

ПАРТНЕРЫ



21-24 АПРЕЛЯ 2015
МОСКВА, МВЦ «КРОКУС ЭКСПО»

Получите бесплатный билет
www.TRANSRUSSIA.ru

Klient - nasz Pan,

или Ремонт – дело тонкое

стр. 2

ТРАНСРОССИЯ

20-я международная выставка транспортно-логистических услуг и технологий



Интеграция

Евразийский
экономический союз:
шаг за шагом

стр. 13

Эксклюзив

Дакар покоряется только сильным

стр. 20

Дорогие женщины! Милые дамы!

Коллектив редакции журнала «TIR» и коллективы компаний «Современные логистические системы» и «СЛС-Медиа» сердечно поздравляют вас с самым первым и самым любимым весенним праздником – Днем 8 Марта!

И, несмотря на то, что первые мартовские дни не особо радуют нас теплом и солнцем, мы от души желаем вам солнечного настроения, улыбок, искреннего восхищения, прекрасных слов и комплиментов, любви, радости, добра и счастья. И не только в День 8 Марта, а каждый день!

**Пусть будет этот день согрет улыбкой вашей,
А дом, семья пусть будут полной чашей,
И только в вас мужчины будут влюблены,
Ведь вы – само очарование весны!**

Директор



Василий КОПЫТКО

Главный редактор



Дина КИРИЛЛОВА



содержание

Партнеры

KLIENT - NASZ PAN, ИЛИ РЕМОНТ – ДЕЛО ТОНКОЕ 2

Компетентно

«МЫ СТАРАЕМСЯ ВНЕДРЯТЬ ПЕРЕДОВЫЕ ПРАКТИКИ НАЛОГОВОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА» 5

Интеграция

ЕВРАЗИЙСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СОЮЗ: ШАГ ЗА ШАГОМ 13

Эксклюзив

ДАКАР ПОКОРЯЕТСЯ ТОЛЬКО СИЛЬНЫМ..... 20

Таможня

БЕСТРАНЗИТНЫЙ ЭКСПЕРИМЕНТ 27

Соседи

ТРАНЗИТНАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ БЕЛАРУСИ, ИЛИ СКОЛЬКО СТОИТ БЕЗОПАСНОСТЬ? 31

Инновации

ЗАПРАВИЦА ПА-БЕЛАРУСКУ..... 36

Острая тема

НЕВЫГОДНО? НЕ ПОВЕЗЕМ!..... 38

Персоналии

ДВЕ АНИ – ДВОЙНОЙ УСПЕХ!..... 44

Ученье – свет

ПРАВА НА НЕБО 46



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 (mtc),
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.



Klient - nasz Pan, или Ремонт – дело тонкое

Рано или поздно каждый владелец грузового автомобиля начинает задумываться над тем, где отремонтировать свой транспорт и как правильно выбрать станцию технического обслуживания грузовых автомобилей. Кто-то предпочитает ремонтировать свои тягачи и полуприцепы на родине, кто-то находит сервис за границей.

И если с местными СТО ситуация ясна, то вопрос выбора автосервиса по ту сторону границы для многих остается открытым. В этом случае предпочтение ту или иную СТО помогает «народное» радио – отзывам земляков доверяешь больше, чем придорожному рекламному билборду. Об одном таком предприятии – «Wimex» – мы услышали именно от белорусских перевозчиков.

«Wimex», авторизованный сервисный центр по ремонту и обслуживанию грузовых автомобилей Renault, расположен в Белостоке. Руководство фирмы с готовностью отозвалось на нашу просьбу познакомиться с деятельностью предприятия.

– Компании «Wimex» уже 23 года – возраст для фирмы солидный, потому мы прекрасно знакомы со всеми требованиями и пожеланиями автовла-

На станции четыре линии, рассчитанные на заезд тягача с полуприцепом. Для ремонта полуприцепов действуют два отдельных канала



дельцев, – рассказал нам «экскурсовод» по владениям «Wimex», технический консультант Владислав Яскульски. – Как авторизированный сервис Renault мы работаем пять лет. Но это вовсе не значит, что наши специалисты не занимаются транспортом других производителей: их опыт работы и квалификация позволяют выполнять ремонт любой грузовой техники – тягачей и полуприцепов.

На станции четыре линии, рассчитанные на заезд тягача с полуприцепом, установлен подъемник колонного типа и другое необходимое оборудование и приспособления. Для ремонта полуприцепов у нас действуют два отдельных канала.

На собственном складе есть наиболее востребованная номенклатура запчастей. Если необходимой детали нет в наличии, то с центрального склада ее доставят уже на следующий день.

Расположение у «Wimex» очень выгодное – прямо между зданиями Таможенной палаты и Региональной таможни, где ежедневно проходят таможенное оформление несколько сот транспортных средств.

Пока мы знакомились со станцией, на техническое обслуживание приехали два минских автомобиля, принадлежащих ЧТУП «АДМ Логистик» и ЗАО «Совавто».

– Усё супер добже! – таким возгласом ответил Александр, водитель ЗАО «Совавто», на вопрос о том, как он оценивает работу специалистов Wimex. – Мы всегда тут обслуживаемся. Я очень доволен, все быстро и четко, чего не хватает нашим сервисам. Знаю, что сюда приезжают не только поляки, но и много белорусов, особенно из Гродно – очень удобно добираться.

Слова водителя подтверждает Ева Жепецка, директор сервиса:

– По прямым договорам мы обслуживаем польских перевозчиков, много белорусов и россиян, бывают литовцы, чехи и даже казахи. С клиентами мы предварительно согласовываем дату и время визита к нам, резервируем линию для машины. Когда клиент прибывает, автомобиль без какого-либо ожидания заезжает на обслуживание, ведь мы отлично понимаем, что для перевозчика время – деньги.

Иногда на фирму обращаются перевозчики, у которых что-то случилось в пути. В таких случаях возможен выезд специалистов на трассу, к месту поломки машины.

Об истории развития бизнеса и принципах работы рассказал нам владелец компании Тадеуш Вишоваты.

– Все, что связано с ремонтом и обслуживанием транспорта, сегодня я знаю, пожалуй, досконально, – поделился пан Вишоваты. – Знания были получены исключительно на собственном опыте. Это сейчас я учредитель успешной компании, а ведь начинал я свое знакомство с автомобилями в роли водителя такси и было мне тогда всего 22 года. В 23 года в моей жизни появилась моя Кристина, которая поддерживала меня во всех начинаниях...

Вообще, физической работы я не боялся никогда. После работы таксистом шесть лет я работал в Германии, брался за любой труд, от ухода за садом

до ремонта машин. Приходилось постоянно курсировать туда-сюда, ведь в Польше была моя семья. В 90-ом сказал себе – все, хватит, и остался в Белостоке.

А потом начались первые шаги в бизнесе – с родственниками создали предприятие, занимались продажей топлива. Тогда завязались первые партнерские отношения с Беларусью. А в 1992-ом я решил отделиться и организовать свою фирму. Все начиналось с аренды двух автозаправок. В 1998-ом я уже смог купить одну маленькую заправку. А в 1999-ом на кредитные деньги купил предприятие, на котором сейчас и базируется «Wimex». Это было большое государственное автотранспортное предприятие. Все постройки были старые, обветшалые и требовали ремонта.

Учились на собственном опыте, ведь частный бизнес тогда только развивался. Любой бизнес – это тяжелый труд, и надо верить в себя и в то, что ты выбрал правильную дорогу. Думать и работать – это мое правило. Обычно я встаю в 5 утра, чтобы успеть сделать максимально много. И сегодня, несмотря на успешность, еще есть много нерешенных дел. Мы постоянно развиваемся. Например, недавно на месте старой автозаправочной станции построили новую, современную.

«Wimex» – это семейный бизнес, здесь работает вся моя семья – супруга Кристина, дочь Катажына и сын Лукаш. Они мои помощники и мой надежный тыл. Все мы вкладываем в компанию силы, душевное тепло и частичку сердца. Поэтому очень хочется, чтобы все наши клиенты были довольны, уезжая от нас. Я и всем своим работникам даю такой наказ: работать по принципу Klient - nasz Pan.



Тадеуш Вишоваты с супругой Кристиной, дочерью Катажыной и сыном Лукашем



Молодой коллектив отдела международного экспедирования

Перед тем как отправиться в мастерскую, автомобилисты советуются со знакомыми, просят рекомендации и ищут отзывы в интернете. Однако доверять тому, что пишут о сервисах в сети, – не всегда хороший вариант, ведь вполне возможно, что негативный комментарий оставил конкурент, а позитивный – сотрудник центра. Поэтому мы созвонились с некоторыми клиентами польской компании «Wimex», и вот что они сказали:

Еще одно из направлений «Wimex» – ремонт аварийных грузовых автомобилей с использованием спецоборудования для восстановления геометрии рам и кабин, а также лазерных измерительных устройств

Дмитрий Воронцов, учредитель и директор компании «Янстронг», г. Минск:

– С компанией «Wimex» мы знакомы очень давно. Не удержусь и в первую очередь отмечу, что это очень хорошие представители Республики Польша, открытые и щедрые! Таких людей единицы! Бесспорно, они большие профессионалы в своем деле. Огромный спектр предлагаемых услуг. При этом они очень пунктуальны, выполняют все быстро и в срок. Наши водители очень любят ездить в «Wimex» на ремонт –

душевная атмосфера, всегда угостят чашкой кофе с печенькой. А пока идет обслуживание автомобиля, с ними общаются, расспросят о жизни в Беларуси, расскажут о своей.

Валерий Евец, заместитель директора ЧТУП «ЮЛАВИ-техтранс», г. Гродно:

– С «Wimex» нас связывают давние партнерские отношения. Здесь мы делаем техобслуживание и ремонтируем автомобили, и не только марки Renault. Через «Wimex» мы приобретали тягачи, прицепную технику. Кроме этого, налажены взаимоотношения в сфере перевозок.

Что касается сервиса, то цены на обслуживание здесь несколько ниже, чем в Беларуси, хотя я не скажу, что очень значительно. Но, считаю, что главное даже не это. Оперативность обслуживания – вот чем отличается и привлекает к себе «Wimex». Например, в прошлом году в столице на МКАД сломался компрессор в нашем тягаче. Нам посоветовали один из минских сервисов, не стану его называть. Так вот, чтобы попасть на его территорию, у нас ушло два дня. Еще один день ушел на ожидание нужного специалиста по ремонту. Компрессор безуспешно ремонтировали несколько дней. А в итоге из-за отсутствия запчастей компрессор заменили на новый. Неделя потребовалась для этого ремонта. Неделя простоя! А в «Wimex» самый длительный и сложный ремонт занимает максимум два дня.

Александр Бакунович, руководитель службы эксплуатации ЗАО «Совавто», г. Минск:

– В нашей компании есть автомобили марки Renault, и уже около трех лет мы обслуживаем и ремонтируем их в «Wimex». Привлекает соотношение «цена-качество» и скорость выполнения работ. Например, капитальный ремонт двигателя «Wimex» нам сделал за три дня. В Беларуси, если для ремонта требуется какая-то непопулярная запчасть, то самый короткий срок ее ожидания не меньше недели.

Кроме того, в Беларуси работает представитель компании, через которого можно получить консультацию, это значительно облегчает работу, особенно на начальном этапе.

www.wimex.eu.com

Представитель в Беларуси – Александр Ягелло

Тел. +375 44 550 25 82 (Велком),
+375 29 565 12 01 (МТС)

e-mail:

akeksander.jagiello@wimex.eu.com



Сергей НАЛИВАЙКО:

«Мы стараемся внедрять передовые практики налогового законодательства»

...Когда-то давно у Конфуция спросили: «Что бы ты сделал первое, если бы пришел к власти?» «Первое, что бы я сделал, – ответил древний мыслитель, – вернул бы словам их первоначальный смысл». Конфуций был философом. Наш сегодняшний разговор будет далек от философии, но темой его в значительной части станут серьезные рассуждения на тот же, старый, вопрос – «что бы ты сделал?..». Вот только, в силу обстоятельств, носить они будут не условный – совершенно реалистичный характер...

Меньше трех месяцев назад, в конце прошлого года, у Министерства по налогам и сборам появился новый руководитель. Те, кто по каким-то причинам следит за работой этого ведомства, знает: человек, возглавивший работу белорусской налоговой службы, в ней не новичок. Прежде на протяжении ряда лет Сергей Наливайко работал в МНС в должности первого замминистра, до этого – в налоговых органах Могилевской области. Понятно, работа современных отечественных налоговых органов – это труд тысяч людей, однако, позиция «первого лица» всегда значит многое. Мы попросили Сергея Эдуардовича рассказать о его оценке последних, вступивших в силу уже в 2015 году корректировок законодательства, о перспективах совершенствования налогового законодательства и налогового администрирования, о контрольной деятельности и прочем.

Все познается в сравнении

– С 1 января вступил в силу Договор о Евразийском экономическом союзе. Процессы интеграции вышли на новый качественный уровень. Несмотря на ряд сохраняющихся изъятий и ограничений, страны-партнеры по интеграции создали-таки единый рынок товаров, услуг, капиталов и рабочей силы. Бизнес получил возможность свободно перемещаться по экономическому пространству. Вероятно, тут-то и обостряются вопросы конкуренции между экономиками, начинаются поиски: где, в какой стране регистрироваться предприятию, концентрировать инвестиции. Происходит оценка условий работы, ее плюсов и минусов в разных юрисдикциях, и в такой оценке – комплексный анализ налоговых систем, нагрузки и прочих факторов.

Сергей Эдуардович, как Вам кажется, насколько конкурентоспособна белорусская налоговая система в сравнении с ее аналогами у наших партнеров по ЕАЭС? Как вообще происходит сравнительный анализ налогообложения: МНС самостоятельно анализирует ситуацию либо использует для этого оценки международных финансовых институтов?

– Министерство по налогам и сборам внимательно относится к оценке налоговой системы, которую осуществляет как бизнес-сообщество республики, так и международные организации.

Приведенная в отчете Всемирного банка «Ведение бизнеса-2015» оценка налоговой системы в целом отражает прогресс, достигнутый нашей страной за последние годы. По сравнению с предыдущим отчетом республика улучшила свою позицию на 47 пунктов. Однако, несмотря на достижение ощутимого прогресса, все понимают, что налоговая система должна развиваться дальше.

В частности, при подготовке предложений в налоговое законодательство, помимо соблюдения интересов доходной части бюджета, учитываются предложения плательщиков, направленные на упрощение налогового администрирования, снижение издержек плательщиков на налоговое администрирование. Одним из таких направлений является повсеместное применение во взаимоотношениях налоговых органов и плательщиков электронных технологий. За последние годы много сделано в сфере внедрения электронных технологий.

По состоянию на 1 января 2015 года к системе электронного декларирования подключено 81,4 процента юридических лиц от общего числа коммерческих организаций и 48,4 процента от общего числа индивидуальных предпринимателей. На сегодняшний день имеется 3 источника электронного взаимодействия, которые позволяют перейти полностью на электронный документооборот плательщика с налоговыми органами. Первый такой источник – система электронного декларирования, в которой реализованы представление электронных налоговых деклараций и заявлений на осуществление административных процедур, а также представление других электронных документов в свободной форме. Второй – центр информирования плательщиков, через который налоговые органы направляют инициативные сообщения плательщикам. И собственно, третий – «Личный кабинет» плательщика на портале МНС. С помощью последнего плательщики имеют возможность получать из налоговых инспекций документы без электронной цифровой подписи, подавать налоговые декларации непосредственно на портале, просматривать электронный документ, изданный налоговым органом.

Представители Всемирного банка высоко оценили достижения налоговой системы республики в сфере применения электронных технологий.

При подготовке предложений в законодательство учитывается ситуация в бизнесе, ситуация в динамике. Принимаются во внимание новые виды деятельности, изменения условий хозяйствования, складывающиеся в связи с изменением конъюнктуры на традиционных рынках сбыта белорусских предприятий. Мы стараемся быть мобильными, чтобы налоговое законодательство оставалось адекватным современной экономической ситуации. Здесь можно привести пример. В настоящее время МНС готовит проект законодательного акта, регулирующего порядок налогообложения операций хеджирования по сделкам с нефтепродуктами, внесены изменения в Налоговый кодекс, уточняющие порядок определения места реализации товаров и, соответственно, применение нулевой ставки НДС, когда импортированные товары, прошедшие таможенное оформление в Беларуси, реализуются на экспорт без осуществления складских операций на территории республики. И так далее.



