередко начинают возмущаться, мол, груз был отправлен из Италии, зачем Вы привозите российские стандарты? Однако моя позиция



остается неизменной: груз пришел на территорию Беларуси либо Российской Федерации и, значит, необходимо соблюдать требования законодательства соответствующей страны.

В этом смысле ГОСТ 26653-90 — самый главный, именно он помогает работать с белорусскими и российскими, а в отдельных случаях и с иностранными судами.

— Какие требования он предъявляет к грузу, перевозке, перевозчику?

— Я приведу основополагающие формулировки из ГОСТа.

Подпункты 1.2 и 1.3 устанавливают требования к подготовке груза к транспортированию. Подпункт 1.3, в частности, требует, чтобы подготовка груза к транспортированию учитывала свойства груза, район перевозки, сроки доставки и время года. Помните про Крайний Север и Казахстан, да? Среди иных требований — необходимость учета динамического характера нагрузок, действующих на соответствующем виде транспорта, вместимость и размеры грузовых помещений, транспортных средств, необходимость крепления груза и так далее.

Важнейший подпункт для перевозчика — 1.11. Он гласит: *«Грузоотправитель отвечает за последствия недостатков тары и внутренней упаковки грузов (бой, поломка, деформация, течь и т.п.), а также применение тары и упаковки, не соответствующих свойствам груза, его массе или установленным стандартам»*. Имея этот пункт, в случае повреждения груза нам остается фактически доказать, был ли способен перевозчик предусмотреть то, что случилось...

Перевозчику на самом деле предоставлены достаточно широкие права, но всегда ли он способен ими воспользоваться — объективно и субъективно. В соответствии, например, со статьей 11 Федерального закона Российской Федерации от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» *грузоотправитель по требованию перевозчика обязан устранить нарушения установленного порядка погрузки груза в транспортное средство, контейнер, за исключением случая, если погрузка груза осуществляется перевозчиком. В случае невыполнения грузоотправителем требований об устранении недостатков в погрузке груза перевозчик вправе отказаться от осуществления перевозки.*

Здесь я хочу заметить вот что. Нередко договоры между экспедиторской компанией и перевозчиком действительно содержат пункт о том, что водитель должен оценить достаточность упаковки для последующей перевозки. Однако всегда ли водитель автопоезда может дать такую оценку. Всякий ли специалист в области упаковки способен сделать это?.. Бельгийский технологический институт, владеющий целой лабораторией по упаковке грузов, снимал на видео очень любопытный эксперимент. Два штабеля кирпичей упаковывались в пленку, визуально

разного цвета. И штабели эти затем опрокидывались, как это происходит, например, при экстренном торможении. Так вот, один штабель разбился, что называется вдребезги, кирпичи разлетелись в разные стороны. А второй просто на бок завалился, пленка даже не порвалась нигде.

И вот как, скажите, водитель может оценить, в каком случае упаковка достаточная, а в каком — нет? Когда на складе обматывают паллету с кирпичами, способен ли водитель сказать, сколько слоев и какой пленки требуется для достаточной упаковки кирпичей, то есть груза?..

С другой стороны, что может сделать перевозчик, если видит явную недостаточность упаковки? Брать такой груз или не брать? По сути, крепление — это доупаковка недостаточно упакованного груза внутри кузова транспортного средства. И здесь перевозчик может либо доупаковать груз собственными силами либо договориться с грузоотправителем в момент загрузки, который сделает все сам.

— Но за что все-таки должен нести ответственность перевозчик?

— Действующими в Беларуси Правилами дорожного движения, а именно пунктом 183, предусматривается, что *«перед началом движения и в пути следования водитель обязан при наличии объективной возможности контролировать размещение, крепление и состояние груза во избежание его смещения и падения. Если размещение, крепление, состояние груза создают угрозу безопасности дорожного движения, водитель должен принять меры к устранению возникшей опасности либо прекратить дальнейшее движение».*

На мой взгляд, это и есть главная позиция, определяющая, за что отвечает перевозчик в смысле крепления груза. Но это, безусловно, уже административная ответственность, а не коммерческая, которая прописана в договорах на перевозку. Такова, к слову, позиция немецких юристов: груз выпал — виноват перевозчик, груз не выпал — вины перевозчика нет. За все, что случилось в кузове, перевозчик ответственности не несет. В чем может быть, к примеру, виноват перевозчик, когда он транспортирует бывшее в употребление оборудование, из которого во время поездки вытекает масло? В результате коэффициент трения снижается почти до нуля и на повороте груз просто «вылетает» из транспортного средства... Но, я обращаю внимание особо, каждую ситуацию нужно рассматривать как самостоятельную.

Расскажу об интересном случае. Транспортная компания приобрела современные стекловозы, не новые, но хорошие. Внутри — пирамида, на которую листовое стекло составляется и прижимается специальными «лапами». Все было хорошо, и вдруг два случая, когда «лапы» не прижали, и стекло было разбито еще на территории грузоотправителя. Следом — еще два случая, когда груз был уничтожен при проезде по железнодорожному переезду: днищем зацепились. Начали разбираться.

Осматриваю транспортные средства и удивляюсь: все таблички на иностранном языке. Водители, лихие ребята, на вопросы о том, а где табличка на русском языке и как они управляются со стекловозом, хмыкают: «Да мы и так все знаем!». Спрашиваю, есть ли какой-нибудь «мануал» — проверить, правильно ли водитель действовал. Нет «мануала»! «А как часто делаете предрейсовую проверку?» «Да не делаем», — отвечают. «А какое давление должно быть в этих манометрах?» Тишина... Руководители предприятия тоже руками разводят: нет никакой документации на русском языке. И удивляются: а зачем, все всё знают, всё работает исправно. И показывают результаты техосмотра. Но

«Извините, но, в моем понимании, транспортное средство, в котором нет табличек, переведенных на русский язык, в кабине которого нет «мануала» по управлению им, а также не прошедшее проверки исправности важных для перевозки узлов и механизмов, можно считать технически не пригодным для осуществления перевозки. Сюда же — случаи, когда не ведется учет инструктажей водителей и регулярности проведения проверок технической исправности автомобилей.»

ведь техосмотр подтверждает лишь то, что транспортное средство находится в исправном для движения по дорогам состоянии...

Извините, но, в моем понимании, транспортное средство, в котором нет табличек, переведенных на русский язык, в кабине которого нет «мануала» по управлению им, а также не прошедшее проверки исправности важных для перевозки узлов и механизмов, можно считать технически не пригодным для осуществления перевозки. Сюда же — случаи, когда не ведется учет инструктажей водителей и регулярности проведения проверок технической исправности автомобилей.

«По моему мнению, правила крепления груза, перевозимого автомобильным транспортом, должны обязательно регламентировать несколько важных моментов. Первый из них — сфера действия правил и ответственность за их невыполнение. Второй — максимальные силы, действующие на груз во время движения автомобиля, воздействие которых должно быть компенсировано креплением. Третий — требования к автомобилям и имеющимся системам крепления. Четвертый — методы крепления типовых грузов...»

Конечно, в итоге разобрались, нашли переведенную инструкцию. Оказалось, есть кнопка, при нажатии на которую при проезде по железнодорожному переезду кузов поднимается на 50 миллиметров, обеспечивая, таким образом, безопасный проезд.

И вот скажите, когда водитель не знает этого, можно транспортное средство считать исправным? Я не случайно вспомнил про исправность в контексте этого разговора: страховые организации без разговоров отказывают в возмещении, если на момент начала перевозки транспортное средство находилось в неисправном техническом состоянии. Правила такие!

Я считаю, что приравнивание неисправности транспортного средства и неумения водителя обращаться с технически исправным автомобилем, вполне обосновано. Согласны?..

— ...Мы говорили о еще советском, по сути, ГОСТе, о российском законе, и для международных перевозчиков все это, безусловно, полезно. Но как обстоят дела с законодательством в Беларуси?

— Ситуацию в Беларуси я бы назвал противоречивой. Ведь мы говорим о необходимости правил, в соответствии с которыми производилось бы крепление грузов. И в Беларуси правила такие есть. Существуют они с 2005 года, утверждены постановлением Минтранса № 58 и называются «Правила безопасного размещения и крепления грузов в кузове автомобильного транспортного средства». Но в каком нормативном документе закреплена пусть административная, пусть иная другая ответственность за нарушения этих правил? Я сам удивляюсь: нигде не закреплена ответственность! Невозможно к перевозчику предъявить претензии со стороны контролирующих органов в том, что он нарушил эти правила. Нет методики расследования аварий, принимающей во внимание размещение и крепление груза. А результатом этого становится, знаете что? Инспекторы на дороге не рассматривают груз как причину аварии, и в результате в заключениях расследований появляются банальные фразы *«неправильно выбранный скоростной режим»* или *«не справился с управлением транспортным средством»*. И вся ответственность за аварию полностью ложится на перевозчика, а ответственность грузоотправителя за незакрепленный груз размывается.

В то же время, белорусские правила сейчас являются фактически самыми строгими правилами в Европе, они даже строже немецких правил, за которые немцев нередко ругают.

— Анатолий Васильевич, у Вас есть предложения в части того, как можно исправить ситуацию?

— По моему мнению, правила крепления груза, перевозимого автомобильным транспортом, должны обязательно регламентировать несколько важных моментов. Первый из них — сфера действия правил и ответственность за их невыполнение. Второй — максимальные силы, действующие

на груз во время движения автомобиля, воздействие которых должно быть компенсировано креплением. Третий — требования к автомобилям и имеющимся системам крепления. Четвертый — методы крепления типовых грузов...

Как крепят в Европе...

— Ситуация понятная. А что в плане регламентирования вопросов крепления грузов происходит в Европе?

— В Европе, как это ни парадоксально, действуют сейчас сразу несколько стандартов в отношении крепления грузов, причем от одной страны к другой стандарты могут различаться. Кроме того, перевозчикам необходимо тщательно отслеживать происходящие изменения в документах такого рода. Так, скажем, совсем недавно вышло новое Руководство по упаковке и креплению транспортных единиц (ММО/МОТ/ЕЭК ООН), заменившее документ 1997 года и применяющееся при погрузке грузов в контейнеры. Сюда же я бы отнес разъясняющее очень многие вопросы в доступной форме «Руководство по передовой практике Евросоюза по креплению грузов». И, конечно, Стандарты EN 12195-1 по креплению грузов.

Есть еще один свежий документ — Директива № 2014/47/ЕС Европейского Парламента и Совета ЕС от 3 апреля 2014 года «О техническом осмотре на дорогах коммерческих автомобилей, используемых на территории Сообщества, на предмет их пригодности к эксплуатации и отмене Директивы 2000/30/ЕС». Этот документ очень активно обсуждался 6 и 7 ноября в Брюсселе на 3-й Международной конференции по креплению грузов. Я также принимал в ней участие и хочу сказать вот что.

Первое, на что лично я обратил внимание, — это то, что вся оценка нарушений будет происходить по усмотрению инспектора. Приложение III к Директиве содержит основные требования к креплению грузов и ранжирует все нарушения по трем группам нарушений — малых, значительных и опасных. Что будет проверяться? Хочу обратить внимание: я использую пока неофициальный перевод документа на русский язык. В первую очередь, будет проверяться пригодность транспортного средства, его конструкционных элементов при их использовании для крепления груза. Проверке также будут подвергнуты методы крепления. То есть инспектор по результатам визуального осмотра может насчитать достаточное число нарушений, чтобы запретить движение транспортного средства.

В ряде случаев целесообразно говорить не о том, как соответствовать стандарту, а о том, как... пройти проверку. Неожиданная постановка вопроса, верно? Очень часто это оправданно. Скажем, на прижимном ремне отсутствует бирка. Груз прижат, а бирки на ремне нет. Для вас все в порядке, а согласно стандартам 12195, если на новом ремне отсутствует бирка, это нарушение, на которое обязательно обратит внимание проверяющий. И что делать, если при перевозках из Архангельской области в условиях низких температур эти бирки сами отваливаются? Перевозчики на какие только ухищрения не идут! И сертификаты с собой возят. Даже скотчем прозрачным их для прочности обматывают...

В Директиве, о которой я говорил, что будет полезно знать, перечислены применяемые стандарты. И вот любопытный нюанс: в документе даны ссылки на два стандарта, разработанные Европейской ассоциацией содействия логистическим компаниям EUMOS, одним из основателей которой я являюсь, — EUMOS 40511 «Стойки» и EUMOS 40509 «Транспортная упаковка»...

Как груз прикрепили, так его и привезут

— Запросто можно запутаться в таком многообразии стандартов, требований, регламентов... Как же все-таки правильно крепить грузы?

— Важно учитывать многие факторы...

Что касается запаса прочности, то я всегда в этом случае рекомендую чужой груз в автопоезде крепить так, как вы крепите, например, лодку на своем автомобиле. Вы же много раз перестрахуетесь, прежде чем отправиться в дорогу, — лишь бы в сохранности довезти ее и не повредить автомобиль. Походите-походите вокруг и еще раз

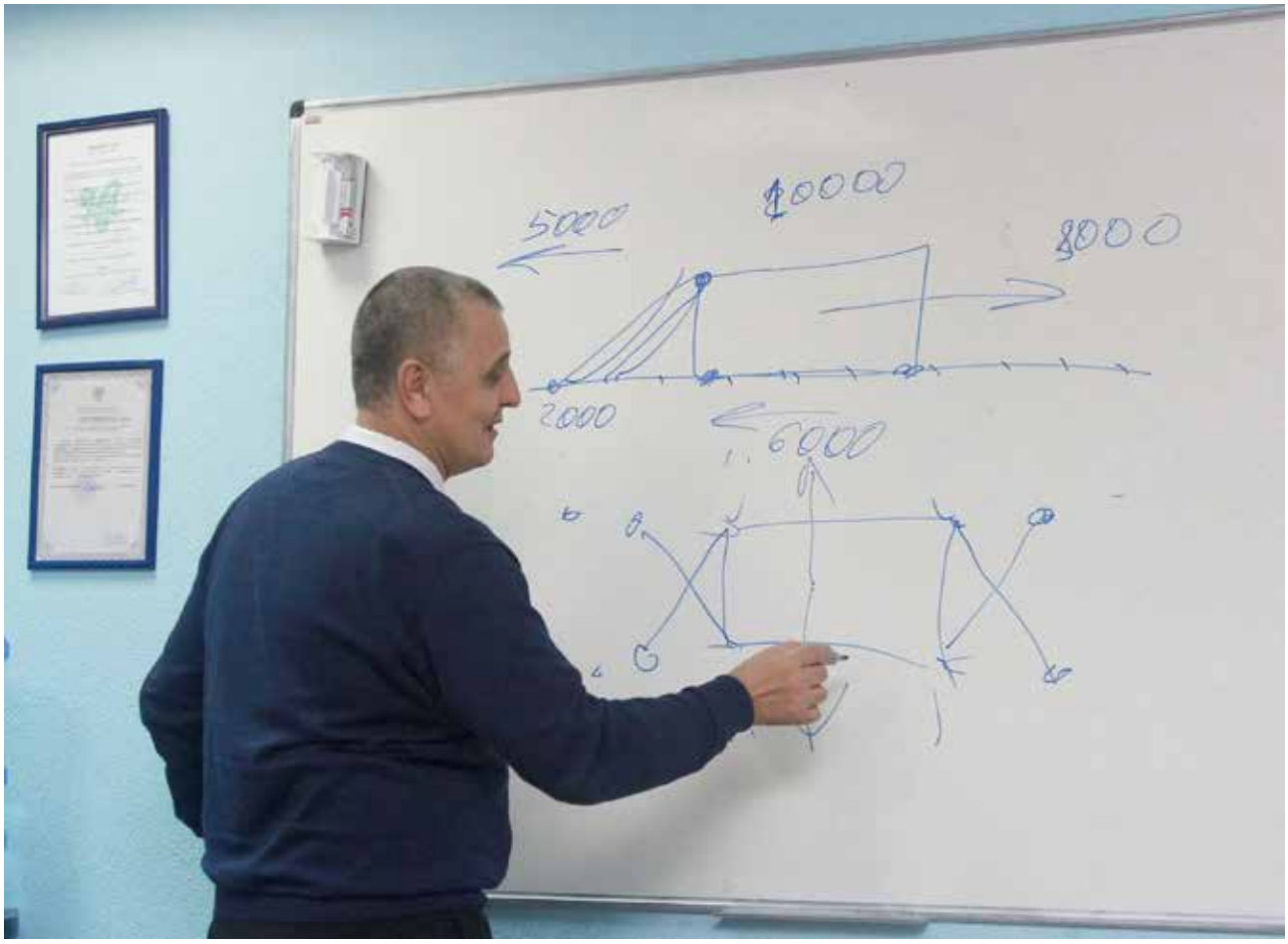
прикрутите... Это в целом, а вообще, конечно, делаются специальные расчеты, которые позволяют точно понять, что и как крепить.