Помимо этого, МНС постоянно отслеживает изменения налогового законодательства в соседних государствах, в том числе в странах-партнерах по Евразийскому экономическому союзу. Это обусловлено тем, что мы стараемся внедрять в республике передовые практики, позволяющие упростить налоговое администрирование, повысить уровень добровольного соблюдения плательщиками налогового законодательства.

– И если сравнить налоговое законодательство Беларуси, России и Казахстана?..

– Сравнительный анализ показывает, что в целом промышленные предприятия Республики Беларусь в части налогообложения находятся в сходных условиях с предприятиями России и Казахстана. В частности, среди трех стран в Беларуси наиболее низкая ставка налога на прибыль. В поддержку белорусских производителей направлены льготы по налогу

на прибыль по инновационной и высокотехнологичной продукции, по экспортированной и импортозамещающей продукции, произведенной резидентами свободных экономических зон (СЭЗ). Размер ставки подоходного налога находится на уровне с Российской Федерацией и незначительно превышает уровень налогообложения доходов физических лиц в Казахстане, где ставка налога составляет 10 процентов. По имущественным налогам (налог на землю, налог на недвижимость) нет существенных различий. К тому же в Республике Беларусь имеется ряд преимуществ – в объект обложения не входит движимое имущество, которое облагается в Российской Федерации. Помимо этого белорусские предприятия не производят уплату налога на недвижимость в течение первого года с даты приема в эксплуатацию капитальных строений.

Разница в ставках по налогу на добавленную стоимость с Казахстаном (ставка 12 процентов), Россией (ставка 18 процентов) не приводит к конкурентному преимуществу казахских и российских субъектов хозяйствования. Это обусловлено тем, что белорусский НДС по ставке 20 процентов не включается в цену экспортируемых товаров, а при ввозе в Казахстан или Россию они подлежат обложению косвенными налогами в размере, предусмотренном соответственно для казахских или российских предприятий. Если же говорить о сроках зачета (возврата) сумм НДС, то в Беларуси они самые короткие и составляют 35 дней. Сравните: в России они доходят до 102 дней, в Казахстане – от 46 до 180 дней.

В отношении обязательств по уплате утилизационного сбора предприятия автопромышленного комплекса Республики Беларусь и Российской Федерации находятся в одинаковых условиях: ставки сбора и объем преференций в обоих государствах одинаковы. Казахстан не взимает утилизационный сбор, вместе с тем он не снизил уровень ввозных таможенных пошлин на автомобили, как это произошло в России и Беларуси при введении утилизационного сбора.

Сравнение налоговой нагрузки показало, что в 2013 году налоговая нагрузка (без учета отчислений в ФСЗН, таможенных платежей) на организации, не относящиеся к категории малого бизнеса, в Республике Беларусь составила 7,9 процента, в России – 9,9 процента.

Важным является и тот факт, что на протяжении последних нескольких лет

МНС придерживается курса на сближение бухгалтерского и налогового учета. Это позволяет снизить временные затраты плательщиков на налоговое администрирование. И в России, и в Казахстане плательщики обязаны вести два учета. Только в прошлом году в ФНС России заговорили о сближении с бухгалтерским учетом.

– Вы упомянули один из наиболее обсуждаемых сегодня в Беларуси вопросов – отчисления в Фонд социальной защиты населения (ФСЗН). Их размером предприниматели нередко объясняют наличие теневых доходов. «Все-сторонне разобраться» в этом вопросе рекомендовал даже Президент страны.

Проводится ли анализ ситуации с такими отчислениями, последуют ли за этим изменения в законодательстве?

– На отчисления в ФСЗН действительно приходится значительная часть налоговой нагрузки плательщиков. В частности, все в том же отчете «Ведение бизнеса-2015» удельный вес отчислений в ФСЗН и взносов на обязательное страхование от несчастных случаев на производстве в общей сумме налоговой нагрузки определен в... 75 процентов.

Следует отметить, что по социальным платежам в Республике Беларусь налоговая нагрузка несколько выше в сравнении со странами ОЭСР, регионом Восточной Европы и Центральной Азии, к которому она относится, а также в сравнении со странами, вошедшими в тридцатку лидеров по легкости ведения бизнеса.

О высокой налоговой нагрузке по страховым отчислениям говорит и бизнес-сообщество. В этой связи в ряде документов, например, в Комплексе мер по достижению показателей развития малого и среднего предпринимательства в областях и г. Минске на 2013-2015 годы, в Директиве Президента Республики Беларусь № 4 «О развитии предпринимательской инициативы и стимулировании деловой активности в Республике Беларусь» предусмотрены мероприятия по проработке механизма перераспределения между нанимателями и работниками нагрузки по государственному социальному страхованию и размеров отчислений в ФСЗН.

Этот вопрос неоднократно обсуждался совместно с Министерством труда и социальной защиты и Минфином. Однако приемлемое решение о вариантах сниже-

ния налоговой нагрузки по социальным платежам пока не найдено. Минтруда придерживается позиции о невозможности снижения уровня отчислений в ФСЗН без поддержки республиканского бюджета, из-за текущего дефицита бюджета Фонда соцзащиты и быстрого сокращения резервов. В свою очередь, Минфин считает, что в условиях складывающейся в республике демографической и экономической ситуации необходим постепенный переход к многоуровневой системе пенсионного обеспечения.

Со своей стороны мы понимаем, что уменьшение размера отчислений в ФСЗН или изменение порядка их уплаты является серьезным вопросом, поскольку затрагивает интересы как работающего населения, в частности, напрямую затрагивает размер реального дохода работающих, так и людей, получающих пенсии. Ведь в Фонде должны быть средства для оплаты пенсий, достаточные для того, чтобы не допустить задержки выплат.

О чем говорят все...

– Коль уж мы заговорили на темы, которые, что называется, «у всех на устах», не могу не спросить о дальнейшей судьбе налоговых льгот. В Беларуси на сегодняшний день действуют около 250 различных налоговых «послаблений», в том числе индивидуальных, введенных для отдельных предприятий. А тут буквально недавно Глава государства высказался за изменение подходов в этой части, за оптимизацию налоговых льгот.

От каких льгот, на Ваш взгляд, можно отказаться, а какие следует сохранить?

– Замечу, включению в законодательство любой новой льготы предшествует серьезная работа по ее согласованию со всеми заинтересованными министерствами и ведомствами. При этом инициатор введения льготы представляет обоснование, почему такая мера необходима и какой эффект для «льготника» и в целом государства принесет ее действие. Другое дело, что в современных непростых экономических условиях и при необходимости поиска дополнительных источников формирования доходов бюджета такое количество льгот представляется чрезмерным. Ведь в результате применения льгот бюджет теряет около 6 процентов доходов ежегодно.

На наш взгляд, отмене подлежат, в первую очередь, неэффективные, малоиспользуемые льготы, то есть преференции, которые потеряли свою актуальность, либо применяются небольшим количеством субъектов хозяйствования, или не приносят отдачи экономике в целом.

В Российской Федерации отчисления в ФСЗН производит работодатель в размере 30 процентов, в Казахстане работодатель уплачивает 11 процентов, а из доходов работника удерживаются два вида отчислений на страхование – в размере 10 и 5 процентов.

В Финляндии наниматель уплачивает 22,2 процента, работник при этом – 7,89 процента. В Австрии на долю нанимателя приходятся 25,15 процента, работника – 17,2 процента. У наших соседей, в Литве 12,55 процента уплачивает наниматель, 19,7 процента – работник.

Как было отмечено Главой государства, льготы должны предоставляться в целях стимулирования приоритетных видов деятельности, перспективных инвестиционных проектов, которые, с одной стороны, требуют государственной поддержки в начале своего развития, а с другой – способны дать в дальнейшем значительный эффект для экономики. Также нельзя забывать, что налоговое законодательство содержит и социальные льготы, которые в условиях социально ориентированного государства будут сохранены.

Нельзя говорить, что «ревизия» налоговых льгот – это что-то новое в работе налоговой службы. Оптимизация налоговых льгот совместно с иными министерствами и ведомствами ведется уже на протяжении ряда лет. Ежегодно на основании полученных отчетных данных о примененных льготах министерством готовятся предложения об отмене либо корректировке каких-то из них. В текущем году данная работа будет продолжена в соответствии с принципами сохранения льгот для приоритетных отраслей, сохранения социальных льгот.



– Вот Вы говорите о дополнительных источниках пополнения бюджета. Именно такую задачу, представляя Вас в должности руководителя налогового ведомства, Премьер-министр Беларуси Андрей Кобяков вслед за Президентом поставил в число приоритетных. С оговоркой, что эти источники должны отвечать текущим реалиям, а их поиск и использование не должны создавать напряжения в обществе...

Можете сказать, потребует ли эта работа неких изменений в налоговом законодательстве либо более эффективного использования уже имеющихся у налоговой службы инструментов и ресурсов? Где могут быть почерпнуты дополнительные средства?

– Здесь правильным будет сразу перейти к примерам.

В мировой практике налогообложения одним из основных доходных источников бюджета является налог на имущество, исчисление которого, как правило, производится исходя из рыночной стоимости объекта недвижимости.

Для обеспечения справедливости налоговой нагрузки и упрощения администрирования в Беларуси необходимо рассмотреть вопрос о переходе к исчислению налога на имущество исходя из кадастровой (рыночной) стоимости, и в первую очередь, в отношении коммерческой недвижимости.

При этом переход к исчислению налога на недвижимость от кадастровой стоимости на территории всей республики возможен только после проведения работ по массовому формированию объектов недвижимости и их кадастровой оценке.

Вариант единовременного перехода на новый принцип взимания налога на недвижимость повсеместно является неприемлемым, поскольку работы по кадастровой оценке и массовому формированию объектов недвижимости ранее

в Беларуси не выполнялись, вследствие чего не представляется возможным достоверно определить размер затрат на выполнение этих работ в масштабах республики, а также просчитать возможные, в том числе и налоговые, последствия.

В связи с этим, правительством принято решение о проведении на территории Кобринского района Брестской области и Советского района г. Минска экспериментального проекта по массовой кадастровой оценке объектов недвижимости в рамках исполнения Программы развития системы государственной регистрации недвижимого имущества, прав на него и сделок с ним на 2014–2018 годы.

Реализация этого проекта в двух существенно отличающихся друг от друга регионах позволит составить объективную картину для принятия обоснованного решения о целесообразности перехода к исчислению налога на недвижимость от кадастровой стоимости и определить оптимальные ставки налога.

... Это один из тех источников, о которых мы говорим.

Вывести бизнес из тени

– Предположу, что немалые средства в бюджет может принести и работа по выведению бизнеса из тени, предотвращению случаев выплаты «серых» зарплат и так далее. В части последнего направления деятельности МНС даже разработало проект Указа, направленного на борьбу с зарплатами «в конвертах». Но ведь это далеко не все...

Как налоговая служба намерена реагировать на всевозможные варианты уклонения от исполнения налогоплательщиками своих обязательств?

– Давайте по порядку. Выплата зарплат «в конвертах» наносит значительный ущерб бюджету. Спорить никто не

станет. В бюджет не поступает подоходный налог, занижаются существенно отчисления в ФСЗН. Только в 2014 году при проведении контрольных мероприятий налоговыми органами было выявлено 506 субъектов хозяйствования, осуществлявших выплаты работникам заработной платы без отражения в регистрах бухгалтерского учета. Нарушителям предъявлено к уплате в бюджет 2,805 миллиардов рублей, в том числе налогов 1,165 миллиардов рублей.

В настоящий момент понятие выплаты заработной платы «в конверте» в законодательстве не определено, поэтому в проекте Указа вводятся новые нормы, дающие понятие того, что такое неотраженная заработная плата в бухгалтерском учете нанимателя, какая ответственность предусмотрена за это нарушение. Проектом Указа закрепляется норма о привлечении виновных должностных лиц субъекта хозяйствования, индивидуальных предпринимателей за выплату заработной платы «в конверте» к административной ответственности, а также обязанность возместить причиненный вред – уплатить невнесенные ранее платежи в бюджет. Кроме того, предлагается установить, что в случае добровольного сообщения гражданином о фактах выплаты ему заработной платы «в конверте», подоходный налог с выплаченных таких денежных средств будет уплачиваться за счет средств нанимателя.

– Мэр Вильнюса недавно предложил государственным учреждениям и предприятиям отказывать в работе с теми компаниями, которые платят своим работникам минимальную заработную плату. Может, у нас стоит попробовать нечто подобное?

– Как показывает практика, одной из наиболее эффективных мер выявления нелегальных доходов является декларирование доходов и имущества лиц, расходы которых значительно превышают их доходы. Так, в прошлом году проведены контрольные мероприятия в отношении почти 22 тысяч лиц, живущих, что называется, «не по средствам». Им предъявлено к уплате в бюджет более 17,5 миллиарда рублей.

Для усиления контроля по выявлению доходов, сокрытых физическими лицами от налогообложения, с 2014 года в Налоговом кодексе предусмотрена норма, предоставляющая налоговым органам право на основании письменного запроса получать от банков Республики

Беларусь сведения о выданных физическим лицам и возвращенных кредитах, наличии у них вкладов (депозитов), начисленных и выплаченных процентах, выписки об операциях по вкладам. Такие сведения могут быть запрошены налоговым органом, если физическим лицом, представившим декларацию о доходах и имуществе, в качестве источников денежных средств, использованных на приобретение имущества, были заявлены кредиты, денежные средства, размещенные во вклады и депозиты, или проценты по вкладам и депозитам.

В целях дальнейшего усиления контроля теневого оборота с 1 января 2015 года Налоговым кодексом предоставлено налоговым органам право на получение сведений из информационных систем, содержащих сведения, составляющих банковскую тайну физических лиц. Перечень таких сведений в установленном порядке будет определен Министерством по налогам и сборам и Национальным банком Республики Беларусь.

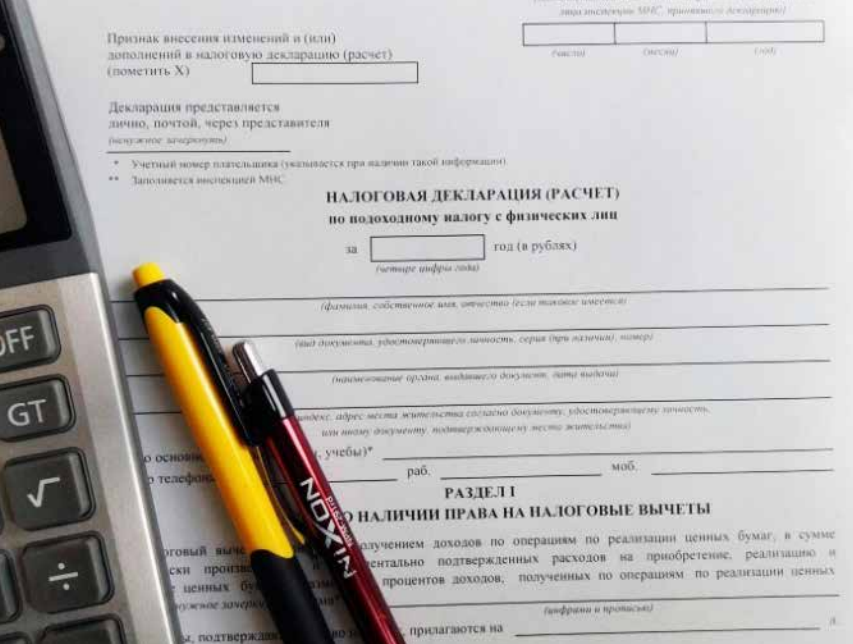
Получение доступа к ним, а также обеспечение дальнейшей автоматизации процесса предоставления государственными органами сведений о доходах и расходах физических лиц и их последующей обработки позволит налоговым органам более объективно и оперативно проводить работу по выявлению лиц, имеющих нелегальные доходы.