Для того, чтобы закрепить груз, нужно понять, «от чего мы его крепим». То есть необходимо придумать силы, которые будут действовать на транспортное средство во время перевозки.

В соответствии со стандартами определены коэффициенты ускорения инерционных сил, действующих на груз при перевозке автомобильным транспортом. Проще говоря, мы должны знать, как поведет себя груз, когда автомобиль резко затормозит, повернет, ускорится, подпрыгнет на ухабе и так далее. Установлено, что коэффициент ускорения в продольном направлении вперед (как, например, при резком торможении автомобиля) составляет 0,8, при продольном направлении назад (как при ускорении или торможении при движении назад) — 0,5, в поперечном направлении (при поворотах) — 0,5, на неровной дороге — 0,2. Что это значит? Если груз весит, предположим, 10 тонн, или 10 тысяч деканьютонов, то при торможении сила, действующая вперед (на переднюю стенку прицепного устройства), составляет 8 тысяч деканьютонов, при ускорении или страгивании с места автомобиля — 5 тысяч деканьютонов (на заднюю стенку), при поворотах — также 5 тысяч деканьютонов, но уже на боковые стенки. Все эти расчеты важны для правильного крепления, ведь у каждой стенки и элемента крепления одновременно есть запас прочности. Это расчеты, сделанные европейцами. Но стандарты дорог (радиусы поворотов, наклоны, уклоны и прочее) в Европе и России практически одинаковые, поэтому и коэффициенты те же применяются.

«Для того, чтобы закрепить груз, нужно понять, «от чего мы его крепим». То есть необходимо придумать силы, которые будут действовать на транспортное средство во время перевозки.»

Впрочем, у разных исследовательских институтов есть ряд спорных мо-



ментов, по которым они никак не придут к общему мнению. Один из таких случаев, например, — это когда автомобиль одновременно поворачивает и резко тормозит. Есть ряд и других спорных моментов, в том числе в части применения ремней.

— Какие советы, исходя из этого, Вы можете дать?

— Главный совет — думать над альтернативными возможностями крепления грузов в любой ситуации. Самым распространенным способом крепления, конечно, является использование прижимного ремня, но часто ему можно найти достойную замену. Что можно сделать? Увеличить коэффициент трения, поставить упоры и тем самым устранить силы, действующие на груз...

Задам интересный вопрос. Почему одни и те же ремни, по отзывам многих водителей, удерживают грузы в Европе, но перестают держать, скажем, в Украине? Все просто: на дорогах СНГ добавляется немаловажный фактор вибрационных нагрузок. Автомобили трясет на ухабах! Ремни ослабевают, коэффициент трения, естественно, исчезает как таковой и... груз выпадает. Грузы в подавляющем большинстве случаев опломбированы, и у водителя нет возможности регулярно проверять силу натяжения ремней.

И это еще один повод для того, чтобы подумать об альтернативе прижимным креплениям. Нет, вероятно, полностью отказываться от них не следует, прижимной эффект все-таки важен. Только ремнями пользоваться уметь нужно, уметь их «читать». Менеджеры, оппонируя мне, говорят, например: «Что Вы, водители, обеспечивая крепление груза, всегда смотрят на маркировку ремня!». Но вот ремень. И спросите у водителя, какой груз им можно закрепить, большинство из них, не моргнув, ответят: «Вот на бирке написаны 5 тысяч деканьютонов, значит, два ремня накидываю, и они должны держать десять тонн!». А 2,5 тысячи деканьютонов рабочей нагрузки сверху для кого и для чего написаны? А ведь это как раз та рабочая нагрузка, которая может быть многократно применена к средству крепления без изменения его физических свойств. 2,5 тысячи деканьютонов рабочая нагрузка в этом ремне! На это, кстати, указывает и стежка. Один стежок обозначает 500 деканьютонов, а на ремне, как видно, их пять. Стандартом, впрочем, стежка не предусмотрена. Регламентированная разрывная нагрузка ремня трехкратная, то есть порвется ремень при нагрузке в 7—7,5 тысячи деканьютонов. А вместе с замком разрывная нагрузка составляет 5 тысяч деканьютонов...

Но использовать и другие приспособления, обеспечивающие безопасность груза, наряду с ремнями, необходимо. Например, резиновые коврики.

— Насколько хорош эффект от использования коврика?

— Все познается в сравнении. Чтобы определить, как изменяется коэффициент трения скольжения при использо-

«Задам интересный вопрос. Почему одни и те же ремни, по отзывам многих водителей, удерживают грузы в Европе, но перестают держать, скажем, в Украине? Все просто: на дорогах СНГ добавляется немаловажный фактор вибрационных нагрузок. Автомобили трясет на ухабах! Ремни ослабевают, коэффициент трения, естественно, исчезает как таковой и... груз выпадает. Грузы в подавляющем большинстве случаев опломбированы, и у водителя нет возможности регулярно проверять силу натяжения ремней.»





«Могу порекомендовать хороший интернет-ресурс для тех, кто владеет иностранными языками — немецким и английским. На транспортно-информационном сервисе Немецкого страхового союза (сайт www.tis-gdv.de) можно найти для себя немало полезной информации. У меня на сайте «Школа капитана Шмелева» имеются мои ранние публикации на русском языке. Кто ищет, тот всегда найдет...»

вании резинового коврика, достаточно взять обычный динамометр и килограммовый брусок. Для чистоты эксперимента положим наш груз на нечто, напоминающее деревянный или прессованный транспортный поддон, и таким образом окончательно создадим условия, приближенные к реальным. А далее равномерно тянем и смотрим: коэффициент трения получается 0,15. Это лаковое покрытие стола виновато! Теперь положим резиновый коврик, который, впрочем, с успехом может быть заменен рубероидом, наждачной бумагой и некоторыми иными подручными материалами, которые можно использовать, когда нам необходимо изменить коэффициент трения, а резинового коврика под рукой нет. Устанавливаем наш груз с поддоном на коврик и снова тянем... Коэффициент теперь составляет 0,8. Вот и результат!

Так действуют резиновые коврики. Перевозчики говорят, что для достижения необходимого эффекта их необходимо класть не менее, чем под три угла груза.

Получается что? Если коврик гарантированно обеспечивает минимальный коэффициент трения, например, 0,6 (такие есть, на них и сертификаты выдаются), то при силах, возникающих при поворотах, — 0,5, помните? — собственно, уже другого крепления теоретически и не требуется. Но, разумеется, есть и большие силы, они возникают при экстренном торможении (0,8) и в некоторых других случаях. Тут можно поставить перед грузом упор и таким образом решить проблему. Остается что? Помнить о высоте центра тяжести и уберечься от ухабов, когда груз подпрыгивает и коэффициент трения исчезает вовсе. И вот тут уже действительно необходимы прижимные ремни. Однако их теперь понадобится значительно меньшее количество по сравнению с тем, как если бы мы использовали для крепления груза только их.

— Анатолий Васильевич, информации много. Но скажите, кроме регламентирующих документов есть ли какие-то иные источники информации, где перевозчики могли бы найти ответы на возникающие у них вопросы?

— На эти темы проводится немало семинаров, конференций и иных дискуссионных мероприятий с участием экспертов. Пусть приходят, будем вести предметный диалог.

А кроме того, могу порекомендовать хороший интернет-ресурс для тех, кто владеет иностранными языками — немецким и английским. На транспортно-информационном сервисе Немецкого страхового союза (сайт www.tis-gdv.de) можно найти для себя немало полезной информации. У меня на сайте «Школа капитана Шмелева» имеются мои ранние публикации на русском языке. Кто ищет, тот всегда найдет...

Беседовал
Вячеслав МИЛЬЯНЕНКО.
Фото автора.



ДЕСЯТЬ РАЗ ВОКРУГ ЭКВАТОРА,

или Какие они — дороги Польши?

Так получается, что о многих странах, сколь бы близко или далеко от Беларуси они ни находились, мы узнаем по дорогам, которые через них пролегают. Именно дороги, их качество, удобство и безопасность часто служат визитной карточкой государств, расположенных по соседству и прячущихся за горизонтом. Примеров тому есть немало. Время не властно пока над дорогами в России: как и прежде, у наших восточных соседей дороги считаются одной из национальных бед. Хотя, будем объективными, россияне полны решимости изменить ситуацию в ближайшие годы. В Германии дорогами гордятся, а сами немецкие автобаны, во всяком случае, еще недавно, были настолько хороши, что служили откровенным образцом для подражания в дорожном строительстве...

А что же Польша — страна, которая служит для нас фактически западными воротами в Европу? Возить грузы по ее территории белорусским перевозчикам приходится немало, а общая протяженность польских автомобильных дорог более чем в 10 раз превышает протяженность экватора. Восполняя некоторые пробелы в имеющейся о них информации, мы решили узнать, как местные эксперты оценивают складывающуюся ситуацию, какими видят перспективы развития строительства, модернизации и содержания дорог.

Профессиональным мнением по этому поводу поделилась Яна ПЕРЕГУД, доктор экономических наук, доцент Кафедры транспорта Высшей школы экономики в Варшаве (SGH). В центре разговора оказались, главным образом, республиканские дороги, но общие тенденции вполне ясны...



КОРОТКОЕ ДОСЬЕ…

Яна ПЕРЕГУД, доктор экономических наук, доцент Кафедры транспорта Высшей школы экономики в Варшаве (SGH). Автор более 100 публикаций по проблемам развития и финансирования транспортной инфраструктуры, транспортной политики, реформированию и регулированию железнодорожного транспорта, конкуренции на рынке железнодорожных услуг, трансграничного сотрудничества, управлению цепочками поставок. Постоянный участник тематических конференций, тренингов и семинаров в Польше и за рубежом. Обладает значительным опытом в реализации научно-исследовательских проектов и подготовке экспертных анализов для сектора транспорта и логистики, внедрении проектов на транспортно-логистических предприятиях. Член группы советников по вопросам транспорта при Европейской комиссии в Программе «Горизонт 2020» (Transport Advisory Group).

С помощью Евросоюза и без нее…

— Завершение года обычно служит хорошим поводом для того, чтобы поговорить о результатах работы в уходящем году и планах на год предстоящий. Яна, скажите, характерно ли для Польши и, в частности, для сферы дорожного строительства в Польше, такое, годовое, планирование? Как вообще происходит планирование дорожных — строительных и ремонтных — работ у западной соседки Беларуси, их объема и финансирования?

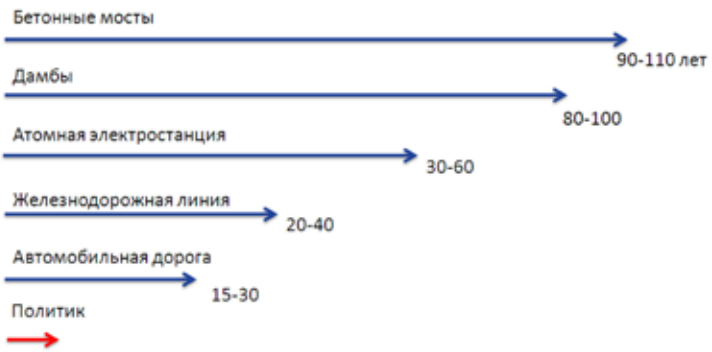
И еще… В различных странах сейчас нередко происходят споры о том, стоит ли устанавливать продолжительные либо, наоборот, короткие сроки такого планирования — с тем, чтобы придать финансированию оптимальный, точный характер. Как, на Ваш взгляд, должно происходить планирование дорожного строительства?

— Вопрос непростой, на самом деле. Необходимо как долгосрочное планирование, так и планирование средне- и краткосрочное. Я думаю, что основная проблема заключается в том, что долгосрочные программы строительства

транспортной инфраструктуры часто нескоординированы с финансовыми планами страны, то есть государственным бюджетом, который утверждается, как правило, на один год. Польша является ярким примером низкой эффективности реализации политики Правительства в области строительства сети скоростных автодорог на протяжении многих лет. Первый проект тридцатилетнего плана дорожного строительства в Польше, в том числе 3,3 тысячи автомагистралей, был подготовлен еще в 1945 году. Потом были другие проекты, которые так и не были реализованы. В итоге, в Польше до конца 1989 года было построено только 210 километров автострад. Утвержденный в 2009 году перечень дорог, которые должны составить построенную до 2020 года сеть автомагистралей и скоростных дорог, начиная с 2010 года, изменялся пять раз...

Чтобы наглядно проиллюстрировать суть проблемы, я часто своим студентам показываю рисунок, на котором отображены долговечность объектов транспортной инфраструктуры и средний срок каденции политика.