В законодательстве принят ряд иных мер, направленных на пресечение теневой деятельности. С этого года в целях стимулирования граждан к занятию официальной предпринимательской деятельностью налоговое законодательство дополнено нормой, предусматривающей помимо штрафа также и уплату налога в пятикратном размере в случае выявления фактов занятия незарегистрированной предпринимательской деятельностью. По нашему мнению, это будет стимулировать граждан заниматься официальным бизнесом.

– Практически все, о чем Вы говорите, касается физлиц. А что юридические лица?..

Здесь также немало направлений, в которых работает налоговая служба. Так, предотвращение вымывания прибыли организаций является важным направлением, которое не позволяет плательщику уменьшать налоговую базу.

Проводимые проверки показывают, что значительное количество субъектов прибегает к агрессивному налогово-



максимально допустимой величины по контролируемой задолженности.

С 2015 года это требование также распространяется и на расчеты, например, по оказанным инжиниринговым и маркетинговым услугам, консультационным услугам, услугам по представлению информации, управленческим услугам, в связи с приобретением в собственность (пользование) объектов права промышленной собственности (товарные знаки, патенты и т.п.), а также штрафные санкции по любым договорам. Действует норма и в отношении белорусских учредителей, владеющих более 20 процентами в уставном фонде организации (кроме расчетов по процентам по договорам займа и штрафных санкций).

Также эти ограничения будут применены, скажем, если учредитель обеспечивает погашение задолженности белорусского предприятия (например, выступает в качестве гаранта, поручителя).

Данные направления (контроль трансфертных цен и тонкой капитализации) являются действенными инструментами, направленными на предотвращение размывания налоговой базы по налогу на прибыль, и будут активно внедряться в практику работы налоговых органов.

Или вот подоходный налог с физических лиц... Казалось бы, посчитала организация сумму вознаграждения за труд работника, исчислила долю налога и уплатила ее в бюджет. Но не тут-то было... Между «исчислила» и «уплатила» может пройти вполне приличное время. Ряд предприятий удерживают подоходный налог из доходов граждан, но в бюджет перечислять его не спешат. Где все это время пропадают не перечисленные в бюджет деньги?..

Использование, хотя бы и временное, сумм подоходного налога, которые были удержаны из доходов физических лиц, но не перечислены в бюджет, на мой взгляд, есть мошенничество в чистом виде как по отношению к гражданам, так и к государству.

В формы налоговых деклараций уже внесены изменения, согласно которым налоговые агенты декларируют суммы задолженности по этому налогу. Мы получили возможность жестче контролировать и оперативно взыскивать долги.

**Беседовал
Вячеслав МИЛЬЯНЕНКО,
фото автора.**

му планированию. Занижается выручка и завышаются затраты при осуществлении сделок между взаимозависимыми лицами, которые используют различные режимы налогообложения внутри страны или имеют дочерние предприятия за рубежом. Как правило, к таким сделкам относятся оказание информационных, управленческих, маркетинговых и иных услуг и, разумеется, оплата за их оказание. При этом все указанные операции документально оформлены, фактически осуществлены и формально нет оснований не принять их в качестве выручки и затрат для целей налогообложения.

Для противодействия указанным явлениям налоговые органы начали использовать механизмы контроля трансфертного ценообразования и ограничения размера затрат, принимаемых для целей исчисления прибыли.

Первый опыт применения указанных механизмов позволил внести в законодательство необходимые корректировки, предусматривающие ряд запретов и ограничений к указанным сделкам и расширение контроля использования плательщиками трансфертных цен.

В частности, в 2015 году размер сделки с нерезидентом, при достижении которой налоговые органы были вправе контролировать уровень примененных плательщиком цен для целей исчисления налога на прибыль, снижен с 60 миллиардов до 1 миллиарда рублей.

В 2014 году условие по ограничению затрат по сделкам с взаимозависимыми лицами, учитываемых для целей налогообложения, касалось только сумм процентов по ссудам (займам), полученным от учредителей-нерезидентов, владеющих более 20 процентами доли в уставном фонде белорусского предприятия, а также применялось к белорусским организациям, являющимися взаимозависимыми лицами этой иностранной организации, при условии превышения

Евразийский экономический союз: **шаг за шагом...**



Евразийский экономический союз стал реальностью, но многие из тех ценностей интеграции, к которым стремились страны-партнеры, пока, увы, остаются лишь мечтой, более или менее отдаленными «остановочными пунктами» на дорожных картах мероприятий по развитию и углублению интеграционных процессов. В то же время в Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) и в самих государствах продолжается активная работа над поиском эффективных инструментов, возможностей для реализации четырех основополагающих экономических свобод – свободы движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы.

Предлагаем вниманию читателей обзор наиболее актуальных и свежих решений, принятых в отношении регулирования работы бизнеса, в целом, и транспорта, в частности, на евразийском экономическом пространстве, а также прозвучавших предложений и инициатив, способных приблизить «полное торжество» интеграции.



Давайте... развивать экспорт

Около месяца назад, 21 января, Президент Беларуси Александр Лукашенко обратился к главам государств – членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Обратился уже в новом статусе: Беларусь первой получила право председательствовать в Евразийском экономическом союзе и, соответственно, Глава белорусского государства и одновременно Председатель Высшего Евразийского экономического совета посчитал необходимым обратить внимание своих коллег на ряд моментов.

Беларусь рассматривает Евразийский экономический союз в качестве **важнейшего интеграционного объединения**, способствующего обеспечению экономической и социальной стабильности в регионе. Александр Лукашенко при этом указывает на то, что расширение числа участников евразийской интеграции происходит последовательно, а диалог ЕАЭС с другими странами, международными организациями и международными интеграционными объединениями ведется открытый и равноправный. Подчеркивая сам факт того, что белорусская сторона на всех этапах подготовки Договора о ЕАЭС заявляла о необходимости максимальной либерализации условий экономической деятельности в рамках нового союза, и считая, что фундаментом для интеграции может стать **полная отмена изъятий и ограничений в движении товаров**, Президент Беларуси предлагает начать *практическую реализацию положений Договора, предусматривающих совместные действия по развитию экспорта*.

Дабы не быть голословным, Александр Лукашенко обещает, что в период председательствования Беларуси будут сделаны конкретные шаги по развитию интеграционных процессов в *сфере услуг*, будет происходить последовательное устранение ограничений и изъятий с выходом на формирование единых рынков в максимально возможном количестве секторов, включая **строительство и транспорт**. Одним из важнейших факторов конкурентоспособности товаров наших стран на внутреннем и внешних рынках Президент Беларуси называет формирование общего рынка транспортных услуг, в том числе разработку программы поэтапной либерализации **каботажных**

перевозок. Он предлагает выработать действенные механизмы функционирования Евразийского экономического союза в условиях применения одним из государств-членов **односторонних мер защиты** рынка в отношении третьих государств. Особое внимание Александр Лукашенко считает необходимым уделить вопросам координации взаимодействия в сфере **санитарных, ветеринарных и фитосанитарных мер**, защиты прав потребителей; важное место в работе отводит вопросу подготовки международного договора о принципах и подходах к гармонизации законодательства государств-членов в сфере **государственного контроля** за соблюдением требований **технических регламентов**.

Что же происходит с теми «конкретными шагами» и вопросами, на которые указывает в своем обращении Президент Беларуси?

Раз барьер, два барьер...

В середине февраля в Москве под председательством заместителя директора Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК Сергея Негрея состоялось 8-е заседание Подкомитета по автомобильному транспорту Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре. В заседании, что примечательно, приняли участие представители уполномоченных органов в области транспорта и бизнес-сообщества Кыргызской Республики и Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ).

В рамках заседания был актуализирован перечень барьеров в сфере транспорта, препятствующих перевозкам государств-членов Евразийского экономического союза, и определены меры по их устранению. В частности, по инициативе белорусской стороны в План дополнительных барьеров, которые связаны с введением административных ограничений при выполнении отдельных видов перевозок белорусскими перевозчиками по территории Российской Федерации, внесен запрет на осуществление таможенного транзита по территории этой страны товаров, ограниченных к ввозу в Российскую Федерацию в соответствии с перечнем, утвержденным постановлением российского Правительства от 7 августа 2014 г. № 778.

Однако Соглашением в рамках Таможенного союза о порядке введения и применения мер, затрагивающих внешнюю торговлю товарами, на единой таможенной территории в отношении третьих стран (от 9 июня 2009 г.) предусмотрено, что запрет на ввоз товаров применяется исключительно в случае, если страной назначения товаров является государство-член, которое ввело соответствующие запреты, а не при перемещении таких товаров в третьи страны, в том числе транзитом через Российскую Федерацию. Что ж, посмотрим, как этот спор рассудит ЕЭК.

Кроме того, не были оставлены без внимания и проблемы, возникающие в связи с действием Федерального закона от 24 ноября 2014 г. № 362-ФЗ. В соответствии с этим документом, с 24 февраля 2015 г. заезд транспортных средств в пункты контроля на территории России, ближайшие к границе с Беларусью или Казахстаном при выполнении перевозки через белорусский или казахстанский участок внешней границы Таможенного союза, является обязательным – здесь теперь происходит проставление отметок в разрешениях. Фактически, как справедливо отмечает белорусская сторона, восстанавливается транспортный контроль на границе Российской Федерации и Республики Беларусь (в данном случае мы говорим об интересах белорусских перевозчиков, хотя из текста документа понятно, что с аналогичными трудностями сталкивается теперь и казахстанский транспорт) за осуществлением международных автомобильных перевозок грузов, который проводился на белорусско-российской границе до 2010 года и создания Таможенного союза. Насколько это неприемлемо в условиях вступления в силу с 2015 года Договора о Евразийском экономическом союзе?..

Представители российского Минтранса оправдывают введение требований в соответствии с федеральным законом необходимостью, в том числе, усиления контроля за недобросовестными перевозчиками, прежде всего, осуществляющими перевозки грузов в (из) третьих стран, а также гашения российских разрешений в соответствии с российским законодательством. Но последствия двойного транспортного контроля на внешней и на внутренней границе могут выразиться в снижении эффективности международных

перевозок грузов и приведут к непроизводительным простоям вследствие увеличения времени на прохождение фактически еще одной границы. Вряд ли российские коллеги этого не понимают... И это только один из возникающих и очевидных негативных факторов принятого решения.

При обсуждении барьера «Ограничения применения процедуры Международных дорожных перевозок (МДП)» отмечались серьезные негативные последствия для работы транспортных операторов, участников внешнеэкономической деятельности, влияющие на рост транспортной составляющей в цене внешнеторговых товаров и увеличение сроков доставки; отрицательные последствия для развития транзитно-транспортного потенциала Союза в целом и необходимость принятия мер по восстановлению функционирования системы МДП в полном объеме на территории Российской Федерации в интересах всех государств – членов Союза, а также государств евразийского региона.

Пока с определенностью можно сказать одно: Федеральная таможенная служба письмом от 20 февраля 2015 г. № 01-18/07926 проинформировала о переносе срока расторжения Соглашения об обязательствах, связанных с применением Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, на 30 июня 2015 г. Таким образом, после 28 февраля 2015 г. на территории Российской Федерации гарантии АСМАП продолжают действовать, и Конвенция МДП продолжает применяться.

И вот еще любопытный момент, который косвенно может указывать на то, чего ждать транспортным организациям в ближайшее время. На упоминавшемся заседании Подкомитета по автомобильному транспорту Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре обсуждались проекты документов, направленных на развитие автомобильного транспорта и совершенствование транспортного (автомобильного) контроля. Сами документы еще находятся на стадии доработки и устранения разногласий сторон, но их названия подсказывают те сферы, отношения в которых в ближайшем будущем будут урегулированы. Итак, рассматривались:

– проект Правил задержания (возврата) автотранспортных средств меж-



дународной перевозки при выявлении нарушений условий международной автомобильной перевозки по территории Таможенного союза и Единого экономического пространства;

- проект Единых требований по осуществлению контроля на внешней границе Таможенного союза с учетом интересов каждого государства-члена Таможенного союза и Единого экономического пространства;

- проект Правил допуска автомобильных перевозчиков государств-членов Таможенного союза и Единого экономического пространства к осуществлению международных автомобильных перевозок грузов;

- проект Правил (порядка) урегулирования спорных ситуаций в случае их возникновения с перевозчиками третьих стран.

Посчитаем финансы в... баллах

Еще одна достаточно интересная деловая встреча прошла в Москве 30 января. В этот день, как сообщает пресс-служба ЕЭК, состоялось очередное заседание Рабочей группы по развитию института уполномоченного экономического оператора (УЭО) в государствах-членах ЕАЭС. В центре внимания экспертов находились вопросы, связанные с разработкой методики расчета показателей финансовой устойчивости участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД), претендующих на получение свидетельства УЭО 2-го и 3-го типа. Краткое описание предстоящих изменений уже приводилось в одном из предыдущих номеров журнала «TIR».

Эксперты определились с перечнем основных показателей: в него вошли размеры чистых активов и уставного капитала; коэффициенты автономии, общей (текущей) ликвидности, платежеспособности, финансовой устойчивости; рентабельность собственного капитала и остаточная стоимость основных средств.

Как же будет происходить оценка? Показатели будут оцениваться по балльной шкале. Участнику ВЭД для получения статуса УЭО необходимо будет набрать определенное количество баллов. При этом незначительное отклонение одного из установленных критериев от контрольного значения не

должно приводить к автоматическому выводу о несоблюдении потенциальным УЭО условий финансовой устойчивости, если другие показатели удовлетворяют таким требованиям. По этой причине и был предусмотрен расширенный перечень показателей финансовой устойчивости, чтобы не ограничивать возможности добросовестных участников ВЭД в условиях нестабильной экономической ситуации.

Предлагаемый перечень предусматривает гибкое компенсаторное применение показателей в отношении участников ВЭД, связанных с различными сферами деятельности (отраслевая принадлежность), с различным масштабом бизнеса, географическим расположением и другими отличительными факторами. Это необходимо для объективного нивелирования перечисленных отличий при расчете общего количества баллов, необходимых для получения статуса УЭО.

Подтверждение финансовой устойчивости участников ВЭД, претендующих на получение статуса УЭО, является альтернативой предоставления ими обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов и совпадает с интересами бизнеса, исключая необходимость отвлечения из оборота организаций существенных средств.

С техрегламентами или без них?

В 2015 г., хоть и времени в нем прошло совсем немного, успели вступить в силу сразу два технических регламента, действие которых в той или иной степени затрагивает работу автомобильного транспорта.

Первый из них – Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», вступивший в силу с 1 января. Этим документом установлены, в частности, правила обращения на рынке или ввода в эксплуатацию колесных транспортных средств, требования безопасности, процедуры оценки соответствия типов транспортных средств, требования к маркировке продукции единым знаком обращения продукции на рынке государств – членов Таможенного союза и Единого экономического пространства.