Долговечность объектов инфраструктуры



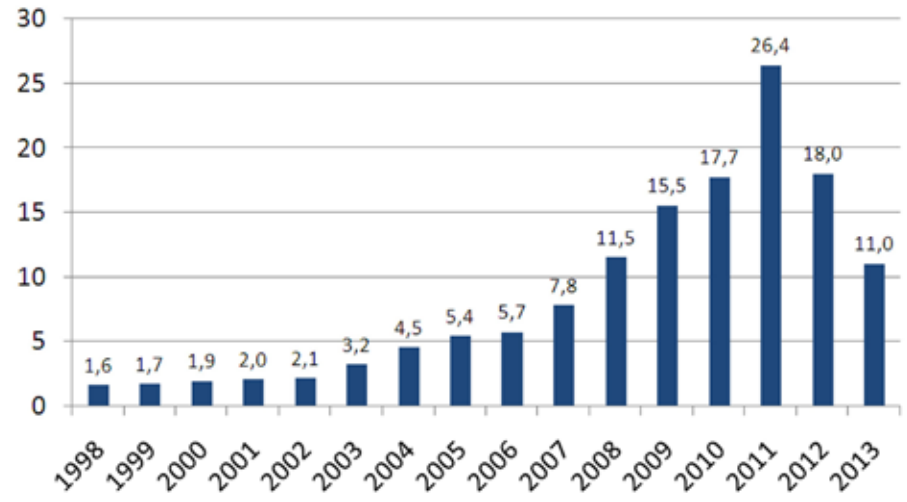
В 2009 году в Польше был принят закон о государственных финансах, предусматривающий подготовку четырехлетних финансовых планов для различных секторов экономики. В 2011 году был разработан первый такой план для дорожной инфраструктуры на период до 2015 года. Данный план по мере необходимости корректируется и продлевается на следующий период. На основании бюджета на данный год управляющий сетью автомобильных дорог республиканского значения (GDDKiA) утверждает свои годовые планы.

Хочу подчеркнуть, что обеспечение долгосрочной государственной поддержки и стабильных источников финансирования проектов, а также координация всех взаимодействующих структур являются ключевыми факторами при развитии транспортной инфраструктуры.

— Участвует ли Евросоюз в финансировании строительства и ремонта польских дорог? От чего зависят размеры финансирования и сроки выделения средств в случае, если оно имеет место?

— В вопросах финансирования дорожного строительства вступление Польши в ЕС в 2004 году стало переломным моментом. Средства, конечно, выделяются, но при этом к Польше предъявляются определенные требования. Так, чтобы использовать выделенные нашей стране из еврофондов деньги, необходимо обеспечить собственный вклад. Финансовые средства выделяются в рамках семилетних финансовых перспектив ЕС. Например, в рамках Операционной программы «Инфраструктура и окружающая среда» (2007-2013 годы) Польша на строительство автодорог получила 11,1 миллиарда евро. Процесс финансирования становится возможным лишь после прохождения большого количества процедур и документов. На уровне страны составляется список приоритетных проектов, заключаются договоры о совместном финансировании, проводятся тендеры. Полный расчет проектов и возврат средств происходят после аудита и утверждения

График 1. Объем инвестиций в развитие автомобильных дорог республиканского значения в 1998-2013 г. (млрд польских злотых)



Европейской комиссией.

В общей сложности с 2004 по 2013 год в строительство дорог республиканского значения было вложено 124 миллиарда польских злотых (более 30 миллиардов евро), из которых более 100 миллиардов польских злотых — в 2008-2013 годы. Для сравнения могу сказать, что в период с 1998-го по 2007-й годы было выделено всего 36 миллиардов польских злотых (график 1). С момента вступления Польши в ЕС и до конца 2014 года построено и отдано в эксплуатацию почти 2 400 километров дорог наивысшего стандарта, в том числе 1 134 километров автострад.

— Знаю, что, например, в Латвии, которая также является членом Евросоюза, для ремонта «главных» и региональных автодорог можно получить финансирование из фондов ЕС с софинансированием из госбюджета, а вот средства для ремонта местных дорог поступают только из своей казны, что затрудняет их ремонт.

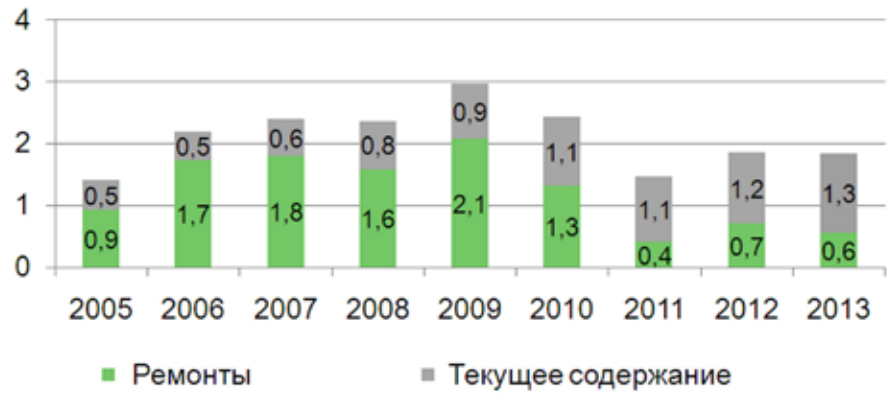
Есть ли подобная проблема в Польше, и можно ли это вообще назвать проблемой?

— Да, подобная проблема существует. Из фондов ЕС можно софинансировать только строительство либо реконструкцию автодорог, причем не всех. Содержание дорог, в том числе их ремонт, осуществляется за счет госбюджетных средств. Создание эффективной системы управления текущим содержанием и ремонтом автомобильных дорог, которая учитывает весь жизненный цикл объектов инфраструктуры, имеет такое же важное значение, как строительство и модернизация сети дорог.

К сожалению, увеличение инвестиционных расходов сопровождалось в Польше снижением расходов на текущее содержание и ремонт автомобильных дорог (график 2). При рекордном уровне инвестиций в строительство (26,4 миллиарда польских злотых), достигнутом в 2011 году, затраты на ремонты упали до минимального уровня (0,4 миллиарда). Несколько лет назад в рамках гранта, полученного по программе Ernst&Young «Эффективное государство», я занималась анализом этой проблемы и исследованием накопленной в других странах практики по управлению содержанием автомобильных дорог.

С целью увеличения эффективности процесса содержания автодорог в Польше, начиная с 2010 года, применяется новый подход «Удержи стандарт», который предусматривает передачу работ по содержанию дорог внешним специализированным организациям на основе контрактов с подрядчиками. Заключаются контракты на срок от четырех до шести лет. Используется такой подход в основном в отношении новых дорог.

График 2. Расходы на содержание автомобильных дорог республиканского значения в 2005-2013 г. (млрд польских злотых)



Инструменты финансирования: кто заплатит за дорогу?

— Яна, расскажите, пожалуйста, о том, какие дороги были построены в Польше в 2014 году? Насколько, на Ваш взгляд, сегодняшний масштаб дорожного строительства отвечает потребностям современной Польши в дорожной инфраструктуре?

— В 2014 году в эксплуатацию было введено в общей сложности около 250 километров дорог наивысшей категории, в том числе участки: A1 между Влоцлавком и Ковалем (19 километров), A4 Тарнув — Дэмбица (35 километров), а также очередные участки скоростных дорог S3, S8, S12, S17.

Потребности в инвестиционных средствах на развитие транспортной инфраструктуры в Польше значительно превышают возможности государственного бюджета. С этой проблемой сталкивается большинство стран независимо от уровня развития экономики. Поэтому применению инновационных (смешанных) инструментов финансирования транспортной инфраструктуры должно уделяться, на мой взгляд, большее внимание.

В 2013 году при поддержке Национального хозяйственного банка Польши (BGK) началась реализация государственной программы «Польские инвестиции», охватывающей крупные инвестиционные проекты в секторе энергетики, транспортной и телекоммуникационной инфраструктуры и предусматривающей использование проектных облигаций.

— Насколько широко при развитии дорожно-транспортной инфраструктуры используются возможности государственно-частного партнерства? Подтверждает ли такой способ инвестирования свою эффективность в Польше? Можете ли Вы в этом отношении привести примеры?

— При участии частного капитала в Польше к настоящему времени было построено четыре участка автострад общей протяженностью 470 километров. Нельзя сказать, что это был образцовый опыт. В двух случаях от момента объявления тендера до начала строительства прошло тринадцать лет, при том, что на само строительство потребовалось в среднем три года. В течение последних пяти лет использование государственно-частного партнерства планировалось еще для нескольких участков, но по разным причинам оно не состоялось. До 2020 года не исключается, что отдельные проекты могут быть реализованы с применением модели ГЧП, однако конкретных решений пока не принято.

— Электронная система сбора оплаты за проезд viaTOLL, насколько мне известно, на 1 октября ны-

нешнего года охватывала без малого 3 тысячи километров польских дорог. Однако уже к 2018 году планируется расширение платной сети до 7 тысяч километров. За три года более чем в два раза!..

Яна, как Вы относитесь к идее платных дорог? Должен ли, на Ваш взгляд, экологический стандарт двигателя (в частности, у большегрузов) учитываться при расчете оплаты за пользование дорогами?

— Как и каждому водителю, мне, конечно, хотелось бы ездить быстро и дешево. Но платные дороги — это источник финансирования затрат, связанных со строительством, модернизацией и текущим содержанием дорожной инфраструктуры. Чем лучше состояние дороги, тем она безопаснее, а езда — комфортнее.

Электронная система сбора оплат за проезд viaTOLL для автотранспортных средств с допустимой полной массой более 3,5 тонны, начиная с 1 июля 2011 года, расширяется в Польше поэтапно. В 2013 году в дорожный фонд поступило 1,1 миллиарда польских злотых (около 265 миллионов евро). По состоянию на конец ноября 2014 года в системе было зарегистрировано 842 тысячи транспортных средств и 476 тысяч перевозочных компаний. Примерно 37 процентов оплат приходятся на иностранные транспортные средства. В то же время, это всего лишь небольшая часть необходимых затрат на развитие дорожной инфраструктуры.

Дифференцирование оплаты за проезд в зависимости от стандарта двигателя является элементом транспортной политики в Европе. В конце 2014 года около 35 процентов в системе viaTOLL составляли грузовые транспортные средства, имеющие стандарт Евро 5, 15 процентов — Евро 4 и 24 процента — Евро 3.

Кроме электронной системы viaTOLL, на отдельных концессионных участках автомагистралей и платных автомагистралях, подчиненных GDDKiA, работает мануальная система оплаты за проезд.

Введение платных дорог имеет и свои недостатки. Грузоперевозчики и владельцы личного автотранспорта, для которых пользование платными скоростными магистралями слишком дорого, пользуются дорогами, которые пролегают параллельно этим магистралям. Это, с одной стороны, приводит к более быстрому ухудшению состояния дорог низшей категории, а с другой — в несколько раз снижается безопасность движения. То есть, мы сталкиваемся с проблемой доступности для всех пользователей услуги высокого качества.

Наука и технологии

— Участвуют ли научные учреждения в модернизации дорог в Польше? Какие исследования в последнее время проводились в этом отношении? Как на практике используются результаты таких исследований?

— Да, конечно, модернизация дорог без науки не обходится. В Польше работает Научно-исследовательский институт дорог и мостов (IBDiM), который 1 января 2015 года отметил свой 60-летний юбилей. Кроме того, дорожные лаборатории созданы в политехнических институтах. Одной из последних совместных инициатив GDDKiA и Национального центра по исследованиям и развитию является конкурс «Развитие дорожных инноваций». На проекты планируется направить 50 миллионов польских злотых. Проводятся также различные конкурсы на лучшие дипломные работы для студентов, как, например, «Инновации в дорожном хозяйстве».

— Будут ли при оборудовании польских дорог использоваться (может быть, уже используются) интеллектуальные дорожные системы — интерактивное освещение дороги, динамическая разметка, выделение полос цветами в зависимости от приоритета движения, адаптивные дорожные знаки и др. Расскажите об этом подробнее, пожалуйста...

— В Польше в последние годы разработана комплексная система управления движением на дорогах республиканского значения, которая предусматривает широкое использование интегрированных услуг интеллектуальных транспортных систем (ИТС).

Модульная система включает в себя планирование и стратегическое управление, управление движени-



ем, использование метеорологических данных, информации о пробках и свободных местах парковки. Предусмотрено широкое использование инновационных решений. Особое внимание уделяется дорожному барьерному ограждению, установке световозвращающих элементов на наиболее опасных участках дороги и поворотах, использованию светодиодного освещения. С инновационными решениями можно познакомиться на специализированных выставках. Одна из них под названием «Инфраструктура» проходит ежегодно в октябре в Варшаве.

— Какие технологии применяются в Польше для увеличения прочности дорожного покрытия? Слышал, в Канаде для увеличения срока службы дорожной одежды в асфальт добавляют частицы переработанного пластика, в России с той же целью и для предотвращения колейности — различные модификаторы и гранитные наполнители в битум...

А в Польше?..

— Во многих странах уже много лет ведутся исследования в этом направлении, тестируется долговечное дорожное покрытие. Польша также имеет достижения в данной области. В конце августа 2014 года под Варшавой, на скоростной дороге S8 был уложен первый экспериментальный участок с использованием новой конструкции дорожного покрытия. Измененная структура слоев должна обеспечить более высокую прочность и упругопластичность дорожного покрытия, а также позволить увеличить долговечность дорожного покрытия с 20 до 50 лет.

Строительная фирма Страбаг, кстати, предоставила 18-летнюю гарантию для данного покрытия...

— Как Вы, вероятно, знаете, в Беларуси сейчас начато строительство второй кольцевой дороги вокруг Минска, которую планируют ввести в строй в 2017 году. Особенность ее заключается в том, что она будет цементобетонной.

Яна, строятся ли такие дороги в Польше? Что Вы можете сказать об их эксплуатационных характеристиках и особенностях?

— Первые бетонные покрытия были использованы в Польше еще в 1912 году, на улицах Кракова, однако в течение следующих 100 лет эта технология так и не стала популярной. Бетонное покрытие при строительстве скоростных и локальных дорог начали применять только в 80-90-х годах прошлого века. До настоящего времени построено около 700 километров таких дорог. В конце 2011 года в эксплуатацию был введен концессионный участок автомагистрали А2 Новый Свецк — Томысль, длина которого составляет 106 километров, а осенью 2012 года — участок скоростной дороги S8 Петр-

кув Трыбунальский — Рава Мазовецка (61 километр). Бетон положен также и на участках автомагистралей A18 и A4.

Строительство бетонных дорог более дорогое, чем асфальтовых, однако в долгосрочной перспективе такие дороги оказываются в несколько раз более дешевыми благодаря своим эксплуатационным характеристикам. Как показывает немецкий опыт, после 23 лет эксплуатации показатель ремонтов для бетонного покрытия составляет 5 процентов, а для асфальтовой — 80–100 процентов. Кроме того, дорога с бетонным покрытием более безопасна, особенно в сложных атмосферных условиях и ночью. В Германии и Бельгии участки автомагистралей с бетонным покрытием составляют более 60 процентов от протяженности всей сети, в Австрии и Англии — почти половину.

В Польше более широкое применение бетонного покрытия при строительстве автомагистралей и скоростных дорог ожидается в ближайшие пять лет. Из 1 500 километров новых скоростных дорог 850 километров (в том числе участки A1, S7 и S18) планируется построить с применением бетонного покрытия. Однако мнения специалистов на эту тему до сих пор расходятся...