А 17 февраля обрел силу Технический регламент Таможенного сою-

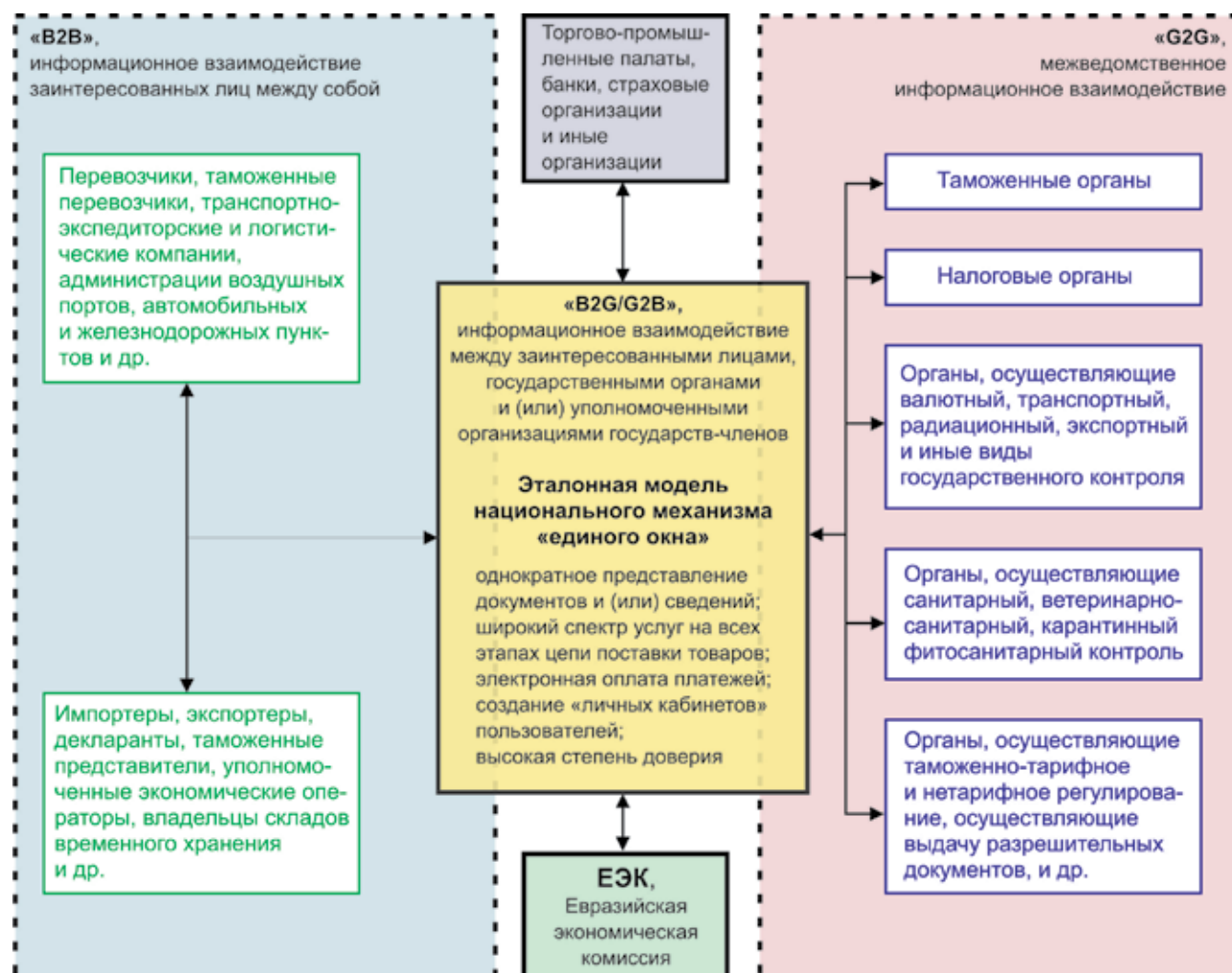
за «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011). Документ, если коротко, содержит минимально необходимые требования безопасности к автомобильным дорогам общего пользования и процессам их проектирования, строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации, а также формы и порядок оценки соответствия этим требованиям. Вместе с тем, в сферу его действия не входят автомобильные дороги, не относящиеся к автодорогам общего пользования, а также улицы населенных пунктов.

Оценка соответствия автомобильных дорог, в соответствии с нормами техрегламента, должна проводиться на всех этапах жизненного цикла. Так, при инженерных изысканиях и проектировании в качестве такой оценки выступает экспертиза. В формах производственного контроля, промежуточной приемки выполненных работ и конструктивных элементов, приемки и ввода законченных объектов или их отдельных участков в эксплуатацию осу-

ществляется оценка соответствия при строительстве, реконструкции, капитальном ремонте автомобильных дорог. А при эксплуатации автомобильных дорог, дорожных сооружений на них и элементов обустройства данная процедура должна осуществляться в форме текущего контроля их состояния, а также приемки выполненных работ по их ремонту и содержанию.

В то же время, необходимо отметить, до 1 июня 2015 г. субъектам хозяйствования дается своего рода адаптационный период – в соответствии с Указом Президента Республики Беларусь от 20 февраля 2015 г. № 90. Указом № 90 приостановлено действие Указа Президента Республики Беларусь от 9 февраля 2015 г. № 48 «О мерах по обеспечению государственного контроля (надзора) за соблюдением требований технических регламентов», которым был определен комплекс мероприятий по осуществлению государственного контроля (надзора) за соблюдением требований технических регламентов

Рис. Структура эталонной модели национального механизма «единого окна»



Таможенного союза, Евразийского экономического союза в Республике Беларусь. Следует обратить внимание на то, что порядок применения санкций к нарушителям обязательных требований технических регламентов Таможенного союза до 1 июня 2015 г. будет таким же, каким он определен в соответствии с Указом от 16 октября 2009 г. № 510 «О совершенствовании контрольной (надзорной) деятельности в Республике Беларусь», статьей 13 Закона Республики Беларусь от 5 января 2004 г. № 262-З «О техническом нормировании и стандартизации» и Кодексом об административных правонарушениях по статьям, относящимся к компетенции органов, которые осуществляют государственное регулирование в области стандартизации.

Тем временем, Госстандартом совместно с другими республиканскими органами госуправления будет разработан план мероприятий по реализации положений Указа № 48, в котором будет предусмотрено как внесение изменений в действующие законодательные и нормативные правовые акты, касающиеся порядка и организации осуществления государственного контроля (надзора) за соблюдением требований технических регламентов, так и разработка новых нормативных документов.

«Единое окно»: одно на всех...

И еще один вопрос, на который просто необходимо обратить внимание. Совет Евразийской экономической комиссии своим решением № 3 от 4 февраля 2015 г. одобрил проект решения Высшего Евразийского экономического совета «О Плана мероприятий по реализации основных направлений развития механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности» (далее – План). Названный план, в свою очередь, направлен на формирование организационно-правовых и технических основ для создания условий развития и сближения национальных механизмов «единого окна», а также организации их взаимодействия на наднациональном уровне при построении эффективной системы регулирования ВЭД на территории ЕАЭС.

Как следует из описания эталон-

ной модели национального механизма «единого окна», эта модель позволит заинтересованным лицам получать комплекс услуг для совершения экспортных, импортных и транзитных операций в ходе взаимодействия с государственными органами и (или) уполномоченными организациями государств-членов.

Ее создатели исходят из того принципа, что заинтересованные лица должны иметь возможность однократно представлять документы и сведения в стандартизированном виде для последующего использования всеми заинтересованными государственными органами. При этом ранее представленные документы и сведения повторно не представляются, за исключением случая, когда они имеют ограниченный срок действия.

Конечно, не исключается возможность того, что в представленных документах и сведениях может оказаться недостаточно информации для принятия решения государственными органами или уполномоченными организациями государств-членов ЕАЭС. В этом случае заинтересованные лица по запросу таких органов или организаций повторно представят *только недостающие сведения*.

Важная оговорка: необходимые для осуществления внешнеэкономической деятельности документы и сведения, представляемые в виде электронных документов, *могут не являться точной копией документа на бумажном носителе*.

Что же непосредственно будет делать модель? Как следует из Плана, такой механизм универсален, он способен в режиме реального времени оказывать комплекс услуг, оперативно обрабатывать и анализировать документы и сведения, представленные заинтересованными лицами, перераспределять их между государственными органами и уполномоченными организациями государств-членов исходя из запрашиваемых услуг, информировать заинтересованных лиц о ходе рассмотрения заявок, оценивать риски, выдавать решения.

Интеллектуальный механизм позволяет заинтересованным лицам получать необходимую информацию о лицах, предоставляющих услуги в сфере внешнеэкономической деятельности, мерах регулирования, производить расчеты и электронную уплату тамо-

женных и иных платежей, формировать отчетность и получать статистические данные.

Как предполагается, в рамках функционирования национального механизма «единого окна» заинтересованные лица должны иметь возможность создавать «личные кабинеты» и с их помощью получать услуги, предоставляемые в рамках национальных механизмов «единого окна» других государств-членов, с использованием технологических и информационных инноваций.

Таким образом, модель позволит обеспечивать информационное взаимодействие между заинтересованными лицами, государственными органами и уполномоченными организациями государств-членов, межведомственное информационное взаимодействие, информационное взаимодействие заинтересованных лиц между собой при совершении экспортных, импортных и транзитных операций, а также информационное взаимодействие национальных механизмов «единого окна».



Сфера охвата эталонной модели достаточно широка. Она охватывает:

1) сферы государственного регулирования: сферы таможенного, валютного, налогового, таможенно-тарифного, нетарифного, технического регулирования, сферу применения санитарных, ветеринарно-санитарных, карантинных фитосанитарных мер, сферы регулирования финансовых услуг (банковских, страховых), транспорта и перевозок, охраны и защиты прав интеллектуальной собственности;

2) виды деятельности: внешнеторговую деятельность, деятельность по предоставлению транспортных и логистических услуг, финансовых услуг (банковских, страховых), а также деятельность в сфере таможенного дела;

3) субъекты:

– государственные органы государств-членов в области таможенного дела, налогообложения, таможенно-тарифного и нетарифного регулирования; государственные органы государств-членов, осуществляющие выдачу разрешительных документов, связанных с ВЭД, транспортный контроль, санитарный, ветеринарно-санитарный, карантинный фитосанитарный контроль (надзор), контроль (надзор) за соблюдением требований технических регламентов, экспортный, радиационный, валютный и другие виды государственного контроля;

– организации, уполномоченные на выдачу разрешительных документов, в том числе торгово-промышленные палаты, органы по сертификации и испытательные лаборатории (центры), осуществляющие работу в области оценки (подтверждения) соответствия требованиям технических регламентов ЕАЭС;

– юридические лица, индивидуальные предприниматели, осуществляющие ВЭД; лица, осуществляющие деятельность в сфере таможенного дела (таможенные представители, таможенные перевозчики, владельцы складов временного хранения, владельцы таможенных складов, владельцы свободных складов, владельцы магазинов беспошлинной торговли); уполномоченные экономические операторы; транспортно-экспедиторские, логистические компании, перевозчики, экспресс-перевозчики; администрации воздушных портов, автомобильных и железнодорожных пунктов пропуска; банки и страховые организации; патентные организации (патентные поверенные), операторы почтовой связи и иные организации.

Следует заметить, что План разработан на 6-летний период: с 2015 по 2020 год включительно. Ежегодно будут разрабатываться детализированные планы, и каждый из них будет учитывать результаты выполнения предыдущего детализированного плана.

Вячеслав САДКОВСКИЙ.

Дакар покоряется ТОЛЬКО СИЛЬНЫМ

*Спортивный
МАЗ,
пилотируемый
Сергеем
Вязовичем,
уверенно идет по
колее трассы*

В январе текущего года три экипажа спортивных грузовиков белорусской команды «МАЗ-СПОРТавто» приняли участие в самой престижной международной раллийной гонке – ралли-марафоне «Дакар – 2015». Маршрут ее пролегал по жарким странам Латинской Америки – Аргентине, Боливии и Чили. Он начался в Буэнос-Айресе и финишировал в аргентинском городке Вилла-Карлос-Пас, оставив позади многие тысячи километров изнурительной, трудной гонки...





Наша команда выступила очень удачно – все «боевые» машины Минского автозавода пришли к финишу, а экипаж спортивного МАЗа, пилотируемого Александром Василевским, вошел в десятку сильнейших экипажей планеты. Это был лучший результат нашей команды за все четыре года участия в Дакаре. Причем, на место в итоговой пятёрке претендовал экипаж, где в качестве пилота выступал спортсмен ДОСААФ Сергей Вязович. Однако из-за обидной поломки он потерял сутки и затем не смог претендовать на высокую строчку в итоговом протоколе. В то же время в прошлом году на Дакаре экипаж Сергея Вязовича занял 11 место, показав на тот момент лучший результат нашей команды в этой самой престижной раллийной гонке.

Всего в «Дакаре-2015» в категории Т4 (грузовики) стартовало 63 машины, а финишировало лишь 43. Трудных испытаний изнуряющей гонки не выдержали и сошли с трассы 20 участников, часть из которых были достаточно сильными, титулованными пилотами. Это еще раз доказывает, что белорусские спортсмены способны на отечественных автомобилях достойно конкурировать с мировыми грандами раллийного автоспорта, такими как команды Mercedes, КамАЗ, Scania, Iveco и другими.

Вскоре после возвращения наших участников в Минск из Аргентины с ралли-марафона «Дакар-2015» я встретился с пилотами команды МАЗ Сергеем Вязовичем, Александром и Владимиром Василевскими. Сегодня мы предлагаем нашим читателям интервью с Сергеем ВЯЗОВИЧЕМ, который является внештатным пресс-секретарем нашей команды. В нем он выразил общее мнение команды об условиях гонки, рассказал о перипетиях и особенностях ралли Дакар, на которых он выступает уже не первый год. Хочу добавить, что Сергей – работник Минского автозавода и спортсмен Республиканского учебно-спортивного центра ДОСААФ. Он действующий чемпион Республики Беларусь по классическому ралли (на легковых автомобилях). Причем, по итогам 2014 года Сергей Вязович был признан лучшим спортсменом ДОСААФ в номинации «Автомобильный спорт».

– Сергей, давайте начнем с самого начала. Кто был включен в команду на ралли «Дакар-2015»? Как команда добиралась в Аргентину и проводила подготовку к гонке?

– Команда «МАЗ-СПОРТавто» была представлена тремя экипажами. Под стартовым номером 510 вышли на старт пилот Сергей Вязович, штурман Павел Гаранин, механик Андрей Жи-

Белорусская команда радуется успешному выступлению на самом престижном мировом ралли «Дакар-2015»

гулин. Экипаж машины под номером 535 состоял из пилота Александра Василевского, штурмана Валерия Козловского и механика Антона Запорощенко. Перед поездкой произошла замена в экипаже под стартовым номером 560. Вместо Александра Полищука, получившего травму, управлять спортивным болидом было доверено Владимиру Василевскому. В этот экипаж также вошли штурман Дмитрий Вихренко и механик Алексей Неверович. Состав всей команды был такой – 3 спортивных автомобиля, 3 машины поддержки и легковой автомобиль. У Александра Василевского это уже четвертый Дакар, у меня – третий, а у Володи в этом году состоялся дебют. И он его выдержал с честью.

Технику мы отправили где-то за месяц до Дакара в Южную Америку морем. В двадцатых числах ноября прошлого года мы сдали машины в порту французского города Гавр. Их загнали на паром, поставили на грузовые лафеты и сдали под охрану. Больше автомобилей никто не заводил и не перегонял, они шли морем до порта назначения. 31 декабря мы их забирали на месте.

Выполнили определенные технические регламентные работы и автомобили были готовы к «бою».

– В этой связи напрашивается технический вопрос. Что же из себя сегодня представляют боевые спортивные болиды Минского автозавода?

– Это очень надежные, легко управляемые, отличающиеся высокой проходимостью машины. Мы увеличили мощность двигателя и довели его объем до 18 с половиной литров. После «Дакара-2014» МАЗ внедрил множество инновационных решений, благодаря которым машины стали легче примерно на 100 килограммов. На «Дакаре-2014» на МАЗах была своеобразная «люстра» из шести фар, теперь вместо них внедрены легкие светодиодные приборы. Благодаря использованию алюминия, облегчена конструкция топливного бака. Произошли и другие изменения: стал более легким кардан, улучшены возможности взаимозаменяемых амортизаторов, кондиционера, изменилась форма крыльев. Партнер МАЗа – Ярославский моторный завод – выполнил работу по регулировке и

*Сергей Вязович с
призом лучшего
спортсмена
ДОСААФ 2014
года в номинации
автоспорт*



настройке двигателей. Благодаря новациям и тонким настройкам топливной аппаратуры мощность двигателя моего флагманского болида увеличилась до 912 лошадиных сил. Спортивные МАЗы сейчас укомплектованы шестнадцатиступенчатой коробкой передач и регулятором давления в шинах. Кстати, во время гонки болиды расходуют около 130-150 литров топлива на 100 километров.

Перед «Дакаром-2015» на минском полигоне во время тренировок мы еще раз в полном объеме опробовали гоночные МАЗы. Они отлично держались на грунтовой дороге, достаточно быстро развивали скорость до 140 километров в час и выдерживали прыжки с серьезных трамплинов.

– Сергей, Вы прибыли в Аргентину «под елочку» и там встречали Новый год. Как отмечали этот любимый миллионами людей праздник?