— Вы затронули вопросы безопасности движения. Скажите, как в Польше устанавливаются ограничения скорости, склонны ли здесь увеличивать или уменьшать скорость движения по дорогам?..

— С одной стороны, на новых дорогах максимальная допускаемая скорость увеличивается (до 140 км/ч на автомагистралях), с другой стороны, в населенных пунктах и жилых зонах уменьшается. В последнее время штрафы за нарушение правил дорожного движения выросли, а количество ДТП, наоборот, уменьшилось. Однако Польша по последнему показателю остается на одном из последних мест среди стран-членов ЕС. Чтобы изменить ситуацию, реализуются различные инициативы и информационные кампании.

Скажем, знаете ли Вы о том, что при скорости движения 60 км/ч вероятность того, что сбитый пешеход выживет, составляет около 15 процентов, при скорости 45 км/ч — увеличивается до 55 процентов, а при 30 км/ч — до 95 процентов. Разница между скоростью 60 км/ч и 50 км/ч — это дополнительные 13 метров тормозного пути автомобиля. Заставляет задуматься, не правда ли?..

И вот еще интересный факт: результаты последних исследований показали, что по вине женской части населения в Польше происходит только каждое пятое ДТП...

Как стать транзитной «Меккой»?

— Яна, согласны ли Вы с тем, что дороги являются «козырем» транзитной привлекательности страны? В какой мере, по Вашему мнению, от дорог зависит транзитная привлекательность? Может ли страна стать транзитной «Меккой» только благодаря тому, что по ее территории проходят транспортные коридоры? Вероятно, в Польше как в государстве, лежащем на границе Евросоюза и ЕАЭС, и вообще на пути с Запада на Восток, об этом немало думают...

— Повышение транзитной привлекательности является для Польши, как и других соседних стран, важной стратегической целью. Однако кроме качества дорог, очень часто решающими оказываются политические и тарифные факторы (в последнем случае, взимаемая за проезд оплата). В наибольшей же степени, как мне кажется, на выбор перевозчиком маршрута и логистической схемы доставки влияют таможенные правила и процедура таможенной очистки на границе.

— В ходе круглого стола «Перспективы и барьеры развития транспортно-логистического сотрудничества между Польшей и Беларусью», прошедшего в Минске 8 октября, Вы, в частности, заявили о том, что автодорожные пункты пропуска, расположенные на границе, пока относительно успешно справляются с формирующимися грузопотоками, хотя проблема, связанная с длинными очередями, в последние годы усилилась. И если Беларусь и Польша хотят эти грузопотоки увеличивать, «необходимо принимать решительные меры по увеличению пропускной способности границы между двумя странами».

Что это могут быть за «решительные меры»? Насколько в принятии таких мер важна синхронность, одновременность реагирования на проблемы белорусской и польской стороной?

— Проблемы, связанные с очередями на границе, обсуждаются на различного рода конференциях и двухсторонних встречах, однако планирование трансграничных транспортных инвестиций на межгосударственном уровне практически отсутствует.

В 2013 году польско-белорусскую границу пересекло 2 818,9 тысячи легковых автомобилей, 63,7 тысячи автобусов и 1 088,3 тысячи грузовых автомобилей (почти в 2 раза больше, чем в 2004 году). Что в этой связи хочется заметить...

Решение об увеличении пропускной способности перехода Кукурыки — Козловичи необходимо принимать уже сегодня, а не ждать, когда движение на переходе остановится не только в пиковые, предпраздничные периоды и выходные дни. Я сама несколько раз при въезде на польскую сторону на участке дороги из Тересполя до Бялой-Подляски столкнулась с почти 30-километровой очередью из припаркованных на встречной полосе движения автомобилей, ожидающих въезда на грузовой терминал. Здесь, как Вы понимаете, масса минусов, в том числе тех, что затрагивают вопросы безопасности движения.

На автомобильном переходе Тересполь — Брест также приходится ожидать по несколько часов. Если повезло, и очереди нет, пересечение границы занимает в общей сложности около 40-60 минут. Но если не повезло...

Синхронность при этом действительно важна. На практическом уровне ее отсутствие выливается в то, что, въезжая на один пограничный переход, где очереди нет, потом долго стоишь в очереди, чтобы пересечь второй контур границы.

Для каждого из нас важно быстрое пересечение границы в целом, а не скорость процедур только на одной стороне, польской или белоруской. Каждая сторона в отдельности старается выполнить свои показатели. Впрочем, и они в официальной статистике могут оказаться намного заниженными по сравнению с реальной ситуацией.

— В Европе все настойчивее озвучиваются идеи о перемещении грузопотоков с автомобильных на железные дороги. Поддерживают ли в Польше такие идеи?

— Идеи поддерживаются, однако ситуацию невозможно изменить без государственного регулирования и четкой реализации стратегии разви-



тия транспортной системы. Развитие контрейлерных перевозок, например, почти невозможно без финансовой поддержки со стороны государства. До тех пор пока форма собственности и экономические условия развития дорожной и железнодорожной инфраструктуры, в том числе финансирование, в Польше находятся в неравном положении, железнодорожный транспорт не сможет успешно конкурировать с автомобильным.

— Как Вы думаете, являются ли неотъемлемой частью дорог вспомогательные объекты инфраструктуры — безопасные стоянки, гостиницы, заправочные станции? В какой момент строительства или эксплуатации дороги они должны проектироваться?

— Если мы строим дорогу, без вспомогательных, как Вы говорите, объектов не обойтись. В Польше, на автострадах и скоростных дорогах строятся так называемые места обслуживания пассажиров, которые в зависимости от комплекса предлагаемых услуг делятся на три категории (I, II и III). В настоящее время работают 32 таких пункта, еще 22, переданные управляющим дорогой (GDDKiA) по результатам тендеров в аренду, откроются в ближайшее время.

В целом же, придорожная инфраструктура развивается с опозданием по отношению к введению в эксплуатацию новых участков дорог. Я сама в этом году прочувствовала неудобства на открытых участках автострады A1. Вспомогательная инфраструктура готова, но объекты не работают. Недостаточно пока и заправочных станций. Не могу сказать, в чем именно заключается главная причина такого отставания... Скорее всего, тендеры были объявлены слишком поздно...

— И еще один вопрос, который, как мне кажется, самым непосредственным образом касается транзитной привлекательности. В последнее время даже немцы, случается, жалуются на качество своих дорог, некогда славившихся качеством покрытия. А как «родные» дороги оценивают поляки? На чем базируется такая оценка: формируется ли она на основе мнения неких общественных инициатив, государственных органов или частных компаний, обслуживающих дороги?

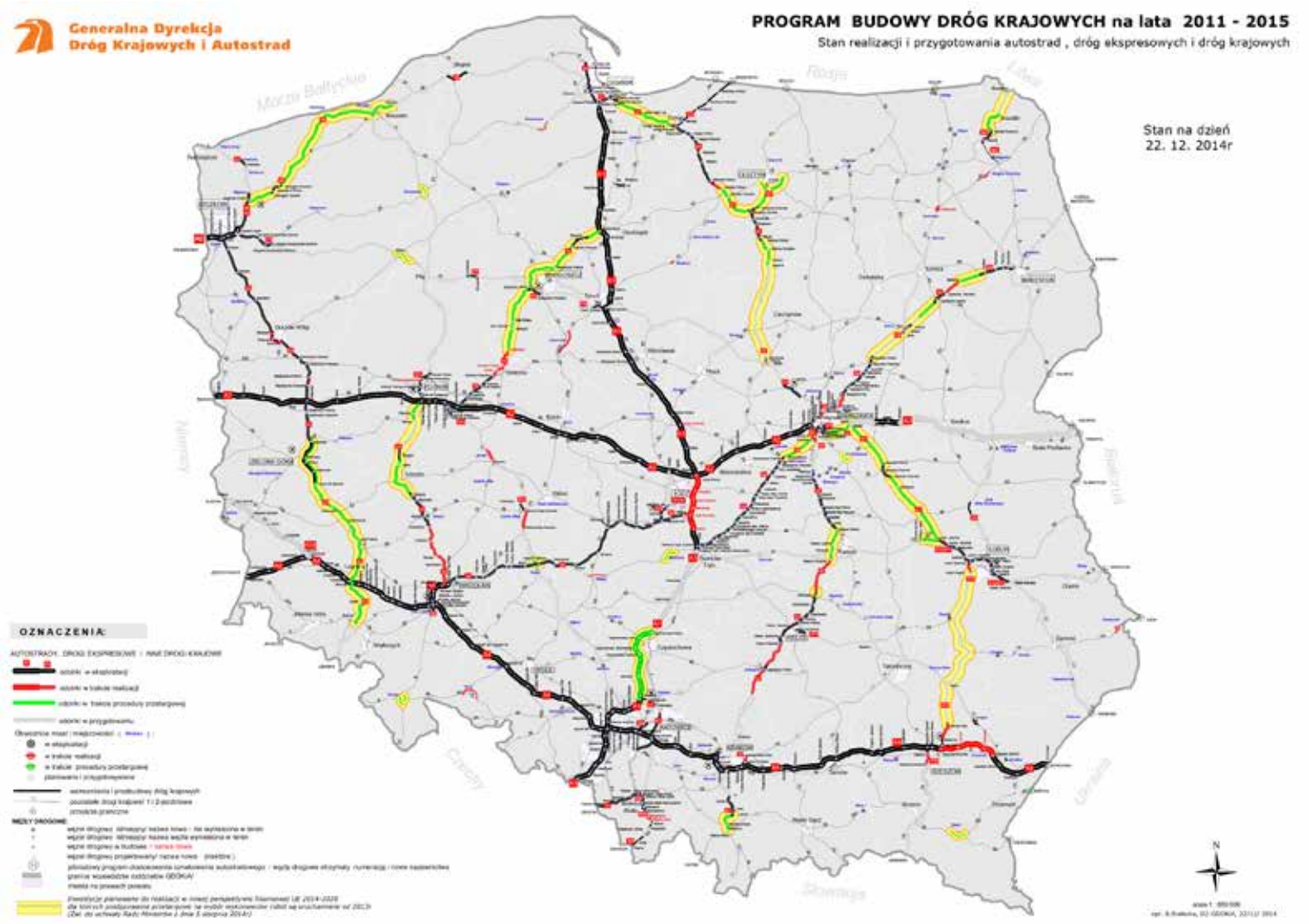
— Начну с «казенной» фразы: качественное состояние и высокий технический уровень развития автомобильных дорог являются одним из важнейших факторов успешного экономического развития каждого государства. В Беларуси, знаю, тоже об этом немало говорят.

А в Польше с 1998 года действует и развивается система оценки качества дорожного покрытия (SOSN), которая основана на периодических измерениях и визуальной оценке технико-эксплуатационных параметров дорог с асфальтовым покрытием. В 2007 году были разработаны требования для дорог с бетонным покрытием. С 2011 года измерения проводятся два раза в год. Ежегодно публикуется отчет. В зависимости от качественного состояния дорожного покрытия (A — хорошее, B — удовлетворительное, C — неудовлетворительное, D — плохое) определяются потребности в ремонте и составляется список участков дорог, которые требуют первоочередного ремонта.

Что касается конкретных оценок, то, по данным отчета за 2013 год, доля дорог, находящихся в хорошем состоянии, увеличилась в Польше с 46 процентов (в

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

Протяженность автомобильных дорог общего пользования в начале 2014 г. в Польше составляла 416 тыс. км, в том числе 286 тыс. км дорог с твердым покрытием. Сеть автомобильных дорог по своим техническим характеристикам и административному значению поделена на 4 категории: дороги республиканского значения (19,3 тыс. км), дороги областного (воеводского) значения (28,4 тыс. км), местного (114,4 тыс. км) и локального (123,9 тыс. км). Дороги республиканского значения, т.е. автомагистрали (A) и скоростные дороги (S), находятся в ведении Генеральной дирекции государственных дорог и автомагистралей (GDDKiA), а остальные дороги — в ведении органов местного самоуправления.



2004 году) до 66 процентов в 2013 году. Доля плохих дорог, при этом, уменьшилась с 26 до 13 процентов.

Планы на будущее

— Некоторые страны уже раскрывают свои планы дорожного строительства на будущий год. Так, в 2015 году в Латвии планируется «привести в порядок» около тысячи километров автодорог. На эти цели будет выделено около 360 миллионов евро.

Какие дороги будет строить Польша в 2015 году?

— В 2015 году будет продолжена реализация инвестиций, предусмотренных в «Программе строительства автомобильных дорог республиканского значения на 2011-2015 годы». Для части проектов уже проведены тендеры и выбраны строительные компании. Кроме того, в 2014 году началась новая Финансовая перспектива ЕС 2014-2020, подготовлена новая программа на 2014–2023 годы, которая в настоящее время находится на этапе консультаций. Главная цель программы — строительство очередных участков автодорог, которые дополнят уже существующие участки (A1, A2, A4, A18, S2, S3, S5, S6, S7, S8, S17, S22, S51, S61, S69, S19), а также строительство 35 кольцевых дорог.

Беседовал
Вячеслав САДКОВСКИЙ.
Фото автора.

ГОСПОШЛИНА
на допуск к участию в дорожном движении: прошел первый год...



Канун нового года — традиционное время подводить итоги. Под бой курантов мы с вами вспоминаем все хорошее, желая себе и друг другу быть еще счастливее и успешнее в году наступающем, оставив все печальное и тревожное в году уходящем. Итоги производственные, экономические и прочие, связанные с работой предприятий, фирм и компаний, будут подведены позже — уже в новом году. Однако это будет скупой язык цифр, а мы с вами уже сейчас можем вспомнить некоторые значимые события, которые коснулись каждого перевозчика и автовладельца в году уходящем. Вспомнить, поразмышлять и уже не так эмоционально высказать свою точку зрения о нововведениях года 2014-го, ставших в 2015-м уже историей...

Вот, например, история о том, как в Республике Беларусь вводили государственную пошлину — за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении.

... На дворе стоял ноябрь, красный день календаря — 7 ноября — уже остался позади. Как и положено, на совместном расширенном заседании в Палате представителей обсуждался проект республиканского бюджета на следующий год. Среди прочих предложений Правительства по налоговым новациям на следующий год прозвучал и вариант взимания с автовладельцев госпошлины за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении.

Далеко не все автовладельцы хотя бы что-то слышали об этом. Однако, как только 9 декабря в Палату представителей поступил новый проект закона, в котором были прописаны ставки «транспортного налога», загудело, затрещало сарафанное радио: из уст в уста, от одного комментария на форуме к другому подхватил народ эту нерадостную весть.

Сперва активно обсуждалось то, что более справедливым был бы механизм взимания госпошлины путем включения ее в цену топлива: кто больше ездит — тот больше заправляется — тот больше платит. Но такой механизм Министерством финансов поддержан не был. Поэтому сегодня мы имеем следующую формулу: «за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении необходимо платить при прохождении государственного технического осмотра, как юридическим, так и физическим лицам». Следует отметить, что такая «схема» доставила немало хлопот сотрудникам станций диагностики, но об этом чуть ниже...