– Вы не поверите, Новый год отмечали «по сухому» – кока-колой и булочками. К сожалению, этот замечательный семейный праздник для нас уже не первый год уходит на второй план. За ужином он как-то обозначается, но бурного празднования нет. Да и атмосферы Нового года не ощущается, так как там нет снега, погода, как летом. Пожалуй, единственным атрибутом праздника для нас там был салют. Однако настроение в этот момент – точно не новогоднее, мы серьезно настраивались на трудную гонку. Первого января наша команда успешно прошла административные и технические проверки и в соответствии с регламентом гонки машины находились в закрытом парке.

– 3 января состоялось торжественное открытие гонки, а 4-го спортивные болиды вышли на старт первого спецучастка. Каким он был для Вашей команды?

– На первом этапе мы стартовали десятками и, во многом благодаря этой стартовой позиции, вошли в десятку. Там сложно было поменять позицию во время гонки, практически нельзя было кого-то обогнать. Многие «полетали по кустам», в том числе и нас не миновала эта участь. Мы не стали понапрасну рисковать, тем более сложно было что-то изобразить. Поэтому мы шли ровно, и эта тактика себя оправдала. На 128-м километре сломалась муфта привода топливного насоса, и мы останови-



лись. Техничка к боевому автомобилю во время гонки не допускается, поэтому поломки устранял непосредственно механик боевой машины.

– Как осуществляется навигация во время гонки, с какими трудностями по ориентированию на местности сталкиваются штурман и пилот?

– Основным инструментом штурмана во время гонки это роуд-бук (дорожная книга). В нем обозначены изменения по курсу, какие-то привязки (чтобы штурман не сбился с трассы) и реально опасные места, где можно попасть в аварию. Все остальное – до 95 процентов не прописывается, и экипаж идет «по глазам» – сугубо на визуальном восприятии. Порой это десятки километров пути. Скажем, мы шли 42 километра без каких-либо обозначений, и на этом участке было только два обозначения знака опасности – возможные ямы – и все. Тут только успевай вертеть головой, ведь не знаешь, что тебя ждет впереди.

Заместитель председателя ЦС ДОСААФ Алексей Мирошниченко вручает Сергею Вязовичу приз как лучшему спортсмену ДОСААФ 2014 года в номинации автоспорт

Из навигационного оборудования на Дакаре ничего нельзя использовать, только прибор, который фиксирует пройденный путь и взятие контрольных точек. Точка открывается на приборе у штурмана где-то за 300–500 метров. Появляется значок со стрелкой – попадаешь ты на эту точку или нет. Она открыта и за метров 30–50 она берется прибором, идет звуковой сигнал, что она взята, тогда можно идти дальше. Виден ее номер по порядку, что он не пропущен. Она тухнет и дальше видно расстояние, которое можно сверить с дорожной книгой, где ты находишься, и – вперед! Никаких других привязок нет. Когда Жерар де Рой – победитель Дакара 2012 года потерял 6 часов и стало понятно, что он их уже не восстановит, мы облегченно вздохнули. Серьезный конкурент по сути выбыл из борьбы за победу.

– Создавали ли Вам какие-либо проблемы пилоты Дакара из других категорий – более «мелкого калибра»? Я имею в виду участников на джипах или мотоциклах. Какие были особенности при встрече с ними?

– Мотоциклы и квадроциклы мы видим где-то к концу гонки. Причем, лишь те, которые сильно отстают. Они не создают нам особых проблем, есть лишь беспокойство не навредить им и не задеть их. Более серьезная проблема – это джипы. На многих участках трассы они идут быстрее. Причем, у них разрешенная максимальная скорость до 170 километров в час, а у нас 140 (кстати, багги могут гнать – 190 километров в час). В то же время есть участки, где грузовик реально быстрее джипа. Начинается война за позицию в облаках пыли. Ведь тот, кто впереди, тот едет без пыли. С грузовиками проще – ты его обогнал и больше не видишь. С джипом выехал на прямую, на скоростной участок и – у тебя 140, а у него 170! В пыли и пылу гонки можно запросто задеть машину.

Когда идет совместный старт с джипами и мотоциклистами, он чреват большими сложностями именно для пилотов грузовиков. В этот момент стартует около двухсот джипов. Они сразу скрываются в пыли и, когда начинается движение вокруг машины, ты начинаешь конкретно нервничать, появляется неприятное раздражение. А это соответственно подавляет морально, что однозначно влияет на темп гонки.

– Понятно, что в условиях такой пыльной гонки очень важна стартовая позиция? Какую стратегию приходилось выбирать, чтобы сохранять темп и показывать достойный результат?

– Когда отдельные старты с интервалом в две минуты – проблем нет. А вот когда совместный старт, то тут преимущество у первой десятки, но в нее попасть большая проблема. Допустим, мы стартовали по протоколу где-то с двадцатой, двадцать второй позиции, где старт через 30 секунд. Ты стартанул, «катнул» машину, и она сразу же в пыли. Никакой речи о своем темпе не идет. Едешь настолько, насколько тебе позволяет пыль. За 30 секунд разрыва между машинами пыль никуда не уходит.

Тут уже начинается борьба нервов и тактики. Пересидеть до того момента, пока появится боковой ветер, либо до участка, на котором нет пыли. Кстати, вы будете удивлены, но на песке, на дюнах пыли нет. А на земляном грунте пыль просто ужасная. Те же аргентинские участки среди растительности. А в кустах пыль никуда не уходит, стоит там не одну минуту. Поэтому от человека, который стартанул накануне, ты отстаешь специально, чтобы хоть как-то ехать. И чем дальше стартовая позиция, тем хуже. Бывает, что выстраивается целая колонна машин из-за пыли.

Иногда едешь и думаешь, что кого-то догоняешь, а это просто ветер гонит пыль. В нее въезжаешь и не знаешь, куда двигаться. Был момент, когда мы искали точку из-за своей пыли. А «поймать» проблему в пыли – ничего не стоит. Допустим, в обычную погоду камень видишь за километр, а в пыли – под носом ничего не видно. Люди убивали мосты в этих условиях, попадали в аварии. Ты просто не видишь, куда едешь.

Когда ветер в спину и дорога позволяет развивать высокую скорость, тебя просто накрывает пылью и ничего не видно. Приходится останавливаться и одну – две минуты стоять, пока твоя же пыль не уйдет. В основном, судьба всей гонки решается на песках. В них хоть и движутся все осторожно, но опытным пилотам удается выигрывать часы. А на ровной дороге один едет 140, а другой 120 км в час и разница во времени получается несущественная.

– Безусловно, пыль на Дакаре – это проблема, о которой нужно расска-



затя во всех ее проявлениях. А что из себя представляет знаменитая пыль, называемая дакаровцами феш-феш?

– Феш-феш – это отдельная история и ужасная вещь. Она представляет собой очень мягкую пыль. Если идешь в первой десятке по каналу – нет проблем. А дальше – мрак. Первые десять машин эту корку пыли начинают сбивать, а потом все переходит в полную мглу. Выглядит такая пыль, как цемент, высыпанный из мешка. Иногда едешь, думаешь, что кого-то догоняешь, а там – никого...

– Интересно, как себя ведут воздушные фильтры гоночных машин. Наверное, забиваются в два счета, и это негативно влияет на работу двигателя?

– К счастью, на двигатель пыль сильно не влияет, так как в наших машинах воздушные фильтры стоят в горизонтальном положении. В двигатель и в кабину пилота пыль не попадает. Да, после каждого этапа фильтры становятся бурыми, а из короба под ними мы выгребаем песок горстями. Фильтры приходится менять или продувать после каждого этапа.

– Сергей, хочу задать не очень приятный вопрос, который не удастся обойти. Как Вы получили травму во время Дакара и как это повлияло на дальнейший ход гонки?

– На одном из этапов наш автомобиль получил боковой порез колеса. Потом была еще одна техническая проблема – открутились 4 болта на кулисе. Из-за этого мы останавливались, чтобы устранить неполадки, и в общем потеряли около получаса. Мы в этот момент стояли на четвертой или пятой позиции в абсолюте. Это влияло на нервы. Мы очень торопились, пытались отыграться, шли очень динамично.

Последующая часть дистанции была по «быстрым» пескам – высокие подъемы, спуски, кое-где попадались мелкие возвышенности. И в одном из мест у нас перебило пневмотрубку и пропал тормоз переднего правого колеса. Но в движении мы этого не почувствовали. Чуть позднее пришлось резко нажать на тормоз перед какой-то кочкой (думал, тормозну, прыгну и дальше полечу), в песке заблокировалось переднее левое колесо, а правое – нет. Я этого не ожидал. У нас в машине пневмотормоза и, когда отпускаешь педаль, они еще с полсекунды держат. Левая рука лежала на руле, правой переключался на передачу вниз. И тут резко рвануло руль до конца в сторону. Рука попала, как в спицы, и совершила несколько оборотов в рулевом колесе. Я получил травму. Потом была ситуация, что еще добавил нагрузку на эту руку. Вот так все и вышло...

На песчаных дюнах экипажу Александра Василевского пригодился опыт тренировок в Объединенных Арабских Эмиратах



Сергей Вязович рассказывает Юлии Комаровой о травме, полученной на Дакаре-2015

Выглядела рука ужасно, распухла. Мы в медпункте сделали снимок, он показал, что кости целы. На следующий и последующий дни стало еще хуже. Повторный рентген вновь показал отсутствие перелома. Из-за адреналина гонки, честно говоря, боли и особых неудобств я не чувствовал. Сильно стянуть и перемотать руку не удавалось, так как она не входила в перчатку. Единственное – помощник из меня был неважный во время устранения поломок. Я мог работать только с пневмопистолетом, а с гаечным ключом (моя основная роль до этого была снятие и загрузка запасного колеса) не получалось. И это было ощутимо «напряжно» для нас.

Только вернувшись в Минск, я смог попасть к серьезному врачу, высококвалифицированному специалисту. Оказалось, что я нажил на Дакаре серьезные проблемы. Говорят, лучше бы это был перелом, чем растяжение. Боль пошла на сустав, тянет пальцы, рука не может нормально сгибаться. Нужен курс серьезной реабилитации.

– Интересно, что из себя представляет рулевое колесо боевого гоночного МАЗа и какова особенность в технике управления грузовой машиной в плане положения и перехвата рук при маневрировании?

– Рулевое колесо на грузовиках 380 миллиметров, а в классическом ралли на легковых автомобилях – 320 миллиметров. Поэтому разница невелика и принцип перехвата тот же. Главная особенность управления грузовиком – габариты и инертность, значительный снос. А так – машина ведет себя предсказуемо. Хорошо разгоняется, тормозит и управляется.

– Знаю, что у машины, которую пилотировал Владимир Василевский, на одном из этапов было сразу два повреждения покрышек. Как это произошло и с чем было связано?

– В колее лежал камень, и выехать из нее было невозможно. В итоге машина получила боковой порез. Ребята быстро поменяли колесо, двинулись дальше и через 100 километров вновь пробили шину. Пока меняли, стемнело и ничего не было видно из-за вездесущей пыли. Это как раз был тот самый феш-феш. Поэтому экипаж все делал на ощупь. Да еще для механика была проблема стать на колено или лечь на землю – острые камни больно впивались в тело.

– Однако самой сложной и неприятной поломкой, наверное, стала та, из-за которой экипаж Сергея Вязовича потерял шансы бороться за высокую строчку в турнирной таблице? Как это произошло и насколько повлияло на последующий ход гонки?

– Самый сложный психологический момент был, когда мы на восьмом этапе потеряли сутки, точнее – 29 с половиной часов из-за поломки. У нас полетел редуктор заднего моста и отказал полный привод. На этом этапе последние 30 километров были дюны и пески. Машина просто не поднималась на одном приводе. Пришлось ночевать до утра, чтобы устранить неисправности. Данный этап все перечеркнул, так как мы понимали, что борьба за позицию в генеральной классификации для нас была закончена. Тем не менее, мы боролись до последнего, чтобы достойно выступить.

Беседовал Андрей ДРОБ,
фото автора.

Продолжение читайте в апрельском номере журнала.

Бестранзитный эксперимент



В начале текущего года открыт транспортно-логистический центр «Брест-Белтаможсервис-2». Его техническая оснащенность предполагает обработку различных грузов, в том числе требующих особых температурных условий хранения. Склады временного хранения, таможенный и общего пользования, занимают 15 тыс. кв. м. Стеллажная пятиярусная система хранения товаров в них рассчитана на 11200 паллетомест, плюс более одной тысячи паллетомест в восьми холодильных камерах с допустимым температурным режимом от 0 до +5°. В целом же под сервисную зону ТЛЦ отведено 22 га, где размещены статические весы с пределом взвешивания до 60 т, стоянка большегрузного, малотоннажного и легкового автотранспорта на 150 мест, станция технического обслуживания, ремонтная зона, двухпортальная автоматическая мойка, гостиница, административно-бытовой комплекс с отделом таможенного декларирования, расчетно-кассовым центром и кафе.

Все перечисленное – «стандартный» набор того, что имеется на четырех других транспортно-логистических центрах РУП «Белтаможсервис» в Минске, Гомеле и Бресте. Но есть одна особенность: «Брест-Белтаможсервис-2» – первый в республике объект логистической инфраструктуры, расположенный практически на государственной границе – в международном пункте пропуска «Козловичи». Данный фактор и определил его местом проведения эксперимента по бестранзитной перевозке грузов между пунктом пропуска и складским терминалом, когда прибывший в пункт пропуска товар не помещается под процедуру таможенного транзита, а после документального контроля направляется на склад временного хранения, где и проводится непосредственно само таможенное оформление.

Новая схема движения товаров – уникальная разработка Государственного таможенного комитета, реализуемая совместно с РУП «Белтаможсервис». Симбиоз таможенной и логистической деятельности, который в республике еще не практиковался, создает оптимальный режим работы для перевозчика, отправителя и получателя груза.

Пока в эксперименте принимают участие только товары, следующие в адрес РУП «Белтаможсервис», т.е. субъектом внешнеэкономической сделки выступает данное предприятие. В последующем новый принцип оформления предполагается распространить также на товары иных субъектов хозяйствования.

– Цель – привлечь и сконцентрировать имеющиеся в Польше и Прибалтике грузопотоки с тем, чтобы образовывались новые транспортные направления доставки в адрес получателей стран ЕАЭС, где на первом месте – внутренний перевозчик Таможенного союза, которому предоставляется дополнительная возможность задействовать подвижной состав в доставке грузов без «разрешений» и без открытия виз водителю, – говорит **первый заместитель генерального директора РУП «Белтаможсервис» Сергей Иванович Купреев**. – Получается не только наполняемость складов самого логистического центра и расширение предоставляемых им услуг, но и загрузка отечественной отрасли перевозок, повышение транзитного потенциала страны. Новая система дополняет, расширяет возможности, в том числе, и иностранного перевозчика, которому важно в короткий срок пересечь границу, провести таможенные формальности, разгрузить товар и пересечь границу в обратном направлении. Время – это ключевой параметр движения товара и оборачиваемости машины.





– Машины с грузом проходят необходимые процедуры не на границе, а в терминале транспортно-логистического центра, – дополняет **директор Брестского филиала РУП «Белтаможсервис» Владимир Николаевич Дудчик.** – Тем самым нивелируется фактор двойного контроля. По новой системе за полтора месяца прошло более 70 машин белорусских, польских, российских перевозчиков. Постоянный мониторинг показывает, что временной промежуток от въезда в пункт пропуска «Козловичи» до прибытия на транспортно-логистический центр «Брест-Белтаможсервис-2» по новой схеме составляет 30-35 минут. Почему эксперимент? Чтобы убрать возможные шероховатости, отработать определенные процедурные моменты. Что касается перспектив, то уже есть предложение о расширении эксперимента за пределы грузов, которые идут в адрес РУП «Белтаможсервис», и в дальнейшем планируется распространить бестранзитную систему на широкую категорию товаров. Остаются пока нерешенными, но мы над ними работаем, вопросы наличия разрешений, уплаты дорожного сбо-

ра за проезд по 400-метровому платному участку от республиканского пункта пропуска до терминала.