Следующим вопросом при введении госпошлины стал ее размер, вновь столкнувший полярные мнения. Одни предлагали «привязать» оплачиваемую сумму к количеству «лошадиных сил» в транспортном средстве, другие — к году выпуска автомобиля, аргументируя это тем, что мощные и «возрастные» автомобили оказывают более вредное воздействие на окружающую среду. Окончательный выбор все же заставил автовладельцев заглянуть в технические паспорта своих транспортных средств, ибо размер госпошлины за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении с 1 января 2014 года стал рассчитываться исходя из разрешенной максимальной массы автомобиля.

Узнав о таких изменениях, автовладельцы, не долго думая, поспешили пройти техосмотр в декабре 2013 года без дополнительных финансовых затрат, благодаря чему обычно тихий для сотрудников диагностических станций республики зимний месяц стал по-настоящему горячим! С каждым днем очереди перед станциями диагностики становились все больше. Такого наплыва не было последние пять лет или даже вообще никогда не было: техосмотр хотели пройти не только обычные автов-

ДЛЯ СПРАВКИ...

Разрешенная максимальная масса автомобиля — это общая масса снаряженного автомобиля с водителем, грузом и пассажирами, установленная автопроизводителем в качестве максимально допустимой (так называемая полная масса автомобиля). Например, если владельцу автомобиля с массой 2100 кг сроком следующего планового прохождения государственного технического осмотра значился «январь 2014-го», то в дополнение к оплате процедуры прохождения гостехосмотра ему уже необходимо было заплатить госпошлину, а это на тот момент составляло 9 базовых величин.

И В ИТОГЕ...

В декабре 2013 года станции диагностики в Беларуси выдали 199 тысяч разрешений, что на 88,2 % больше, чем в декабре 2012-го...



ладельцы, но и небольшие частные транспортные предприятия. На многих станциях был увеличен рабочий день, некоторые из них работали даже в выходные. По предварительной записи места были заняты вплоть до 1 января, но вместе с этим инженеры-диагносты обслуживали и по живой очереди. Некоторые автовладельцы уезжали в другие населенные пункты, за 20-30 км, где пройти техосмотр было не столь проблематично.

...С боем курантов в нашу жизнь ворвался новый, 2014 год. В первый день января все, кто набрался терпения и сумел «сэкономить» на пошлине, радовались своей смекалке, но были и те, кто не поддался ажиотажу, а решил пройти государственный технический осмотр 2, 3 и т.д. января. И что же произошло? Та самая формулировка: «за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении необходимо платить при прохождении государственного технического осмотра, как юридическим, так и физическим лицам», которую мы упоминали выше, ввела в заблуждение десятки автомобилистов. Приехав на станцию диагностики, они-то были готовы заплатить сотни тысяч белорусских рублей госпошлины, но, увы, для этого им приходилось ехать в отделение банка, а уже после (с квитанцией об оплате) представлять свое транспортное сред-





ство на диагностическую линию. Не все еще отделения банков на тот момент знали необходимые реквизиты счетов, что тоже создало неудобство. Следует заметить, что вопрос «куда оплачивать госпошлину?» возникал в течение всего 2014 года, видимо, по мере того, как появляется необходимость в прохождении гостехосмотра. Несколькими днями позже стали появляться такие долгожданные разъяснения Минфина по данному вопросу.

К счастью всех заинтересованных, реквизиты счетов по уплате государственной пошлины по областям и г. Минску находятся теперь на официальном сайте Министерства по налогам и сборам, а также УП «Белтехосмотр».

Однако желающих пройти техосмотр в январе стало меньше на 44,7% (!). Как признавались автомобилисты (условно назовем их недобросовестными), по их подсчетам было выгоднее несколько раз заплатить штраф, чем пройти техосмотр, предварительно уплатив госпошлину. Словно вдогонку таким мнениям, со вступлением в силу изменений и дополнений в некоторые законы

ЧТО РАЗЪЯСНИЛ МИНФИН?

«На станции технического осмотра оплачивается процедура прохождения технического осмотра. Эти деньги идут в доход организации, занимающейся техническим осмотром автомобиля, в то время как государственная пошлина за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении уплачивается в бюджет.

Уплата государственной пошлины производится до момента выдачи разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении через банки или отделения связи Министерства связи и информатизации Республики Беларусь. Разрешение на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении выдается работником республиканского унитарного сервисного предприятия «Белтехосмотр» Министерства транспорта и коммуникаций по месту проведения государственного технического осмотра транспортного средства.

Факт уплаты государственной пошлины путем внесения наличных денежных средств подтверждается квитанцией. Платежные документы, подтверждающие уплату государственной пошлины, представляются и хранятся в УП «Белтехосмотр», осуществляющем выдачу разрешения на допуск транспортных средств к участию в дорожном движении».

Однако желающих пройти техосмотр в январе стало меньше на 44,7% (!). Как признавались автомобилисты (условно назовем их недобросовестными), по их подсчетам было выгоднее несколько раз заплатить штраф, чем пройти техосмотр, предварительно уплатив госпошлину. Словно вдогонку таким мнениям, со вступлением в силу изменений и дополнений в некоторые законы по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения автовладельцу, не прошедшему в установленные сроки государственный технический осмотр, было введено наложение штрафа до 1—3 базовых величин.

по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения автовладельцу, не прошедшему в установленные сроки государственный технический осмотр, было введено наложение штрафа до 1—3 базовых величин. В случае повторного в течение года аналогичного нарушения размер штрафа составит уже от 2 до 5 базовых, что стало стимулом для некоторых водителей все же изыскать время и средства для уплаты госпошлины и прохождения гостехосмотра.

К середине лета автомобилисты стали чаще наведываться на станции диагностики.

Ажиотаж вокруг вопроса госпошлины со временем стал утихать, но отголоски то и дело давали о себе знать даже в конце 2014-го. Вот, к слову, во время ежегодной декады «Гостехосмотр» (прошедшей во всех районах республики в конце ноября 2014-го) сотрудники УП «Белтехосмотр» совместно с представителями Госавтоинспекции, Транспортной инспекции Минтранса провели 844 рейда, в процессе которых проверено свыше 34 тыс. единиц транспортных средств. При этом выявлено свыше 4,5 тыс. транспортных средств, не представленных в установленные сроки для гостехосмотра, водители которых привлечены к административной ответственности. Кроме того, впервые с 2009 года рейдовыми группами выявлены факты эксплуатации ТС с поддельными отметками о прохождении ими гостехосмотра. Всего в течение декады выявлено 10 таких фактов, причем 9 из них — на территории Витебской области. По каждому факту органами внутренних дел проводятся проверки, принимаются решения о возбуждении уголовных дел. Появление в республике данного вида преступлений отчасти может быть объяснено возросшими платежами, связанными с прохождением гостехосмотра...

Своим мнением с нами согласился поделиться владелец небольшой транспортной компании Александр:

«Госпошлина стала громом среди ясного неба. Увы, не пройти техосмотр я не могу себе позволить. Поэтому непредвиденные расходы появились и ударили по моему карману как владельца фирмы. Не представляю, если честно, каково еле дышащим государственным автопаркам стало! Я, как и многие, готов платить деньги за то, что я реально увижу в качестве результата. К кому мне обращаться, если мое транспортное средство пострадает от выбоин, ям на дорогах, отсутствия разметки? — вопрос риторический. К сожалению...».

Вот так мы с вами прожили первый год с госпошлиной за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении. С точки зрения обывателя, да и тех, на чьи плечи легла ответственность по проверке достоверности платежных документов, возврату неверно оплаченных сумм и тому подобного, радости это не принесло. Давайте все же будем верить, что наступивший 2015-й будет счастливее, удачнее и, конечно, принесет нам много сюрпризов. Приятных...

Татьяна СТЕПАНОВА.
Фото автора.



По полю фуры грохотали,

или Украинские грузоперевозки в немирное время



Амвросиевка, Горловка, Торез и Селидово; Антрацит, Красный Луч, Макеевка, Артемовск и Краматорск — еще год назад названия этих населенных пунктов были известны преимущественно логистам и перевозчикам. Теперь же они приобрели совсем иную славу. Транспортникам же, похоже, эти слова пока и вовсе придется забыть...

В мирное время вышеназванные регионы ассоциировались с повышенными фрахтами в восточном направлении и с мизерными — в обратном. Сейчас же поездка туда может стать рейсом в один конец. В результате боевых действий украинский перевозчик столкнулся с совершенно новыми для него проблемами: помимо типичных для зимы «мертвых зон» на западе Украины, восток страны блокирован так называемой зоной АТО. Городки самопровозглашенных Донецкой и Луганской народных республик отсечены от артерии грузопотока. О тенденциях в сфере украинских перевозок «TIR» рассказывал в июне прошлого года. В этот раз речь пойдет о том, как реально изменился рынок грузоперевозок в Украине.

Перевозки короткими перебежками

Перевозки в Украине частично парализованы. Традиционно непростые погодные условия на западе страны и зоны боевых действий на востоке делают полноценную транспортную хозяйственную деятельность невозможной. Не менее губительным фактором для украинских перевозчиков стал обвал курса национальной валюты и, соответственно, скачок цен на топливо. Причем в условных единицах нефтепродукты в Украине даже незначительно подешевели — средняя цена составляет чуть меньше $1, о чем бойко отрапортовали местные СМИ. Однако тот факт, что цена за литр дизельного топлива выросла в два раза, не мог не сказаться на украинском фрахтовом рынке. Рентабельность перевозки при этом снизилась до такой степени, что крупные и мелкие транспортники, проработавшие на рынке более 10 лет, ушли в небытие.

Автоперевозчики некоторое время простаивали, ожидая поднятия фрахтов. Однако клиенты поднимают фрахтовые ставки неохотно, и если делают это, то лишь в случае крайней необходимости, мотивируя ценообразование поднявшимся курсом доллара и, соответственно, возросшей на закупке стоимостью товара или сырья. Такая дилемма ставит под вопрос рентабельность многих украинских компаний.

Да и покупательная способность на внутреннем рынке Украины изменилась далеко не в лучшую сторону. Заморожены пенсии работающим пенсионерам, прошла очередная волна сокращений на предприятиях. Однако надо признать, что при этом цены выросли лишь недавно, после скачка курса доллара. В результате логистика рассматривается теперь лишь как предмет экономии. Нередко приходится ждать попутные машины, а транспортники не спешат «затягивать потуже пояски». В то же время производители из-за снижения объемов заказов идут на уступки, предлагая все более мягкие условия оплаты. Эта положительная тенденция — лишь зыбкая надежда на перспективы рынка грузоперевозок. Прихрамывающая банковская система Украины не внушает особого доверия, проявляя все больше буквоедство и бюрократизм. Чаще стали требовать от сторон сделок документы, практически дублирующие друг друга: инвойс, фактуру, контракт, спецификацию и т.д. — вследствие ужесточения контроля финансов. А между тем задержки оплат негативно сказываются на грузоперевозках.

Фрахты на внутреннем рынке оставляют желать лучшего. В надежде хоть что-то заработать водители берут сомнительные грузы, часто подвергая большому риску себя и свою машину. Мало кто интересуется происхождением товара, реальной массой, классом опасности. Вместе с тем, фрахты на нейтральные грузы заказчики повышать не спешат. Если еще недавно фрахт для 20-тонной фуры в 9 гривен за километр считался вполне приемлемым, то в этом году мало кто согласится работать хотя бы за 15 гривен/километр.

Совсем другое дело — возить грузы в самопровозглашенные Донецкую и Луганскую народные республики. Находятся смельчаки, которые соблазняются заманчивыми ставками в 38 гривен за километр и выше. До войны «обратка» из этого региона еле дотягивала до 5 гривен за км, а транспорта было даже в избытке. Сегодня ввиду недостатка транспорта везти груз оттуда в другие области стоит примерно 19 гривен за километр. О таких фрахтах раньше можно было только мечтать, но для некоторых «рисковых хлопцев» такая поездка оказывалась билетом в один конец...

Блок-постная заварушка

Въехать либо выехать на территорию Донбасса грузовой машиной можно только по трассе, минуя блок-посты. В некоторые города Донбасса машинам настоятельно не рекомендуют ехать. В начале конфликта на блок-постах могли придраться к отсутствию желто-блакитного стяга на торпедо или борту машины или, наоборот, к наличию георгиевской ленты. Результат — тщательный досмотр автомобиля «сепаратиста». Вскоре такие флаги появились на всех украинских машинах, а «провокационные» георгиевские ленты не появлялись даже в традиционном для них мае.

Еще более бесправными стали во-

дители машин с российскими номерами, следующие по территории Украины. Водителей, управляющих российскими машинами, нередко грабят на дорогах и мирной территории Украины. «Идейные» грабители политизируют цель наживы: скажите, мол, своему Путину...

Такой же «красной тряпкой» для ополченцев самопровозглашенных республик на востоке Украины стал сначала флажок ЕС, а вскоре и украинский стяг. Нередко хозяевам таких машин приходилось выкупать свои фуры. На территории самопровозглашенных народных республик авто вообще может уйти, как в Бермудском треугольнике, в никуда. Несмотря на заманчивые многократные фрахты, даже во все еще находящийся под контролем украинской армии Мариуполь возят грузы и пассажиров редкие смельчаки. Нередки и факты грабежей водителей, что вынудило Министра внутренних дел Украины Арсена Авакова принять срочные меры. Не менее печальной становится судьба авто, попавшего в лапы какой-нибудь банды мародеров. Все стороны активно ссылаются на законы военного времени, пугая водителя трибуналом или даже расстрелом на месте. И все не иначе, как «во имя правды и справедливости». А если называть вещи своими именами, «ты виноват лишь в том, что хочется мне кушать».

По большому счету народ устал от политики и от войны, но уже никто никого не спрашивает — обычные граждане поставлены перед фактом: тяжелое время, война и разруха. В украинских масс-медиа муссировалась тема пользы введения военного положения, что нашло немалую поддержку, в том числе в среде перевозчиков. Однако вскоре поддержка транспортниками этого «долгожданного» события захлебнулась в негодовании от законодательных нововведений.

Авто-мобилизовать!

Неписаный принцип «пришли красные — грабят, пришли белые — грабят», по сути, за сто лет почти не изменился. В Украине узаконили экспроприацию государством транспортных средств, назвав это мобилизацией. В мае народные депутаты во втором чтении приняли закон № 4785 от 28 апреля 2014 года «О внесении изменений в некоторые законы Украины относительно усовершенствования оборонно-мобилизационных вопросов во время проведения мобилизации». Согласно принятому на скорую руку правовому акту теперь совершенно любое авто можно экспроприировать для нужд фронта. Любопытно, что в самом начале АТО повестки на фронт приходили водителям, чем нередко украинские семьи лишались кормильцев. Никакой компенсации за это не было, кроме скромной зарплаты сверхсрочника. Однако майский законодательный акт вызвал широкий резонанс среди транспортников. Ведь никто не дал регламента, порядка оформления акта изъятия (реквизирования) транспортного средства. Закон № 4785 фактически дает право мобилизовать любой автотранспорт. Большинство правок, которые были внесены в этот законопроект ко второму чтению, не затронули самой сути. Так, согласно закону, «выполнение военно-транспортной обязанности по мобилизации, если не введен правовой режим военного или

ОЧЕНЬ ВАЖНЫЕ ЦИФРЫ...

По сообщениям Госстата, в Украине за последние одиннадцать месяцев объем грузоперевозок снизился на 8,5%. Грузооборот водного транспорта увеличился на 19,4%, однако грузооборот железнодорожного транспорта уменьшился на 3,6%, автомобильного — на 4,4%, авиационного — на 12,2% и трубопроводного — на 23% (без учета Крыма). В январе-ноябре 2014 г. перевозки грузов по железным дорогам сократились на 10,1% по сравнению с соответствующим периодом 2013 года. Немного выросло количество грузовых перевозок автотранспортными предприятиями (с учетом перевозок физическими лицами-предпринимателями) — на 1,6%. Тем не менее, по свидетельству Госстата Украины, грузооборот все же уменьшился на 4,4%.

Ряд европейских стран предоставили украинским перевозчикам дополнительные универсальные разрешения. Получили развитие экспортные направления автомобильных перевозок в дальние рейсы, в том числе страны Азии. Так, например, в 2010 году в Ирак курсировали только турецкие перевозчики, а предложение было только одно. До недавнего времени туда существовали только 2-3 маршрута. В этом году украинские перевозчики значительно потеснили на этом рынке не только традиционных для этого региона грузинов, турков и молдаван, но даже и россиян. Ходить в дальние рейсы стало не только выгоднее, но и единственным вариантом стабильного законного заработка.

чрезвычайного положения, осуществляется согласно мобилизационному плану Украины путем бесплатного привлечения транспортных средств предприятий, учреждений и организаций всех форм собственности, а также граждан — владельцев транспортных средств — для обеспечения потребностей Вооруженных сил Украины, других военных формирований на условиях их возврата владельцам после объявления демобилизации».

Боевые Porsche Cayenne

В то же время в законе отмечается, что объемы транспортных средств по типам и маркам, которые планируется привлечь в ходе мобилизации, устанавливаются местными госадминистрациями по представлению военных комиссариатов. «Привлечение транспортных средств во время мобилизации осуществляется военными комиссариатами на основании решений местных государственных администраций, которые оформляются соответствующими распоряжениями», — сообщается в пояснительной записке. Таким образом, привлечь на безвозмездной основе могут не только грузовое, но и любое транспортное средство, начиная от LADA до Porsche Cayenne. Надежда на то, что в местных администрациях при формировании списка мобилизуемой техники восторжествует здравый смысл, слаба. Формальный подход представителей местных властей всем известен не понаслышке.

Кроме этого, привлекается техника абсолютно бесплатно, но подлежит возврату. «Прием-передача транспортных средств, привлеченных в ходе мобилизации, и их возвращение после объявления демобилизации осуществляются на основании актов приема-передачи, в которых указываются сведения о владельцах, техническое состояние, балансовая стоимость и другие необходимые сведения, позволяющие идентифицировать транспортное средство. Возвращение автомобиля владельцу осуществляется в течение 90 календарных дней с момента объявления демобилизации. Порядок компенсации вреда, причиненного транспортным средствам в результате их привлечения при мобилизации, определяется Кабинетом Министров Украины», говорится в документе.

Но каким образом выполнять эти нормативные предписания? На момент принятия этого акта еще не было понятно, кто и как будет компенсировать автовладельцам ущерб, нанесенный их транспортным средствам, и будет ли вообще эта компенсация. Однако и это еще не все. Теперь автотранспорт будут ставить на учет и в военкоматах, так что избежать воинской повинности владельцам автотранспорта едва ли получится. К тому же ужесточили контроль за всеми без исключения транспортными средствами в момент их регистрации. Об этом говорится в пояснительной записке: «При регистрации, перерегистрации, переоборудовании или снятии с учета транспортных средств, которые могут быть назначены для доукомплектования Вооруженных сил Украины и других военных формирований в особый период, представлять в органы и подразделения документы с отметкой районного (городского) военного комиссариата о постановке их на воинский учет (снятие с воинского учета)». То есть при постановке на учет нового транспортного средства, снятии с учета или перерегистрации автовладелец будет обязан получить отметку в военкомате. Впрочем, пока не ясно, на каком документе должна ставиться такая отметка. Кроме того, призвать автомобиль могут не только для службы в Вооруженных силах, но и в других военных формированиях. Что это за формирования и какие авто им потребуются — опять же загадка.

Тенденции и перспективы

Среди украинских логистов значительно снизилась конкуренция. Немало переселенцев с пылающего востока обосновались в мирных областях. Примечательно, что даже перевозчики из Луганской и Донецкой областей перекочевали жить и работать в более спокойные Харьковскую, Запорожскую и Днепропетровскую области. Некоторые участники рынка запрашивают регистрацию контрагента. И если это окажутся Донецкая или Луганская области, сделка вряд

ли состоится. А особо искушенные буквоеды желают осведомиться также о прописке менеджера-логиста, шофера, диспетчера или плательщика.

Немаловажным положительным моментом остается увеличение товарооборота украинского экспорта в страны ЕС. Теперь подешевевший на курсе украинский товар импортеры могут купить за «золотые» доллары и евро. Расчет за перевозку в подорожавшей валюте также стимулирует транспортников осуществлять больше международных рейсов. Ряд европейских стран предоставили украинским перевозчикам дополнительные универсальные разрешения. Получили развитие экспортные направления автомобильных перевозок в дальние рейсы, в том числе страны Азии. Так, например, в 2010 году в Ирак курсировали только турецкие перевозчики, а предложение было только одно. До недавнего времени туда существовали только 2-3 маршрута. В этом году украинские перевозчики значительно потеснили на этом рынке не только традиционных для этого региона грузинов, турков и молдаван, но даже и россиян. Ходить в дальние рейсы стало не только выгоднее, но и единственным вариантом стабильного законного заработка.

Аппетиты украинских участников рынка международных автоперевозок не умерились, а наоборот, выросли. Большинство простоявших некоторое время транспортников и логистов мечтают с одного-двух рейсов сорвать джек-пот.

Экспедиции не гнушаются помогать хозяевам груза сбивать ставки, а перевозчики, наоборот, хотят накрутить себе даже на рейсе, оплачиваемом в твердой валюте. Каждый решительно понимает только себя, не давая места компромиссу. Так, при помощи экспедиторов одни, «раскатанные» рейсы сократились в цене на 5%, стоимость же других, ранее менее популярных, выросла на 7-15%. Примечательно, что и те, и другие мотивируют свою позицию тяжелой ситуацией в стране. И с этой оценкой не поспоришь...

Дмитрий ТИМОШЕНКО,
Харьков, Украина.





Заплатите за работу!

В документах все представлено в идеальном виде. Хотя по идее при помощи документов мы должны лишь устанавливать и фиксировать какие-либо правоотношения. Допустим, подписана заявка, в которой автомобиль с такими-то номерами, груженный определенным товаром, совершает рейс из пункта А в пункт Б, проходя промежуточные пункты таможенного оформления и очистки (если рейс международный). Однако если хоть какой-то пункт заявки не соответствует действительности, некоторые, нечистые на руку, экспедиторы норовят не рассчитаться за рейс. Таким образом, буквоедство, или придирчивость к каждой «букве», может вызвать просрочку платежа и даже его полное отсутствие...

В частности, распространенный случай, когда в заявке указана одна машина, но по техническим причинам пришла другая. То, что техника ломается, — явление закономерное. Хотя перевозчик обязан предоставить машину в технически исправном состоянии. И тогда он за свой счет и своими силами нанимает другой транспорт и организует связанные с этим погрузочно-разгрузочные работы. О замене транспорта извещены все: клиент, отправитель и экспедитор, о чем даже есть соответствующая отметка в графе № 17 в товарно-транспортной накладной и в путевом листе, номер и дата которого в свою очередь тоже были указаны в графе 23. В результате груз клиенту пришел вовремя и в сроки, цел и невредим, а перевозчик сохранил лицо компании, хотя и не заработал на этом рейсе. Но в итоге за добросовестно выполненную услугу экспедитор или заказчик норовит не рассчитаться. Дескать, в заявке указана одна машина, а фактически пришла другая. Вот, мол, если бы заявку переписали своевременно, внесли изменения, то и все было бы в порядке, а в данном случае — «нам очень жаль, но таковы правила».

Зачастую с такими «грамотными» экспедициями или заказчиками принципиальный разговор заканчивается обменом отрицательными отзывами на странице транспортного портала Transinfo.by. Репутация будет испорчена обоюдно: одни-де не платят, а другие не умеют по-человечески сделать документы. Согласиться на «боевую ничью» в данном случае — не совсем

правильно. Как смириться с тем, что некто положил твои кровные средства себе в карман, к тому же заставив тебя заплатить за топливо и последующий наем. Бодаться в судах можно до бесконечности. А при незнании законов бывает трудно аргументировать свою позицию. Где фигурируют данные последующих перевозчиков? И обязательно ли это указывать, если перевозка состоялась и претензий к качеству услуги не было?

Аргументы и документы

Похожие ситуации уже известны в судебной и досудебной практике. К примеру, груз из Российской Федерации в Республику Беларусь доставляется несколькими перевозчиками. В графе 16 международной товарно-транспортной накладной CMR указаны наименование, адрес, страна перевозчика. В графе 17 — наименование, адрес, страна последующего перевозчика. В графе 23 указаны номер и дата путевого листа, фамилия водителя, выполняющего перевозку, штамп организации-перевозчика и для подтверждения факта приема груза к перевозке от отправителя — подпись водителя, принявшего груз, т.е. первого перевозчика. В каких графах накладной «CMR» должны быть указаны номер, дата путевого листа, фамилии водителей, марка и номера тягачей и полуприцепов последующих перевозчиков? Или эта информация не отражается в накладной «CMR»?

Приведем довольно обширную, но зато исчерпывающую по сути цитату, отражающую позицию Центра бухгалтерской аналитики ООО «ЮрСпектр»: *«Конвенцией о договоре международной перевозки грузов (КДПГ) (далее — Конвенция) от 19.05.1956, участниками которой является как Республика Беларусь, так и Российская Федерация, предусмотрено, что договоры перевозки грузов автомобильным транспортом оформляются накладной (далее — CMR-накладная). Сведения, которые должна содержать CMR-накладная, делятся на две группы — обязательные и необязательные (факультативные). Перечень обязательных сведений накладной содержится в п. 1 статьи 6 Конвенции, а перечень факультативных — в п. 2 и 3 этой же статьи.*

Реквизиты, идентичные указанным в Конвенции реквизитам международной товарно-транспортной накладной, перечислены в ст. 64 Закона Республики Беларусь от 21.07.2001 № 50-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» (далее — Закон). При этом Законом предусмотрено, что стороны договора автомобильной перевозки груза могут внести в товарно-транспортную накладную любые иные данные, которые будут ими признаны необходимыми. В пункте 8 Постановления Пленума Высшего Хозяйственного Суда Республики Беларусь от 22.05.2003 № 3 «О некоторых вопросах рассмотрения хозяйственными судами дел об экономических правонарушениях, влекущих конфискацию имущества» разъяснено, что сопроводительные документы на груз, транспортируемый по договору международной перевозки, должны соответствовать требованиям, предъявляемым к ним законодательством страны грузоотправителя. При транспортировке товаров в нарушение установленного законодательством порядка экономическое правонарушение

Как смириться с тем, что некто положил твои кровные средства себе в карман, к тому же заставив тебя заплатить за топливо и последующий наем. Бодаться в судах можно до бесконечности. А при незнании законов бывает трудно аргументировать свою позицию. Где фигурируют данные последующих перевозчиков? И обязательно ли это указывать, если перевозка состоялась и претензий к качеству услуги не было?





Некоторые компании ввиду проблем с офшорами не горят желанием рассчитываться за честно выполненную работу, занимаясь придирками к документам. Однако перевозчик при этом должен быть вооружен весомыми аргументами, дабы впоследствии не тратить напрасно свои силы, время и нервы.

имеет место со стороны субъекта предпринимательской деятельности, фактически перемещающего товар (владельца транспортного средства либо груза). Выписка CMR-накладной производится в соответствии с требованиями постановления Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 24.06.2004 № 23 «Об утверждении бланка международной товарно-транспортной накладной «CMR» и Инструкции по ее заполнению» (далее — постановление № 23). Обязанность составления товарно-транспортной накладной ст. 64 Закона возлагается на грузоотправителя, если сторонами договора автомобильной перевозки груза не установлено иное. Следует обратить внимание, что CMR-накладные могут приобретаться отправителями грузов, экспедиторами и перевозчиками Республики Беларусь. Инструкцией по заполнению международной товарно-транспортной накладной «CMR», утвержденной постановлением № 23, установлено, что перевозчик товара заполняет гр. 16—19, 23, 25—29 CMR-накладной.

Пунктом 364 Правил автомобильных перевозок грузов, утвержденных постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 01.07.2002 № 20, установлено, что если перевозка грузов осуществляется последовательно несколькими перевозчиками, то второй перевозчик и каждый последующий становятся участниками договора перевозки. Перевозчик, принимающий груз от своего предшественника, должен вручить последнему расписку. При этом во второй экземпляр товарно-транспортной накладной «CMR» вносятся наименование и адрес принимающего груз перевозчика, а при необходимости вносятся обоснованные замечания относительно груза. ***При выполнении перевозки несколькими перевозчиками товарно-транспортная накладная «CMR» является неоспоримым доказательством заключения договора перевозки.*** *Учитывая вышеизложенное, такие данные, как номер, дата путевого листа, фамилии водителей, марка и номера тягачей и полуприцепов последующих перевозчиков могут быть указаны в отдельной накладной, выписанной для продолжения перевозки, если это предусмотрено условиями договора автомобильной перевозки, либо дополнительно внесены в первоначальную CMR-накладную, выписанную отправителем, если внесение этих данных будет признано необходимым».*

Эхо экономической войны

Откуда тогда некоторые мудрые заказчики взяли себе такое право: придираться к составлению своих же документов, да еще не имеющих бесспорной приоритетности? Сегодня, в период экономической и торговой войны, этот давно закрытый вопрос вновь актуализируется. Некоторые компании ввиду проблем с офшорами не горят желанием рассчитываться за честно выполненную работу, занимаясь придирками к документам. Однако перевозчик при этом должен быть вооружен весомыми аргументами, дабы впоследствии не тратить напрасно свои силы, время и нервы.

Именно поэтому следует внимательно относиться к заполнению, в том числе, факультативных пунктов в CMR-накладной, брать расписки и при любом раскладе требовать от отправителя вносить изменения в заявку или делать целый пакет документов, состоящих из последовательно заключенных договоров и заявок. Однако даже если это не сделано, стоит побороться за то, чтобы была произведена оплата за качественно и в срок выполненную работу. Ведь это справедливо.