О технологической сути экспериментального бестранзитного порядка перевозки грузов рассказывает **начальник транспортно-логистического центра «Брест-Белтаможсервис-2» Вадим Сергеевич Алексюк.**

Если эксперимент оправдает ожидания в полной мере, то уже через два-три месяца пропускная способность международного пункта пропуска «Козловичи» может увеличиться на 20-30%.

От границы до складского терминала около полукилометра. При открытии транспортно-логистического центра определялись, как минимум, три тенденции: увеличить пропускную способность международного пункта пропуска «Козловичи»; обеспечить транзитную привлекательность; предоставить перевозчикам

При бестранзитном порядке перевозки грузов от пункта пропуска до транспортно-логистического центра упрощается документооборот (используется только уведомление о размещении в зоне таможенного контроля), сокращается не менее 10 таможенных операций, исключается необходимость оформления транзитной декларации и сертификата обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов.



Допустимо, что бестранзитная технология перемещения грузов в дальнейшем будет внедрена на других пограничных терминалах, в том числе на строящемся в пункте пропуска «Каменный Лог» (гродненское направление).

Таможенного союза возможность, не выезжая за пределы границ, забирать товар, который приходит из ЕС со склада ТЛЦ, и доставлять его непосредственно получателю. Технология подразумевает исключение поступления транспортного средства на площадку отстоя, исключение предоставления транзитной декларации в таможенный орган, исключение получения разрешения на транзит и дальнейшее перемещение.

Прибывающее в международный пункт пропуска «Козловичи» транспортное средство располагается на специально отведенном под эксперимент технологическом канале, где водитель подает на проверку товаросопроводительные документы. При этом у инспектора уже имеется уведомление о размещении товара и транспортного средства в зоне таможенного контроля, поскольку информация о них заранее, до прибытия в пункт пропуска, поступает в отдел логистики ТЛЦ на обработку и составление уведомления. Таким образом, транспортное средство с грузом сразу оказываются в зоне таможенного контроля склада временного хранения, который не находится непосредственно в республиканском пункте пропуска, а перевозчику остается только подтвердить фактическое размещение в зоне таможенного контроля.

После документального контроля в пункте пропуска грузовая автомашина в сопровождении специального автомобиля следует в СВХ «Брест-Белтаможсервис-2». В зоне таможенного контроля проводится грузовая обработка товаров, а также выполняются таможенные формальности.

Алесь МАРКОВ,
фото автора.



Разбитые, ухабистые дороги, неработающие переезды, оружие, «разгуливающее» в руках бандитов, инертная милиция – эти обстоятельства вкупе с войной толкают перевозчика порой на значительный «крюк», пускай и платных, но зато качественных, а, главное, мирных белорусских дорог. Международные перевозчики все чаще предпочитают транзит по территории Республики Беларусь в обход Украины. Однако, несмотря на растущий доход от транзита по территории нашей стране, мы очень хотим мира. Для всех. И для Украины, в первую очередь.

Транзитная привлекательность Беларуси, или Сколько стоит безопасность?



*Многие даль-
нобойщики
рады бы обо-
гнуть Киев,
но если ехать
через Днепро-
петровск, то
качество до-
рог там, увы,
оставляет же-
лать лучшего.
И это еще мяг-
ко сказано. Как
и в любую сто-
рону от Киева,
будь то Черкас-
сы или Кирово-
град. А пото-
му задержка во
времени может
быть значи-
тельной.*

Вопреки негативным последствиям торговой войны и экономических санкций, в прошлом году транзит принес Республике Беларусь около трех миллиардов белорусских рублей, сообщает ИА «Белинформ». Даже некоторые трения внутри Таможенного союза и, в настоящее время, ЕАЭС вряд ли существенно уменьшат поток транзита по нашей территории. Наоборот, когда в Украине установятся, наконец, мир и порядок, у Беларуси появятся новые возможности для увеличения транзита.

Даже тот факт, что первые дни существования ЕАЭС не принесли столь ожидаемого результата, вряд ли является поводом для пессимизма. Хотя в результате девальвации российского рубля сейчас обострились некоторые вопросы, это, думается, лишь временные «притирки характеров» стран-участниц. Как только урегулируется ситуация на украинском Донбассе, снизится градус споров и, соответственно, система заработает полноценно. Однако не предпочтут ли перевозчики пусть и некачественные, но бесплатные дороги нашим – платным? И мнение перевозчиков в этом вопросе – определяющее.

Эх, дороги...

Быстро, дешево и сердито. Именно так строились магистрали и шоссе в советские времена. В Украине прогресс налицо: построены достаточно приличные магистрали. Однако они ведут, как правило, через Киев. Многие даль-нобойщики рады бы обогнуть столицу, но если ехать через Днепропетровск, то качество дорог там, увы, оставляет желать лучшего. И это еще мягко сказано. Как и в любую сторону от Киева, будь то Черкассы или Кировоград. А потому задержка во времени может быть значительной.

Что касается городских шоссе в мегаполисах Украины, то уровень ям и выбоин может достигать даже метра (!) в глубину. И это не столько потому, что на содержание этих дорог выделяется недостаточно средств, а, скорее, оттого, что некоторые должностные лица на местах норовят использовать эти средства в своих – личных – целях... «Латочный» ремонт дорожного покрытия ведется часто в дождь, в снег, в жару и – среди бела дня, когда трафик движения переживает пиковую нагрузку. Вскоре от этого ремонта не остается ничего, а



какого качества был асфальт, сколько в его составе разного рода примесей, история и вовсе умалчивает. Даже радикально реконструированные трассы нередко «вздуваются» по обочинам: то ли качество асфальта низкое, то ли фуры ездят без ограничений по времени суток с перегрузом... Даже водители в шутку называют возникшие «кочко-ямы» лежащими полицейскими: мама-полицейский и, соответственно, папа...

Что же думают по этому поводу высокопоставленные чиновники? Назначенный в марте прошлого года глава Государственного агентства автомобильных дорог Украины «Укравтодора» Александр Малин заявил, что на данный момент ситуация критична, как никогда ранее. В первые же дни после своего назначения новый глава «Укравтодора» решил разобраться с долгами, проведя встречи с представителями банков и другими кредиторами, чтобы реструктурировать долговые обязательства ведомства.

Обещал Малин также и реформы, в первую очередь те, которые позволят снизить себестоимость функционирования системы. «В наследство нам досталась колоссальная «машина» – разветвленная, загосударвленная до невозможности. Но те дорожные работы, которые сегодня выполняют госпредприятия, должны вестись на конкурентной основе участниками рынка дорожных ремонтных работ», – заявил он.

Уже через несколько дней после назначения руководителя «Укравтодора» изменился и глава ГАК «Автомобильные дороги Украины». Им стал Орест Проник, ранее возглавлявший одно из дочерних предприятий компании «Автомобильные дороги Украины» – Киевское областное дорожное управление.

Отметим, с 2002 года ГАК «Автомобильные дороги Украины» взяла на себя все хозяйственные функции «Укравтодора» (строительство, ремонт, содержание дорог общего пользования), оставив за самим «Укравтодором» управленческие функции. Продолжая дело выросшего до замминистра А. Малина, занявший его кресло земляк Сергей Подгайный под теми же лозунгами упразднения аппарата и прозрачности схем тендеров смог-таки добиться для «Укравтодора» более широких полномочий, передачу которых местным органам власти недавно инициировал украинский министр инфраструктуры Андрей Пивоварский.



Общий смысл всех рокировок состоит в том, что вырастет транспортный налог, а финансирование дорог станет зоной ответственности местных органов власти, равно как и сборы с владельцев придорожных объектов инфраструктуры и рекламы. Однако так будет не всегда. Дороги в Украине закономерно перейдут на платную основу. Именно для этих целей в настоящий момент привлекаются инвесторы. Сейчас ведутся работы по созданию пилотного проекта концессионной дороги. «Через две-три недели будет представлен на обозрение иностранным инвесторам проект концессионной дороги Львов-Краковец», – цитирует слова министра ИА «Лига-БизнесИнформ». Для Беларуси этот период становления и развития платных магистралей уже позади. Белорусские дороги не уступают по своему качеству европейским, а цена относительно демократичная.

Качественного топлива в пути не обещают...

При снижении цены на «черное золото» на мировом рынке на заправках цена на топливо растёт. Исключением не стала и Республика Беларусь. Однако еще стремительнее цена на топливо растёт внутри нашей соседки Украины, и это притом, что покупательная способность населения постепенно снижается. Соответственно снижается и качество топлива на украинских заправках. Ведь

Даже радикально реконструированные трассы нередко «вздуваются» по обочинам: то ли качество асфальта низкое, то ли фуры ездят без ограничений по времени суток с перегрузом... Даже водители в шутку называют возникшие «кочко-ямы» лежащими полицейскими: мама-полицейский и, соответственно, папа...

ТРЕВОЖНЫЕ ВЕСТИ...

Как сообщала 19 февраля пресс-служба УГАИ ГУМВД Украины, в Одесской области с начала 2015 года на трассе «Киев–Одесса» было совершено 18 преступлений: грабежи и кражи в отношении водителей транспортных средств, останавливавшихся на дороге. Водителей грабят во время остановки на АЗС, в районе рынков и мест стихийной торговли в период времени с 2 до 7 часов.

Госавтоинспекция призывает участников дорожного движения не останавливаться без крайней необходимости в местах концентрации разбойных нападений, а в случае вынужденной остановки закрывать транспортные средства, быть бдительными и не общаться с незнакомыми лицами, которые подходят к транспортному средству.

если литр бензина и дизтоплива в Украине стоил примерно доллар, то есть 17 грн за литр, то теперь цена колеблется от 18 до 22 грн (доллар стоит сейчас более 30 грн). Только за сутки средняя цена топлива на заправках выросла на 1,3 грн, сообщает Газета.ру, ссылаясь на консалтинговую группу «А95». Однако цена не отражает выросшей себестоимости, вызванной девальвацией нацвалюты и законодательными манипуляциями: в ночь с 23 на 24 февраля на некоторых заправках цена поднялась сразу на 3 грн.

Впрочем, как свидетельствуют эксперты, если топливо дешевле, то не факт, что хуже. Примеси серы, парафина и повышенное содержание бензола и этанола находили даже в дорогих сортах нефтепродуктов. Однако, с точки зрения украинских законодателей, изыскать «легкие деньги» для бюджета вполне можно еще и за счет повышения акциза на топливо. Что и было сделано Верховной Радой 29 декабря 2014 года.

Учитывая ценообразование и покупательную способность, остается только догадываться о качестве топлива, заливаемого в баки грузовиков...

В то же время Республика Беларусь получает нефть для внутреннего потребления в два раза дешевле, чем она стоит на мировом рынке. Между тем, по мнению заместителя директора Департамента по энергоэффективности Государственного комитета по стандартизации Республики Беларусь Владимира Комашко, качество белорусского топлива выше, чем в России. Более того, многими экспертами качество белорусского топлива признано одним из лучших в Европе.

А вот для того чтобы украинское топливо стало качественно выше, раньше были нужны серьезные инвестиции, а сегодня – еще и продуманная в этом направлении государственная политика. А пока тем транспортникам, кто предпочитает ездить по территории Украины, следует выбрать проверенную сеть АЗС, чтобы быть хоть немного спокойными за свои автомобили.

Прощай, оружие!

Стрельба в центре Харькова 24 февраля. Многочисленные ограбления водителей на трассе Одесса–Киев. И все это на фоне массы сводок о пресечении провоза оружия из зоны АТО. Не пускаясь в оценки и так деморализованной за последнее время милиции, логично все же допустить, что какая-то часть «сувениров» осела на руках у населения.

– Больше через Украину не ездим, – рассказывает киргизский перевозчик, пожелавший остаться неизвестным. По его словам, в Одессе его компании пришлось выкупать у злоумышленников четыре фуры, а в Харькове с оставленных на территории автозаправки машин неизвестные слили топливо. Милиция просто инертно приняла заявления, в то время как работники заправок решительно утверждали, что камеры видеонаблюдения «ничего не зафиксировали». «Учитывая такую обстановку и, особенно, войну, через Украину не ездим», – делится киргизский перевозчик.

Когда наступит мир, очень проблематично, видимо, будет локализовать оружие, которое попало в руки потенциальным правонарушителям. Кто-то везет домой «сувенир» с фронта, а кто-



то приобрел ствол или гранату «с рук». Этот ящик Пандоры открыли еще, когда захватывали арсенал в прошлом году во Львове. Однако если взглянуть на статистику МВД Украины, то станет очевидным: число преступлений с применением огнестрельного оружия значительно увеличилось с началом АТО.

Вместо прогноза

До недавнего прошлого потенциал географического положения Республики Беларусь оставался до конца не реализованным. Некоторые перевозчики предпочитали хоть и меньший комфорт, но зато бесплатные дороги. Сегодня наша страна имеет прибыль

практически со всего транзитного грузового автомобильного потока. Впрочем, в Украине сейчас тоже реализуется проект развития платных дорог, что снизит нагрузку на госбюджет. Как известно, дешевле обходится обслуживание качественной магистрали, чем бесконечные ремонты за счет государства «убитых» трасс.

Но шансы стать Республике Беларусь транспортным Сингапуром, который преуспел, как известно, во многом за счет своего географического положения, у нас есть.

Дмитрий ХАРЬКОВСКИЙ,
фото автора и из открытых источников.

До недавнего прошлого потенциал географического положения Республики Беларусь оставался до конца не реализованным. Некоторые перевозчики предпочитали хоть и меньший комфорт, но зато бесплатные дороги.



Заправіцца па-беларуску

На беларускай мове загаварылі з кліентамі супрацоўнікі сеткі аўтазаправачных станцый «А-100» з 1 студзеня 2015 года. Цяпер кіроўцы, якія запраўляюцца на А-100, чуюць ад аператараў не «Спасибо», а «Дзякуй, прыязджайце да нас яшчэ». Такое рашэнне аб пераходзе на абслугоўванне па-беларуску, напэўна, з'яўляецца першым выпадкам за апошнія гады ў Беларусі, калі буйная бізнес-структура робіць стаўку на родную мову ў працы з кліентамі.

Ірына ВАЛАДЗЬКО, генеральны дырэктар ГК «А-100 АЗС», расказала пра тое, як адбываецца змена моў і якія плюсы можа атрымаць бізнес ад размовы з кліентамі па-беларуску.

– *Адкуль узнікла ідэя па пераводу сеткі заправак А-100 на беларускую мову?*

– Ідэя з'явілася ў кіраўніцтва «А-100» яшчэ ў сярэдзіне 2013 года. У мінулым годзе наша кампанія святкавала 20-годдзе: згадзіцеся, гэта для Беларусі дастаткова шмат – толькі адзінкі з кампаній, заснаваных у пачатку 90-х, працягваюць працаваць дагэтуль, стаўшы буйнымі і вядомымі. І, рыхтуючыся да юбілею, мы асэнсоўвалі, што дае нам моц паспяхова развівацца далей – павага да гісторыі кампаніі, галіны, усёй краіны. І вырашылі, што трэцяе дзесяцігоддзе свайго развіцця А-100 пачне з беларускай мовай – самай багатай, прыгожай і мілагучнай мовай свету.

З першага студзеня мы распачалі сацыяльна-культурны праект па пашырэнню ўжывання беларускай мовы. Мы робім тую ж самую сваю працу, але з новым гучаннем – па-беларуску.



– **Ці пралічваліся перад пачаткам праекта магчымыя выдаткі і рызыкі?**

– Паколькі праект абяцаў быць даволі цяжкім і працаёмкім, нам прыйшлося сур'ёзна падумаць над тым, наколькі гэта рэальна, узважаць усе «за» і «супраць», параіцца з калегамі, спытаць меркаванне нашых дзелавых партнёраў. І жаданне рэалізаваць задуманае ўсё ж такі аказалася мацней за сумненні. У сярэдзіне года мы распачалі падрыхтоўку персаналу, з дапамогай суполкі «Мова нанова» арганізавалі для супрацоўнікаў курсы беларускай мовы непасрэдна на месцах.

– **Раіліся перад тым, як прыняць канчатковае рашэнне, з персаналам?**

– Безумоўна, раіліся, бо без станоўчага стаўлення персаналу праект не пачаўся б. Я ганаруся тым, як нашы супрацоўнікі падхапілі гэтую ідэю.