Дмитрий ХАРЬКОВСКИЙ.



БИЗНЕС-ДЖЕТ с семейным уклоном

Выпуском нового V-класс «мерседесовцы» решили закрыть сразу две ниши. Во-первых, представить замену устаревшему и не слишком популярному Viano, а во-вторых, закрыть пустующую нишу семейных минивэнов после ухода со сцены откровенно неудачного R-класс. Причем, судя по пресс-фото, как раз семейно-спортивные ценности важнее бизнес-деловых. На официальных фото запечатлены счастливые семьи с детьми, спортсмены-путешественники с досками для серфинга и прочие сцены из стандартно-счастливо-успешной жизни вместе с новым Mercedes-Benz V-Class. Между прочим, у автомобиля даже не будет грузовой модификации, что еще раз подчеркивает его позиционирование в качестве универсального, но комфортного транспортного средства.

А вот в Беларуси этот автомобиль явно ожидает иная судьба. Даже обеспеченные белорусы как-то не привыкли рассматривать такие автомобили в качестве семейных. Можно смело предположить, что наибольший интерес Mercedes-Benz V-Class вызовет у юридических лиц, которым нужен не просто вместительный, но еще комфортный и представительный микроавтобус для самого широкого спектра бизнес-задач. Встречи, переговоры, дальние поездки, мобильный офис — все это возможно в новом V-Class. У нас он тоже вызвал интерес, так что мы не упустили слу-









чая узнать этот автомобиль поближе.

V-Class предлагается с двумя вариантами колесной базы — 3200 и 3430 мм, и с тремя вариантами длины кузова: 4895, 5140 или 5370 мм. Высота для всех вариантов одна — 1880 мм. У нас на тесте побывала версия со стандартной колесной базой и длиной кузова 5140 мм. Размер, конечно, внушительный. Но насколько же изящным удалось дизайнерам сделать этот большой автомобиль. Более всего впечатляет вылепленная по лекалам бизнес-седанов марки передняя часть. Сбоку его стремительность и легкость подчеркивается выштамповками по всей длине кузова. А как эффектно в темноте горят светодиодные огни! Доступны они, правда, только в качестве опции. Кстати, вторая сдвижная дверь по левому борту — тоже опция. В базе проникнуть в пассажирскую часть салона можно только через правую дверь. За доплату доступен и электропривод сдвижных дверей и двери багажника.

Но самое сильное впечатление производит интерьер автомобиля. Открываешь дверь водителя — и замираешь в недоумении. Это микроавтобус или представительский седан? Пусть конкуренты не обижаются, но на сегодня V-Class обладает самым дорогим по ощущениям интерьером. И самым красивым. Здесь буквально в каждой детали чувствуется мерседесовская порода. Особенно, если автомобиль в дорогой комплектации, с большим цветным дисплеем, шайбой-контроллером системы Command, сенсорной площадкой, натуральной кожей и лакированным деревом. Деревом ли? На поверку оказывается, что это пластик. Причем, если надавить него, то он отзывается скрипом. Да, все же микроавтобусные гены не скроешь.

Панель приборов пусть и аналоговая, с настоящими стрелками, но от этого не менее эффектная и при этом удобочитаемая. А вот сенсорной площадкой на ходу пользоваться не очень удобно. Она очень чувствительная, так что даже при банальном пролистывании радиостанций частенько промахиваешься мимо нужной. Благо что «шайба» системы Command полностью дублирует функции сенсорной площадки.

По уже сложившейся традиции ры-

чажок АКП 7G-Tronic расположился справа на рулевой колонке. Решение удобное, и к нему привыкаешь буквально после нескольких манипуляций. Посадка за рулем будет идеальной для водителя среднего роста, а вот высокорослому не будет хватать диапазона регулировки руля по вылету. К тому же передние кресла оказались не самими удобными. И более всего смутила маленькая подушка: узкая и короткая, она не удерживает бедра в поворотах, и с нее так и норовишь соскользнуть по гладкой коже. Но в остальном ощущения классные. Сидишь высоко, видишь далеко. Обзорность и чувство габаритов хорошие, несмотря на нескромные габариты автомобиля. А ведь есть еще опция кругового обзора при помощи наружных камер, которая дает картинку «вид сверху». Автомобиль и окружающее пространство — как на ладони, знай себе крути руль. А можно и не крутить, заказав систему автоматической парковки.

К водительскому месту мы еще вернемся, а пока обратимся к пассажирской части салона. Пространство за спинками передних кресел можно конфигурировать в различных вариантах. V-Class может быть 6-, 7- или 8-местным, то есть сзади можно установить четыре, пять или шесть кресел. Понятно, что в самом простом и самом вместительном варианте автомобиль не блещет возможностями трансформации салона. Два трехместных дивана имеют только раздельные регулировки угла наклона спинок. Тестовый автомобиль был скомпонован по формуле 2+2+3. Средний ряд в таком варианте состоит из двух раздельных кресел с индивидуальными регулировками. Кресла могут вращаться на 180 градусов, позволяя превратить салон в подобие кают-компании. Между креслами на специальных направляющих располагается столик-трансформер. Конечно, не обошлось без отдельного пульта управления микроклиматом для пассажирской части салона. Особый шарм и уют интерьеру придает амбиентная подсветка салона. Ну и, конечно, материалы отделки не вызывают сомнений в принадлежности автомобиля марке Mercedes-Benz.

А вот теперь снова за руль. Удивительное дело, но даже минивэн, как оказалось, может доставлять удовольствие от вождения. Под капотом тестового автомобиля был установлен самый мощный в гамме двигатель — 2,1-литровый «дизель» на 190 л.с. Такой V-Class носит индекс 250 CDI. Существуют еще две менее мощные версии этого же мотора — 200 CDI (136 л.с.) и 220 CDI









(163 л.с.). На 190-сильную версию по умолчанию устанавливается семидиапазонная автоматическая трансмиссия 7G-Tronic, а вот менее мощные версии в базе оснащаются шестиступенчатой механической коробкой передач. Могучий дизель позволяет этому двухтонному офису на колесах разгоняться до сотни за 9,1 секунды и достигать максимальной скорости 206 км/ч. Для микроавтобуса динамика просто отменная. С учетом заднего привода на скользком покрытии автомобиль сначала успевает слегка побуксовать на месте, но потом в дело вмешивается противобуксовочная система, и дело идет на лад. Эх, ему бы еще полный привод! Отдельное спасибо скажем отлично настроенной автоматической трансмиссии. Она делает свою работу быстро, плавно и незаметно. Рулевое управление по-мерседесовски легкое, но информативное, а радиус разворота совсем небольшой. Маневрирование в тесном пространстве труда не составляет.

Секрет удовольствия от вождения этого большого вэна кроется в двух интересных «фишках». Первая — это амплитудозависимые амортизаторы. Их жесткость зависит от условий и манеры движения. На прямой амортизаторы расслаблены, предлагая высокую плавность хода, а в поворотах зажимаются, становятся жестче, чтобы уменьшить крены и улучшить устойчивость. Работает все это совершенно незаметно. И также незаметно начинаешь понимать, что в каждый поворот входишь быстрее обычного. И уж точно быстрее, чем это можно сделать на любом другом микроавтобусе.

Вторая «фишка» — система Agility Control, которая позволяет менять режимы работы двигателя и коробки передач. Всего предусмотрено четыре режима: экономичный, комфортный, спортивный и ручные настройки. Что интересно, в последних трех режимах в момент интенсивного разгона система кратковременно повышает максимальный крутящий момент мотора с 440 Нм до 480 Нм, а мощность — до 204 лошадиных сил. Учитывая эти факторы, а также наличие мощного двигателя и заднего привода, электронную систему стабилизации немцы сделали отключаемой лишь частично. После 50 км/ч она активизируется самостоятельно. Так безопаснее для всех.

До появления этого автомобиля на белорусском рынке в сегменте люксовых микроавтобусов правил балом VW Multivan. У него попросту не было конкурентов. Разве что Toyota Alphard, но много ли людей вообще слышали о такой модели? Но теперь в битву вступает очень грозный конкурент. На его стороне новизна, шикарный интерьер, отличная управляемость и цена. Стоимость базовой версии начинается с 44.290 евро, а самый дорогой V-Class 250 BlueTEC AVANTGARDE с экстрадлинным кузовом стоит 59.418 евро.

Павел МУРАШКО.
Фото автора и из открытых источников.

Новый год встречаем... на работе



Новый год — один из самых любимых народом и массово отмечаемых праздников. Однако всем известно, что существуют службы, требующие круглосуточного присутствия специалистов на рабочем месте, — медики, милиция, спасатели. Входят в их число и многие предприятия, связанные с транспортом. О том, как сами работники отзываются о смене, выпавшей на новогоднюю ночь, их расспрашивала корреспондент «TIR» Юлия АЛЬГЕРЧИК...

Сергей, водитель а/м такси службы TaxiGold:

– Несмотря на то, что водительские права у меня давно, на такси я работаю около года. Но уже прошел «боевое крещение» — развозил людей в новогоднюю ночь. Заказов тогда было очень много, ни минуты не стоял на стоянке. Настроение из-за этого у меня совсем не испортилось, даже наоборот. Да и, как известно, хорошей мотивацией к труду является его хорошая оплата. У нас так — чем больше заказов выполнишь, тем приятнее потом будет смотреть в расчетный лист.

Чтобы соответствовать празднику, на голову я надел красный колпак, включил хорошую музыку. Это очень нравилось пассажирам. Все они были положительно настроены, веселые и доброжелательные. Подбадривали, чтоб не грустил, что пришлось работать. Некоторые симпатичные пассажирки одновременно с поздравительными словами даже пытались меня обнять. Когда окончилась моя смена, усталости совсем не чувствовалось и спать не хотелось. А дома меня ждала любимая девушка, с которой мы прекрасно отметили наступивший Новый год. Так получилось, что и в эту новогоднюю ночь я буду за рулем, но я знаю, что моя дорогая меня дождется, и мы будем счастливы. А это, уверен, самое главное...

Вячеслав, машинист электровоза локомотивного депо Минск:

– Выходить на работу в новогоднюю ночь мне приходилось неоднократно. В прошедшие праздники, с 31 декабря на 1 января, я находился за контроллером. Но расстраиваться по этому поводу не стану — такая работа. Моя семья — жена и двое детей — тоже понимают это. Малышня заранее делает для меня новогодние поделки, которые я беру с собой в кабину. Звонки по мобильному телефону во время движения запрещены, поэтому разговоры и поздравления откладываются на более подходящее для этого время. А вообще, даже находясь на смене, праздник чувствуется. Едешь по ночной Беларуси и напитываешься праздничной атмосферой. Через окно хорошо видно, как где-то вдали светятся разноцветными огнями елки, на зданиях мигают лампочки, веселятся люди — танцуют, машут руками, запускают фейерверки. А еще часто бывает так: проезжаешь мимо какой-либо станции, раздается вызов по рации: «Ребята, дорогие, с Новым годом вас!». Это дежурные, в реальной жизни совершенно незнакомые люди, поздравляют с праздником. Они ведь тоже находятся в будни и праздники на своем посту. Слышать такие поздравления очень приятно, едешь дальше и улыбаешься.

Георгий, машинист электропоезда Минского метрополитена:

– Я работаю в метро с 1984-го года, т.е. с первых дней запуска. За 30-летний стаж работы раз семь-восемь приходилось возить людей и в новогоднюю ночь, так уж выпадало в рабочем графике. Многие из коллег сами изъявляют желание поработать 1 января. За долгие годы семья моя уже давно привыкла, что и в праздничные дни я могу быть на работе, относятся к этому с пониманием, лишний раз не звонят по телефону. К тому же, согласно правилам, во время смены на телефон нам отвлекаться запрещено, в кабину его я даже не беру. Также в кабине не должно быть ничего «не по делу», поэтому никаких елочек-снежинок у нас там нет. Новый год для нас — это обычный рабочий день. Ну а поздравления мы принимаем и сами звоним во время запланированных перерывов или в выходной день.

Евгений, инженер по организации дорожного движения ОГАИ Ленинского района Минска:

– Сотрудники милиции, независимо от подразделения, во все праздники находятся на службе. Не исключением является и Новый год. Мы заступаем на дежурство для выполнения своих прямых обязанностей — следить за порядком на дороге. В праздничные дни всегда сложнее работать — люди, передвигаются ли они пешком или на транспорте, торопятся попасть домой, где их ждет хорошая компания, накрытый закусками стол. Некоторые из них уже начали отмечать праздник заранее и находятся «навеселе». Пешеходы так и норовят перебежать через дорогу в неположенном месте, чтобы успеть на автобус, и водители порой превышают скорость, торопятся. Так что работы нам хватает. Вспоминаю прошлогодний случай, когда два «торопыги»-водителя не справились с управлением автомобиля на скользкой дороге и незадолго до боя курантов столкнулись.

Хорошо, что обошлось без жертв, но настроение у обоих было изрядно подпорчено. Поначалу они нервничали, все рвались домой, но когда поняли, что на процесс оформления ДТП потребуется время и он не завершится в уходящем году, успокоились. Так, виновник и пострадавший в ДТП встретили Новый год в машине ДПС, пока я составлял протокол. Остается надеяться, что народная примета «как Новый год встретишь, так его и проведешь» в их случае не сработает.

Но родные и друзья не забывают про нас, в Новый год звонят по телефону, присылают смс с поздравлениями. Если есть возможность — отвечаем. В прошлом году я женился. К сожалению, как тогда, так и в этом году, новогоднюю ночь я проведу не с любимой женой, но очень буду ждать от нее весточки.

Игорь, водитель автобуса АП №7, г. Минск:

– Уже около 13 лет я работаю водителем. Конечно же, за это время я работал и в Новый год. Бывали смены, когда всю ночь надо было людей возить. Поначалу было как-то обидно — семейный праздник, все дома, а ты на работе. Но потом я посмотрел на это немного под другим углом и больше не переживаю из-за такого пустяка. Уверен и хочу это донести до всех людей: главное, когда тебя любят и ждут дома. А когда отметить праздник — сейчас или на несколько часов позже, это совсем не важно.

Сейчас я работаю на маршруте №38 Карастаяновой–Дружная. Маршрут проходит через центр города, он очень востребован у пассажиров. Я заметил одну закономерность: люди в новогоднюю ночь становятся намного добрее, никто не спорит, не ссорится друг с другом. Все позитивно настроены, веселые, поздравляют незнакомцев в автобусе, а иногда даже меня.

В прошлом году помню, мужчина стучится в кабину. Я думал — спросить что-то хочет. А он сквозь маленькое окошко протягивает мне шоколадного Деда Мороза и с праздником поздравляет. Приятно было очень, и огромное ощущение нужности и важности для людей. Такие моменты очень помогают в работе, да и в жизни вообще.

А ЭТО — ЛИЧНО ОТ МЕНЯ!