– **Ці існуюць эканамічныя заахвочванні для персаналу вучыць і выкарыстоўваць у працы беларускую мову?**

– Выкарыстанне беларускай мовы на аўтазаправачных станцыях «А-100» – гэта адзін са стандартаў пры абслугоўванні кліентаў. Стандарт мае рэкамендацыйны характар: калі персанал прытрымліваецца яго – ён атрымоўвае грашовое заахвочванне ў якасці дадатковай стымуляцыі. Але трэба адзначыць, што праект не прымусовы: тыя, хто сёння размаўляе волёна, абслугоўваюць кліентаў на беларускай мове. А каму цяжка – размаўляюць на рускай. Ёсць заняtkі па падрыхтоўцы, і агульнае захапленне вымушае вучыць мову з большым інтарэсам.

– **Мяркуючы па матэрыялах у СМІ і каментарах у сацсетках, водгукі з боку грамадства і ваішых кліентаў у асноўным пазітыўныя. Але ці прысутнічае негатыв?**

– Такія складаныя праекты не магчымыя без цяжкасцей. Гэта руплівая праца – як з боку кіраўніцтва, так і з боку персаналу. У большасці сваёй аператары хваліліся на конт рэакцыі кліентаў. Але пасля таго, як у наш адрас пасыпаліся шматлікія станоўчыя водгукі, сумненні цалкам зніклі. Людзі з павагай ставяцца да нашага праекта, мы гэта адчуваем. І калі іншы раз аператары і ўжываюць рускую мову – ёсць выпадкі, калі ім яшчэ цяжка свабодна размаўляць па-беларуску, – кліенты рэагуюць на гэта без крытыкі.

Але калі б я сказала, што негатывных водгукіў няма, то схлусіла б. Яны таксама ёсць – прыблізна 5% ад усёй колькасці. У асноўным гэта звязана з тым, што людзі жадаюць усё і адразу. Трэба разумець, што такія праекты нельга здзейсніць у ад-

зін момант, гэта карпатлівая праца, аднаўленне ведаў, практыка і г.д. Сёння мы зрабілі першыя, але вельмі важныя крокі.

– **Эканамічны эффект за першы месяц-два зафіксаваны?**

– Вядома! У нас павялічылася колькасць кліентаў, адпаведна, павялічылася і рэалізацыя паліва.

– **На якой мове вядуцца ўнутраныя камунікацыі і працэсы ў кампаніі?**

– Тут мы крокаў па пераводу на беларускую мову не рабілі. Напэўна, у нас толькі адзін дакумент выданы на беларускай мове. Але я бачу захапленне супрацоўнікаў, бо нават унутраная перапіска зараз ідзе на беларускай мове. Таму з цягам часу ўсё будзе.

– **Якія далейшыя планы ў папулярнасці беларускай мовы?**

– У цяперашні час мы вельмі старанна сочым за ўсімі падзеямі, што адбываюцца ў краіне і маюць якое-небудзь дачыненне да беларускай мовы, глядзім, дзе можам паўдзельнічаць, іншымі словамі, стараемся выкарыстоўваць любую магчымасць папрактыкавацца ў сваіх ведах, зрабіць яшчэ якія-небудзь крокі ў гэтым напрамку.

Гутарыў Павел БЕРАСНЕЎ,
фота аўтара.



Невыгодно? Не повезем!

Открыть транспортную компанию «с нуля» и при этом не вылететь в трубу в наши дни может показаться безумием. Из года в год усложняющиеся обстоятельства вынуждают транспортников все туже затягивать пояса, но при этом реальные перспективы все равно призрачны, учитывая увеличение расходов на топливо, автобаны, процедуры оформления и прохождения границ, амортизацию...

Иными словами, многие работающие перевозчики сейчас просто «выкатываются», чтобы не потерять хорошего заказчика.

И в то же время, даже если хоть приблизительно считать себестоимость перевозки в оба конца, становится предельно ясно: рентабельность работы снижается...

*На TIR-разборках
машин все
больше...*



Рынок сегодня напоминает одеяло, которое каждая сторона тянет в свою сторону. Ни одна из сторон не думает о ком-то еще – это естественно. Как обычно, в ситуациях, когда каждый думает о себе, одеяло может не выдержать такой нагрузки и порваться. Перевозчикам все равно, откуда будут брать фрахты, производителям же безразлично, выживут ли перевозчики, а импортеры опасаются, как бы в этой ситуации вовсе не прогореть и не уйти с рынка. Короче, замкнутый круг: экспортеры желают, чтобы перевозчики ехали дешевле, перевозчики же, натурально, хотят поехать подороже, а импортеры стремятся опустить традиционно высокие ставки ниже рационального уровня, ведь из-за выросшего курса валюты прибыль сократилась в разы.

Транспортник оказался в данной ситуации связующим звеном между упомянутыми выше сторонами. А, как неоднократно доказано практикой, где тонко – там и рвется. Первым симптомом такой ситуации стали пресыщенность рынка автомобилей и возросшее в разы количество предложений на рынке продаж «грузовиков б/у», TIR-разборок. Рынок новых машин попросту «встал», так как при желании можно купить неплохой грузовик по бросовой цене.

Как сосчитать деньги в чужом кармане?

Рынок перевозок пережил перенасыщение и теперь зависим напрямую от товарного рынка. Всем известно, что логистика играет ключевую роль в ценообразовании товара. При этом каждый грузовладелец стремится сэкономить, подыскивая попутный транспорт: дескать, заработаете на обратном рейсе. В расходы отправитель не забывает заложить также свои риски: возврат товара, рекламацию, покрытие скачка валютного курса и т.д.

Однако не стоит забывать о дополнительных расходах и транспортнику – амортизация техники. Сегодня из-за подорожавшей валюты отечественный производитель в конкурентной борьбе вынужден делать скидки на товар, не подумав о том, что придется раскошелиться, повысив фрахты на экспорт. С другой стороны, вследствие обвала курса национальных

валют заказчики импорта – дистрибьюторы и импортеры – сократили объемы ввозимой продукции. Теперь уже импортный фрахт выступает в качестве статьи экономии. Дефицит «обраток» привел к тому, что обратные фрахты подешевели в разы и уходят по ценам ниже экспортных. Чтобы разрешить транспортный коллапс, следует значительно поднять экспортные фрахты. Однако это не всегда реально: рейс станет нерентабельным заказчику.

ПОСЧИТАЕМ...

Допустим, возьмем средний фрахт в 1 евро за километр. В обе стороны он вряд ли будет таким же. То есть с кругорейса выходит 0,7 евро. Мало кого интересует, например, что осенью поднялась цена на автобаны в странах ЕС. Например, в конце прошлого года сдан в эксплуатацию участок скоростной трассы в Венгрии, соединяющий Триест, Любляну, Будапешт и Киев. В этой связи уже с начала этого года «нулевка» (трасса М0), по которой следовали обратно пустые машины, стала такой же платной, как и М1, М3, М5 и М7 после введения единой системы оплаты. Прессинг сборов рано или поздно заставит перевозчика задуматься по поводу ценовой политики...

Внутренние перевозки – отдельная тема. Транспортные форумы пестрят хит-парадами загрузок «налетай, подешевело!». И как ни удивительно, по этим ставкам продолжают ездить. Но кто? Хотя это перевозки внутри страны, хоть внутри ЕАЭС, итог один: перевозчик «выкатывается», чтобы не потерять хорошего клиента. И в надежде на перспективы. Многие себя успокаивают мыслью, будто это временно. Однако нет ничего более постоянного, чем временное, если это

становится системой. Та «дельта» фрахта, которую в состоянии накинуть грузовладелец, мало что решает.

Впрочем, со стороны перевозчиков уже прозвучало предложение давать на транспортных сайтах ориентировочные цены на перевозки для определенных категорий транспорта и грузоподъемности. Некоторые транспортники требуют сделать такие рекомендации более убедительными – путем введения обязательной графы «цена», и чтобы эта цена была не ниже, так сказать, минимально рекомендуемых. Более того, предлагают блокировать пользователей, которые скрывают цены или дают нерыночные ставки, используя скрытый тендер. Или, как вариант, дать возможность на сайтах установить фильтр, чтобы в выборке отсекались предложения с фрахтами ниже выбранных в поисковике. Это, по замечанию пред-

ный народ». Как компромисс – размещение в информативном порядке статистики изменения фрахтовых ставок на определенную категорию транспорта в определенном направлении. Вывод очевиден: цены регулируются рынком, а сайты могут лишь информировать пользователей.

Почему тогда такая проблема не решается на уровне государства? Во-первых, это шаг назад – от рыночной экономики к командно-административной системе. Во-вторых, смогут ли все грузоотправители обеспечить транспортников оптимальными ценами? Наценка на товар далеко не всегда измеряется его тоннажем и объемом, плотностью груза и количеством погрузочных мест. Есть грузы дорогие, на которые могут добавить цену, а есть относительно дешевые, к которым относится, например, сырье. В-третьих, даже если как-то навязать «сверху» расценки, то в обход этой системы ринутся перевозчики, готовые работать по демпингу. Более того, если дать волю такой инициативе, то многие перевозчики, работавшие вначале за это, станут сами звонить и предлагать «поехать подешевле». В среде перевозчиков такие компании называют «дармовозы». Львиную долю из них составят компании-производители, обладающие собственным транспортом.

В любом случае выйдет так, что, сколько бы перевозчик ни кидал камней в сторону грузоотправителя, данная функция однозначно снова приведет к снижению цен на рынке труда по вине перевозчиков. В убыток они себе не ездят, но труд свой не уважают, а равно и труд коллег. Эту схему отстаивания материально выраженных прав так называемые «дармовозы» ломают мгновенно. И наконец, где гарантии, что на такие «правильные цены» не подсядут менеджеры компаний-заказчиков, желающие получить прибавку к зарплате в виде отката? А в объявлении они будут ставить фрахт не чистый, а с «комиссионными». Не стоит и забывать о жадности заказчиков, когда завод-производитель сам постепенно снижает фрахтовые цены.

В этой связи, если рассмотреть заманчивые предложения с повышенным фрахтом за определенный перегруз, то для большинства перевозчиков неясно, доход здесь или

ставителей некоторых компаний, не всегда осуществимо. И таким распределением цен недовольны и сами перевозчики. «Полная чушь! – возмущается один из перевозчиков, Андрей. – Совершенно не учитывается такая категория, как грузовая техника под стройматериалы. Эти машины работают чисто по городам и пригородам. За тот день, когда иной «тент двадцатка» пройдет 500 км, наши машины накатают сотню-полторы, зато по времени это будет полный рабочий день. При этом простои на загрузке-выгрузке могут занимать по несколько часов. И поверьте, километраж такой работы считается намного выше».

Действительно, сайты не обязаны лоббировать интересы только одной стороны, к тому же настолько неуклюже, как этого требует «возмущен-



убыток, ибо фрахтом считается валовой доход. Если не забывать, что при допустимом весе следует заложить в среднем 0,17-0,19 евро за километр на амортизацию, то работа порой выходит даже не «в ноль», а «в минус».

Очевидно, что необходим также профсоюз или специальное сообщество перевозчиков, способных добиваться своих законных прав, основным из которых является **право на оплачиваемый труд**. С какой-то стороны это наивно, ибо по существу не к кому предъявлять претензии: цены диктует рынок. Однако на участников рынка повлиять можно. Ведь со временем демпинг бьет и по транспортным компаниям, которые пошли на него ради сохранения работы. Так, например, в ноябре 2013 года российские перевозчики в Москве во время акции протеста хоронили свой бизнес. При более детальном рассмотрении ситуации становится ясно: обанкротившиеся транспортники отчасти и сами виноваты, так как вопреки закону рентабельности старались просто либо «урвать» подороже, либо поехать «почем предложили».

В определенный момент компании из Ярославля обыграли по демпингу осевших в Москве коллег, хватая попутные грузы из Тульской, Смоленской и Брянской областей. Однако на акции протеста оказались и представители транспортных компаний из Ярославля. Забастовка ничего не решила. Правительство на такой шаг не обратило внимания, а экспортеры все равно нашли себе транспорт. Не лучше обстоит дело и в этом году у перевозчиков далеко не из центральных регионов России. Например, как пишет газета «Деловой Омск», у местных российских перевозчиков также сократилась рентабельность. А так как она и была не сильно высокой, позволяющей транспортникам балансировать на грани рентабельности, это поставило под угрозу их существование. Об этом высказался на круглом столе в городе Омске управляющий Региональным фондом поддержки и развития предпринимательства Вячеслав Федюнин.

И снега зимой не допросишься...

В плане забастовок также богат опыт у склонной к различного рода

РАСЧЕТ, НО НЕТОЧНЫЙ...

Часто перевозчики назначают цены, что называется, «от фонаря»: то есть стоимость литра топлива примерно приравнивают к стоимости километра. Из этого так же приблизительно исчисляется зарплата водителя в размере 10 % от фрахта плюс командировочные. При неуклонном росте цены на перевозку водитель зарабатывает как будто больше, а рентабельность транспортной компании, мягко говоря, не растет. Ведь нужно не просто заработать, но еще изыскать часть прибыли на баланс и развитие фирмы. Ни одна «служба правильных цен», ни один профсоюз перевозчиков не учтут целый ряд немаловажных факторов: сезонности работы, погодных условий, направления, загруженности работой в день, региона и многого другого. Это сделает только логист, специализирующийся на определенном транспорте конкретной организации. Просчитать цену может либо штатный работник, либо привлеченный диспетчер.

протестам Украины. Так, например, в 2011 году зима, как назло, была мягкой и бесснежной. Соответственно, у не оправившихся от недавнего кризиса транспортников возникли основания опасаться, что фрахты на зиму не поднимутся. А ведь на прибавку на снег и на мороз рассчитывала большая часть из них. Синоптики предрекли бесснежный декабрь и январь и даже раннюю весну. Рынок раздирали разного рода противоречия: одни высказывались против забастовок – тише едешь, дальше будешь; другие же всячески старались раскатать ситуацию. На форумах транспортных сайтов разгорелась перепалка, в которой одни участники рынка уверяли других в бессмысленности забастовки.

Восхищение европейскими зарплатами сменялось недовольством после нововведений Германии обязать транспортные организации выплачивать зарплаты водителям, которые работают на территории Германии, не ниже минимального оклада – 8,5 евро в час. Об этой оплате транспортная организация обязана представить документальное подтверждение. В итоге курсировать в эту страну нашим соотечественникам перестало быть рентабельно.

А другие, в свою очередь, отвечали первым, что с таким энтузиазмом скоро будут работать за копейки и даже доплачивать «нищим» грузовладельцам. В декабре состоялась крупная забастовка транспортников. Однако грузовладельцы тоже показали свои зубы: вместо того чтобы поднять фрахты, наоборот, снизили ставки, сократили объемы поставок и даже свернули производство. Некоторые отправители якобы прекратили свою деятельность, на самом же деле выставляли грузы по рекордно низким ставкам. А потом, если остро нуждались в транспорте, сами обзванивали обкатанных на этих рейсах перевозчиков. Дескать, кому нужна работа, тот работает. В ответ перевозчики тоже ужесточили свои условия. Некоторые отправители откровенно стали ломать рынок, объявив тендеры среди перевозчиков, или так называемые «аукционы доброты».

Между тем работа по многим рейсам стала идти на спад. Не совсем состоятельным бизнесменам стало нечего больше делать, кроме как закрыть производство до лучших времен. И все это закончилось... ничем. Когда наконец пошел снег, простоявшие транспортники не нашли средств переобуться и продолжали преспокойно простаивать до весны. Мартовский всплеск работы обвалил фрахты до минимума, от чего пострадали крупные транспортные компании. С этим резко сократился и напор организованного протеста: мелкие перевозчики работают по принципу «каждый сам за себя».

Даешь европейские зарплаты!