Я очень люблю людей и благодарна своей профессии за то, что она дарит мне возможность общения с совершенно разными людьми. Сегодня это может быть лощеный чиновник высшего ранга, участвующий в принятии глобальных решений, а завтра — простая уборщица станции, которая не менее важная для всех нас хотя бы потому, что она делает мир чище. Общаясь с ними, я учусь жить.

Готовя этой материал, я задавала своим собеседникам каверзные вопросы по поводу их ночного дежурства, ожидая сетований на такую «жизненную несправедливость». Однако ни от одного из них я не уловила и нотки недовольства! Впоследствии, видя у этих людей такую ответственность, сплетенную с оптимизмом, мне стало даже немного стыдно за свой подход и попытки «раскрутить» их на некий негатив. Теперь я точно знаю, что только оптимистичная «настройка» даст непременно хороший результат. И если вдруг случится так, что в новогоднюю ночь мне придется встретить человека, находящегося в данный момент на своем рабочем месте, я обязательно подарю ему шоколадного Деда Мороза и поздравлю с Новым годом...

Ваша Юлия.





«Горячий лед» зимой не тает!

Доброго январского дня всем, уважаемые читатели! Зима, если она настоящая, морозная и снежная, — лучшая пора для катания на лыжах и коньках. Именно зимой с замиранием сердца мы следим за взлетами фристайлистов, скоростью и меткостью стреляющих лыжников-биатлонистов и отвагой сноубордистов. И именно зимой каждый автомобилист-любитель проявляет свой профессионализм, управляя транспортным средством: большинство становится аккуратнее, внимательнее, соблюдают скоростной режим, ведь, если зима настоящая, то дорога часто бывает скользкой. Однако есть те, кому сильный мороз и лед — в радость. Это участники чемпионата Республики Беларусь по трековым автогонкам «Горячий лед».

На страницах журнала «TIR» уже неоднократно освещались различные состязания в области автоспорта. Сегодня мы решили просто познакомить вас с таким видом автомобильного спорта, как зимние трековые автогонки.

Местом прописки лет десять назад, а то и больше, стал для них стадион «Заря», что находится в Боровой, под Минском. К участию в соревнованиях допускаются, согласно регламенту, любые физические лица. Необходимо иметь действующее регистрационное удостоверение Белорусской автомобильной федерации категории «D», медицинский сертификат или медицинскую справку, заверенные медицинским спортивным учреждением или обычным медицинским учреждением, классификационную книжку спортсмена; спортивный страховой полис на сумму не менее 40 базовых величин на момент страхования.

Как вы, должно быть, заметили, требования к гонщикам предъявляются серьезные. Для автомобиля также есть свои требования: к участию допустят автомобиль с рабочим объемом двигателя до 2000 см^3, соответствующий действующим Техническим требованиям и дополнениям к ним. Исходя из практики, особым вниманием спортсменов пользуется автомобиль ВАЗ-2108, но случается ему противостоят представители зарубежного автопрома: Opel, Ford Fiesta, Volkswagen Golf (первого поколения).

Каждый год погода по-разному привечает спортсменов и тех, кто приезжает за них поболеть. Бывает, и вовсе нет льда, но случается, что дни соревнований выпадают на дни трескучих морозов. Например, в прошлом сезоне второй этап соревнований проходил при температуре минус 28(!) градусов. Трибуны отчасти пустовали, но автомобили, вернее, их пилоты, не теряя воли к победе, вздымали на вираж снежные вихри. Однако неза-

полненные трибуны — это, скорее, исключение, ведь зимние трековые гонки — это невероятно зрелищный спорт.

Соревнования проводятся на трассах, имеющих форму овала, с длиной круга не менее 400 м. Каждый заезд — это четыре круга напряженной борьбы, где лидер может остаться ни с чем, а явный аутсайдер стать фаворитом.

Говоря об этапах соревнований, заметим, что их всего три. Первый уже восьмой год проходит на Кубок компании «Bosch»: его особенно любят зрители, так как лидер по производству запасных частей для автомобилей именно поклонникам соревнований уделяет большое внимание. Конкурсы, розыгрыши и ценные призы — это все, что привлекает внимание зрителей в перерывах между заездами.

В 2015 году соревнования «Горячий лед» ждут изменения правил, которые в большей степени радуют преданных фанатов этих состязаний. В наступившем году чемпионат пройдёт в двух классах: на шипах 4,5 мм и на шипах 1,6 мм. Почему зрителям станет интереснее? Отвечаем: шипы 4,5 мм подразумевают борьбу на всей ширине трека, а с шипами 1,6 мм бороться спортсмены будут либо на внутренней траектории, либо, если будут снежные бугры, — на внешней, что придаст элемент непредсказуемости каждому заезду.

ПРИХОДИТЕ! БУДЕТ ГОРЯЧО!

Согласно официальному календарю Белорусской автомобильной федерации Чемпионат Республики Беларусь по треку «Горячий лед–2015» будет проводиться в четыре этапа ***(Боровая, стадион «Заря»):***

I этап: 10–11 января (запасные даты 17.01–18.01)
II этап: 24–25 января (запасные даты 31.01–01.02)
III этап: 7–8 февраля (запасные даты 14.02–15.02)
IV этап: 21–22 февраля (запасные даты 28.02–01.03)

Итак, ждем начала соревнований! И обещаем: мы обязательно поделимся с читателями нашего журнала самыми интересными и захватывающими моментами предстоящих соревнований.

Татьяна ПАШКЕВИЧ.
Фото автора.



Страшная сказка со счастливым концом

История о водителе-дальнобойщике из Украины, волею судеб оказавшемся в конце осени в Беларуси и попавшем здесь не по своей вине в сложные жизненные обстоятельства, стремительно облетела белорусский Интернет. Взволнованно забурлили форумы транспортных и не только транспортных сайтов, люди обсуждали подробности этой истории, сочувствуя украинскому коллеге... Ситуация, в которой, по сути, мог оказаться каждый водитель, никого не оставила равнодушным. И журнал «TIR», само собой, не мог остаться в стороне. Чужой беды не бывает — так говорит народная мудрость.



И сегодня, накануне светлого и любимого многими праздника Рождества, мы вновь хотим вспомнить эту историю...

...Жил-был человек, и была у него машина. Многие места исколесили они вместе, многие дороги опробовали. В сложных ситуациях помогали друг другу — потому и отношения сложились хорошие. Случай, который произошел с украинским дальнобойщиком в Беларуси, тоже можно назвать своего рода сказкой.

25 ноября из Луганска, загруженный подсолнечным маслом, Олег приехал в Беларусь. Действовал по отработанной схеме: добрался до места — разгрузился — поехал домой. Однако в этот раз с возвращением пришлось повременить: оказалось, что счета украинской фирмы заморожены, а потому приобрести топливо нет возможности.

— Домой уже очень хотелось, — вспоминает Олег, — выехал-то я еще 19-го числа. Там, на Украине ждали родственники. Жаловаться, сообщать о своих проблемах мне не хотелось: за-

чем расстраивать близких людей. Денег с собой было немного, примерно 250 тысяч в пересчете на белорусские рубли. Первую неделю как-то протянул. Потом стало сложнее...

Такая школа выживания, конечно, под силу не каждому. Ежедневно мужчина покупал минимум топлива — чтобы прогреть машину и погреться самому. Зубы чистил на заправке, там же приобретал кое-какие продукты. Сигареты «стрелял» у случайных людей. Водитель прекрасно осознавал, что таким способом долго не протянешь, однако совсем не понимал, как действовать дальше. Оставалось только надеяться на лучшее, точнее — на чудо...

К счастью, мир не без добрых людей. 6 декабря Олег подошел к молодому человеку на одной из слуцких АЗС, чтобы снова попросить сигарету. Парень (как оказалось, тезка, тоже Олег), узнав историю украинского дальнобойщика, незамедлительно предложил помощь.

ВОТ ЭТО СООБЩЕНИЕ...

«На 41-й заправке уже две недели стоит украинская фура, водитель не может выехать к себе на родину, т. к. в связи с ситуацией на Украине счета организации, в которой он работает, заморожены. Если Вы можете оказать финансовую помощь, поделиться топливом, едой, предложить ночлег или оказать любую другую помощь, звоните по телефону или подъезжайте непосредственно на указанную АЗС».



Первое, что сделал Олег Дудка — местный автомобилист, попытался самостоятельно по-человечески помочь: накормил, напоил, сводил в баню, купил немного топлива. Но ведь человеку надо было как-то добраться домой, в Украину, а путь-то неблизкий...

Но — опять подсказывает народная мудрость! — «с миру по нитке — голому рубашка». Олег-белорус решил бросить клич в Интернете и попытаться как можно быстрее собрать нужное количество средств для украинского товарища. Молодой человек поместил запись в группе соцсети Вконтакте.

Реакция была ошеломительной. Мобильный телефон ежеминутно принимал звонки — белорусы откликнулись на чужую боль так искренне, будто там, за рулем холодной машины в темноте сырой ноябрьской ночи остался их родной и близкий человек.

Позднее один из ребят вспоминал: «Он (дальнобойщик) как будто увидел во мне родственника, сразу пригласил внутрь (в кабину автомобиля), а это — дороже всяких денег!».







На вопрос о том, почему он начал так активно помогать совершенно незнакомому человеку, сам Олег отвечает просто: «Я всегда останавливаюсь, помогаю людям «на аварийках». Дело в том, что уже более трех лет занимаюсь грузоперевозками, езжу по Беларуси. Со мной случались разные ситуации, были и такие, когда нуждался в экстренной помощи, но никто не тормозил... Теперь стараюсь всегда останавливаться. Пусть не всегда смогу помочь, но предложить помощь — предложу!»

История о водителе-горемыке быстро разнеслась по городу и даже за его пределы. Вместе со слуцкими ребятами дальнобойщику из Украины помогали активисты группы «Солигорские автолюбители». Кто чем мог: топливом, домашними заготовками, деньгами и, конечно, теплыми словами поддержки.

Общими усилиями белорусы смогли собрать более трех миллионов белорусских рублей — средств, которых оказалось достаточно, чтобы, наконец, отправить Олега на родину.

— Этот человек чем-то напомнил мне моего деда, — рассказал Олег Дудка, — он также родом из Украины. Всю жизнь проработал дальнобойщиком, привил мне любовь к машинам и технике. Дедушка был моим наставником, воспитывал «по-мужски». Его уже нет в живых, но хочется верить, что он оценил бы этот поступок по достоинству.

Как часто в последнее время мы слышим о неприятностях на дорогах: аварии, скандалы, происшествия. И как радостно, что даже на фоне этой довольно мрачной картины происходят случаи, сравнимые с чудом. Эта история — одно из них, хотя и печально, что сердечность, сочувствие, сострадание, взаимовыручка стали зачастую восприниматься нами как чудеса.

Однако все же замечательно осознавать, что, не глядя ни на какие экономические проблемы, кризисы, нестабильность и прочие невзгоды, белорусы всегда были и остаются удивительно добрыми, человечными, сердечными людьми, готовыми в любой ситуации не задумываясь протянуть руку помощи, поддержать, поделиться и хлебом, и теплом своей души.

Я горжусь своими земляками.

Яна ЧЕРЕПАНОВА.
Фото из открытых источников.

Новый год пришел в Европу...

Германия: порядок и отчетность



С 1 января 2015 года в Германии вступит в силу закон, который предусматривает минимальную почасовую оплату труда перевозчиков в размере 8,5 евро. Планируется, что данный Закон будет распространяться не только на местных работодателей, но также на водителей, которые следуют транзитом через страну (каботаж, в Германию, из Германии и транзит через Германию). Информация о вступлении в силу данного Закона не была заранее представлена в Международный союз автомобильного транспорта и другим странам ЕС. Ряд стран (Венгрия, Польша, Румыния, Чехия и Литва) направили в Международный союз несогласие с новыми правилами.

В законе, в частности, предусмотрено, что работодатели обязаны предоставлять отчеты в Федеральный директорат западных финансов, который находится в Кельне, не реже чем раз в полгода, сообщая о планах работы сотрудников в Германии на ближайшие 6 месяцев. По требованию работников контрольных служб работодатель должен предоставить сведения о выплаченной водителям зарплате. Данное подтверждение о выплате заработной платы должно быть представлено на немецком языке.

Испания: контроль и еще раз контроль

Дорожно-транспортное управление Испании начало специальную кампанию безопасности накануне рождественских праздников. На второстепенных дорогах страны усилен контроль**.** Усилено контролирование тех участков, где, по статистике прошлых лет, в рождественские и новогодние праздники случается больше всего ДТП. Дополнительно на трассах Испании установлены мобильные радары, а с воздуха за соблюдением скорости следят вертолеты с



системой «Пегасус». Водителей также ждут проверки на содержание алкоголя и наркотических веществ в организме.

Россия: штрафы по закону



Автомобилисты в России смогут сэкономить на штрафах при быстрой их оплате с 1 января 2016 года. Сумма будет снижена вдвое, если нарушитель придет уплачивать штраф в течение 20 дней с даты, когда он был выписан. Соответствующий законопроект принят депутатами Государственной думы. Скидка не будет распространяться на штрафы за злостные нарушения ПДД. К ним относятся: управление автомобилем в состоянии опьянения, рецидивы превышения скоростного режима более чем на 40 км/ч, проезда на красный свет, движения по встречной полосе, вождения незарегистрированного транспортного средства и причинение в результате ДТП вреда здоровью легкой и средней тяжести. Кроме того, скидка не будет действовать на штрафы размером 500 рублей.

Литва: а что у вас в баке?



Литовская таможня усиливает контроль внутри страны, а также на границе с Латвией и Польшей. Такие меры направлены на то, чтобы выяснить, не сливают или не продают ли водители топливо, ввезенное в топливных баках из третьих стран. Вот уже почти год, как водители, въезжающие в Литву из России и Беларуси, обязаны декларировать количество топлива, находящегося в топливных баках. По словам представителей Таможенного департамента, контроль усиливается на тех пограничных участках, где нет пунктов пограничного контроля, и водители, как правило, там пересекают границу без проверки. По данным Таможенного департамента, в течение девяти месяцев 2014 года выявлено почти 7 тыс. случаев нарушений. Нарушители обязаны заплатить более 1,5 млн литов (434 430 евро) платежей. Таможенный департамент напоминает, что топливо, ввозимое в топливных баках из третьих стран, нельзя использовать в других транспортных средствах, складировать или продавать.

Подготовила
Ольга ГОРБАЧЕВА.

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

МАЗ-СПОРТавто

СПОРТИВНАЯ КОМАНДА МИНСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА

2015 DAKAR ARGENTINA BOLIVIA CHILE



ОАО "МАЗ" - управляющая компания холдинга "БЕЛАВТОМАЗ" УНН 100320487

Болеем за наших!

с 4 по 17 января 2015







МИНСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД
220021, Республика Беларусь, г.Минск, ул. Социалистическая, 2

MINSK AUTOMOBILE PLANT
2 Socialisticheskaya str., Minsk, 220021 Republic of Belarus

www.maz.by