Отдельного внимания заслуживают международные перевозки в Европу и обратно. После введения эмбарго и других санкций объем международных перевозок между Россией и Европой начал естественным образом падать. Что касается Украины, то еще с самого начала «устремлений в Европу» многим транспортникам стоило бы присмотреться к европейским условиям оплаты труда и решить, потянут ли они такой финансовый перегруз. И речь не столько о дорожающих ежегодно автобанах и топливе в странах ЕС. Ведь европейцы главным образом защища-

ют свой рынок перевозок от явного демпинга со стороны компаний-перевозчиков из бывшего Союза. Восхищение европейскими зарплатами сменялось недовольством после нововведений Германии обязать транспортные организации выплачивать зарплаты водителям, которые работают на территории Германии, не ниже минимального оклада – 8,5 евро в час. Об этой оплате транспортная организация обязана представить документальное подтверждение. В итоге курсировать в эту страну нашим соотечественникам перестало быть рентабельно. С такими европейскими расценками директорам транспортных организаций придется не только раздать водителям весь фрахт с рейса, но и, если машина застоит, доплачивать из собственного кармана. В итоге этой зимой транспортники, осуществляющие рейсы в эту страну, в большинстве своем отправились на сезонный отдых. Впрочем, расчетливые немцы пока что отступили от универсализации оплаты труда, сделав небольшое исключение для водителей, подвозящих почту и прессу, в 75% от суммы. Хотя во избежание законодательной неразберихи эту цифру в дальнейшем планируется уравнивать: в январе 2016 года труд этой категории водителей будет оплачиваться в размере 85% от полной зарплаты остальных категорий водителей, а в 2017 году оплаты водителям на территории Германии сравняются.

Вопреки расхожему утверждению, будто своя рубашка ближе к телу, большинство отечественных водителей все же недовольны такой «защитой» прав. Этим шагом транспортные компании ставят в неравные и даже губительные условия по сравнению с европейскими, где уровень жизни и валюты значительно выше. Даже этой категории профессионалов, думающих в основном о своих интересах, становится тревожно за нанявшее их автотранспортное предприятие: не будет работы. Естественно, что выплачивая такую зарплату, отечественные транспортники быстро вылетят в трубу, а водители-частники, работающие в основном на семейном подраеде, попросту будут не в состоянии вытянуть маршрут.

Впрочем, такие меры имеют и оборотную сторону медали. В условиях рынка, где каждый думает только о



*В ожидании
лучших времен...*

себе, государственная политика лишь диктует правила. При этом раскладе судьба слабых участников рынка предreshена: они исчезнут. При таком дефиците импорта необходимо повышать фрахты на экспорт, что упирается в стоимость товаров. Европейские покупатели, наоборот, предпочитают продукцию тех производителей, кто делает скидки на свой товар. В результате снижения курса национальных валют производители идут на скидки охотно. Заложенную стоимость доставки никто уже не пересматривает после подписания договора. Этот порочный круг следовало бы разорвать, однако ситуация на международных перевозках такова, что немцы не собираются отступать в защите интересов своих транспортных компаний. При этом вопрос, смогут ли эти транспортные компании обеспе-

чить доставку товаров из СНГ, остается риторическим. Потому надежды на то, что ситуация изменится, остаются призрачными.

И все-таки недавно правительство Германии приостановило действие этого закона для иностранных перевозчиков, выполняющих транзитные рейсы. Пока что он распространяется только на международные компании, осуществляющие перевозку в эту страну и из нее. В этих случаях следует направлять уведомление (**форма 033037 (mobil)**) в контролирующие органы Германии для осуществления проверки выплаты работникам минимальной почасовой оплаты.

Однако эти послабления были вызваны реакцией других европейских стран...

Дмитрий ТИМОШЕНКО,
фото автора.

Две Ани – двойной успех!

Анна
Александровна
Шабан



За мартом уже давно и прочно закрепилась слава самого женского месяца в году. Для одних это благодаря тому, что март открывает двери в весну, природа пробуждается от зимнего сна и начинает прихорашиваться, одеваясь в зеленые наряды. Другие же являются стойкими приверженцами коммунистической трактовки и вспоминают в этот день Клару Цеткин, которая в 1910 году на Международной конференции женщин-социалисток в Копенгагене выступила с предложением о праздновании Международного женского дня 8 Марта...



Мы, редакция журнала «TIR», вместе со всеми поддавшись обаянию молодой и цветущей весны, хотим сегодня познакомить вас, уважаемые читатели, с замечательными девушками – сотрудниками транспортно-экспедиционной компании «Янстронг»: Анной Сергеевной Гладиковой и Анной Александровной Шабан (так девушки представились при знакомстве и так же их величают в коллективе).

И подчиненные у двух Ань есть – на двоих ни много ни мало – шесть человек. Стоит отметить, что у Ани и Ани много чего в жизни на двоих, отчего и результат работы выходит лучше в два раза, событий происходит в жизни в два раза больше и глаза горят у девушек в два раза ярче.

– О, нет. Не говорите о кризисе. Кризис будет всегда для тех, кто привык плыть по течению или сидеть, сложа руки. Для меня сегодняшняя ситуация на рынке и в экономике лишь дополнительный толчок к развитию, – говорит Анна Сергеевна, специализирующаяся

на экспорте транспортно-экспедиционных услуг. – Мы сейчас очень активно рассматриваем всевозможные варианты выхода на новые рынки и на организацию внутриевропейских перевозок. С гордостью можем отметить, что внутриевропейскими перевозками мы стали заниматься одними из первых и уже успели заслужить доверие европейских клиентов к нашей компании.

– Риск, безусловно, есть. Однако в любом стоящем деле без риска не обойтись! – присоединяется к беседе Анна Александровна, начальник отдела логистики. – Поэтому мы тщательно проверяем каждого нового заказчика и работаем по предварительной оплате. И с точкой зрения Ани про кризис я полностью согласна, поэтому и призываю всех ответственно подходить к делу и работать на прибыль – тогда и о кризисе говорить не придется.

...Разговорившись о рабочих буднях, мы и забыли, что мартовский выпуск нашего журнала должен быть праздничным и весенним. А о чем стоит

*Анна Сергеевна
Гладикова*



поговорить с двумя прекрасными девушками в прекрасный солнечный день? Да, вы правы, уважаемые читатели, конечно, об увлечениях и досуге! О профессии экспедитора, логиста и специалиста по организации перевозок многие знают не понаслышке: большое количество стрессовых ситуаций, бессонные ночи, общение с клиентами, к каждому из которых нужно найти индивидуальный подход... Казалось бы, сил после таких насыщенных рабочих дней не должно хватать на что-то еще...

– Вовсе нет! – дружно опровергают такое мнение Ани. – Мы стараемся все рабочие дела завершить к 18.00, что позволяет с пользой для души и тела проводить вечера будних дней. Вдвоем мы посещаем курсы актерского мастерства, записались на занятия по лепке из глины, очень любим различные направления йоги. Именно в йоге мы находим силы для поддержания душевного равновесия и обретаем гармонию тела с душой и окружающим миром.

Кроме этого, Анна Сергеевна покоряет европейские горнолыжные склоны и велосипедные дорожки нашей столицы, а Анна Александровна не может представить свою жизнь без плавания. Что же скажут наши жизнерадостные девушки про секреты здорового питания, ведь, как видим, сил на работу и на увлечения затрачивают они немало...

– Питаться стараемся рационально и сбалансированно. Сладкое в виде конфет и булочек позабыли со времен студенчества. А силы восполняем все теми же занятиями йогой и позитивными эмоциями, которых в жизни хватает.

– Вот моя большая радость – это мой Майло! Он лучше всех! – с блеском в глазах начала рассказ начальник отдела логистики.

– Нет! Мой Йося – лучший! – не стесняясь, перебила ее коллега.

Спустя пару мгновений стало понятно, что Майло и Йося – это домашние питомцы моих собеседниц, которые

очень скучают, когда хозяйки на работе. Майло – это джек-рассел терьер, ему уже два с половиной года, а Йося – йоркширский терьер и ему полтора года.

Наши Ани (позволю себе их уже так назвать) – заядлые автомобилистки: за рулем они начинают свой день, за рулем зачастую проводят выходные, путешествуя не только по Беларуси, но и за ее пределами. На мой взгляд, машины у девушек тоже в чем-то похожи, как и они сами, но каждая – со своим характером. У Ани Александровны – серебристый Polo, у Ани Сергеевны – вишневая Fiesta.

Обе Ани просто замечательно справляются со всем, что они делают, но, глядя на них, стоит не завидовать, а задуматься: что предпринять, чтобы стать счастливее, бодрее и успешнее?

– Труд экспедитора и логиста очень нелегкий. Но девушкам есть место и в этих профессиях, ведь им не только проще общаться с клиентами обоих полов, они еще и более ответственные, и при этом – менее агрессивны в общении. Единственное, с чем бывают сложности, – это контакты с водителями, которые не всегда хотят воспринимать наши указания. Иногда даже приходится переходить на лексикон, более понятный водителям (девушки улыбаются).

Завершая беседу, я попросила Ань составить топ-5 качеств, с их точки зрения, хорошего работника. Ответ был единодушным: «Исполнительность. Ответственность. Внимательность. Коммуникабельность. Нацеленность на результат».

К этим словам, как говорится, и добавить нечего.

...Ани торопились вернуться к служебным обязанностям, ведь рабочий день уже приближался к концу, а на вечер еще столько планов...

Татьяна ПАШКЕВИЧ,
фото автора.





Права на небо

Автошкола, которая готовит водителей любой категории, сегодня никого не удивляет. Можно при должном желании стать даже водителем карьерного самосвала. А вот в небе обычный белорус, кажется, мог оказаться лишь в качестве пассажира.

Однако стать пилотом несложно, утверждают организаторы «Летной школы», которую они открыли на заброшенном аэродроме в 60 километрах от Гродно. Оказывается, сам процесс обучения и экзамены сравнимы с выпуском из автошколы, а вот лишиться «воздушных» прав можно куда быстрее, чем автомобильных...

Кого возьмут в пилоты?

Получается, что стать легчиком-любителем может почти каждый. Если на профессионального пилота необходимо сдать сложнейшие вступительные экзамены и учиться несколько лет, то пилот-любитель в Беларуси удостоверение получает, пройдя полный курс обучения, сравнимый с автомобильной автошколой.

И начинается обучение с похожей процедуры – прохождения медкомиссии. Правда, на первом этапе, в отличие от водительской комиссии, отсеивать может быть внушительным: требования к пилотам-любителям в плане здоровья выставляются нешуточные. Здоровье должно быть богатырским, как физическое, так и психологическое.

– Летная комиссия, говорят, одна из самых сложных в мире. Абитуриент про-

ходит ее в Минске в течение двух дней, впрочем, «справка» действует всего один год, потом ее снова надо подтверждать, – рассказывает Андрей Чернышов, председатель общественного молодежного объединения любителей авиации «Точный». Гродненец с детства «заболел» небом, поступил в Качинское высшее авиационное училище летчиков в Волгограде, но с развалом Союза профессия стала невостребованной... Но от своей мечты Андрей не отказался и два года назад, получив допуски, стал выполнять полеты на самолете «Соката Ралли».

Экзамен: «посадка» вместо «парковки»

Если «курсант» годен, начинаются теоретические занятия. Говорят, что небольшим самолетом управлять несложнее, чем легковушкой, самые сложные элементы



И ТАК МОЖЕТ БЫТЬ...

Конфисковать самолет могут за различные нарушения. Так, в 2006 году на территорию Беларуси залетел спортивный самолет Каунасского аэроклуба. Его летчик пояснил, что сбился с курса и в соседнем государстве оказался случайно. Впрочем, показания сомнительные, потому что к посадке на военном аэродроме в Лиде боевые самолеты его буквально принуждали. В итоге пилота оштрафовали, а конфискованный самолет был продан с аукциона.

полета – это взлет и посадка. Приборов в кабине самолета не так много, как кажется, но знать их нужно досконально. Немаловажно также умение быстро считывать всю информацию и реагировать на различные изменения: небо не дорога, на обочине не станешь и не подумаешь...

Кстати, аэродром у «летней школы» – один из лучших, даже если сравнивать с ближайшими зарубежными соседями. В прошлом году, благодаря содействию местных властей, активисты расчистили 2 километра заброшенной взлетной полосы бывшего военного аэродрома рядом со Щучином. Даже с «гаражами» для самолетов ничего не надо придумывать: огромные бетонные ангары в советское время строили на века...

После практического «общего налета» согласно программе обучения абитуриент сдает экзамен. Кстати, для этого ехать никуда не надо: экзамен проходят на ме-

сте, удостоверение пилота-любителя вручается в Щучине.

На чем летаем?

Если, получив автоправа, например, категории «В», вы можете управлять всеми выпускающимися в мире легковыми автомобилями, то с самолетами – ситуация другая. Выдают их на определенный тип техники, а порой и вовсе на определенную модель самолета.

Кроме того, удостоверение пилота-любителя четко регламентирует ограничения по облачности, видимости, ветру. При ухудшении погоды до определенного предела летать нельзя ни в коем случае. Безопасность тут превыше всего, поэтому и спрос с пилотов особый. У каждого есть специальный талон, куда записываются нарушения. Место есть всего для двух записей, больше не надо, за два проступка «дорога в небо» закрывается вместе с изъятием удостоверения.

– «Запись» можно получить за полеты над запретными зонами без разрешения, а то и вовсе за взлет без заявки, – отмечает Андрей Чернышов.

А за полеты в алкогольном опьянении и вовсе можно лишиться самолета...

Заявительный принцип

Возможно, развитие малой авиации немного «тормозится» тем, что в Беларуси на полеты требуется специальное разрешение. На Западе, рассказывают, давно уже можно едва ли не в момент взлета сообщить диспетчеру, мол, такой-то и такой-то полетел.

Андрей Чернышов показывает бланк заявки на полеты. Обычному человеку в строчках цифр, букв и условных обозначений ничего не понятно, Впрочем, профессионал с первого взгляда разбирается, о чем идет речь. Указываются время поле-

та, место взлета, координаты и прочее. Подается заявка за день до предполагаемых полетов. Вопреки расхожему мнению, координаты места взлета могут быть любыми при наличии равнинной площадки, необязательно иметь аэродром со всей инфраструктурой. Обладатель частного вертолета, например, может отправиться в путь хоть со своего участка.

На море? Легко!

Точка назначения тоже может быть любой. Хочешь – к друзьям в другой город, хочешь – на отдых за рубеж. Правда, в последнем случае необходимо знание английского языка, для чего пилот сдает специальный экзамен. Границу пролетаешь быстро, говорит Андрей Чернышов, шлагбаумов в небе, как и очередей, конечно, нет. Таможенное и пограничное оформление самолет, пилот и пассажиры проходят в ближайшем к границе аэропорту: под Гродно, например, в Обухово. Приземлился потом в Польше или Литве, оформился, и летаешь хоть по всему Евросоюзу.

– Мои знакомые летом отправились на своем самолете на Мальту. Расходы на путешествие сравнимы с поездкой на машине, – отмечает Андрей Чернышов.

Его самолет «Соката Ралли» за час полета расходует около 30 литров обычного 95-го бензина. Крейсерская скорость – около 170 километров в час. Причем, двигается самолет по прямой, изгибы дорог не повторяет и в пробки не попадает. На борт берет, кроме пилота, до трех пассажиров и багаж.

Сколько стоит?

Правда, заправить машину одно, а обслуживать, наверное, дорого? Вовсе нет, объясняет Андрей Чернышов, например, планер – «кузов» самолета – при должном подходе срока годности не имеет. Регламентные работы по двигателю раз в 100 моточасов – около 300-350 евро. Правда, чтобы налетать такое время, надо буквально «жить» на аэродроме. Плюс, раз в 2000 часов двигатель,





А ДО БЕДЫ ПОРОЙ ТАК БЛИЗКО...

Легкомоторные самолеты, в принципе, считаются безопасными. Если, конечно, соблюдать все правила полетов. Да и многие знают, что авиация по сравнению с автомобильным или железнодорожным транспортом в плане соотношения «числа погибших на число полетов» выглядит стабильно лучше. Впрочем, до беды иногда отделяет один шаг или одно неверное движение... Катастрофа в г.п. Росс в Волковысском районе это подтверждает. Легкий одномоторный самолет, участвовавший в поисках пропавшей в лесу пенсионерки, возвращаясь на базу, отклонился от маршрута и рухнул на гаражные массивы. Пилот погиб. Одна из главных версий – ошибка в пилотировании...

таковы правила, проходит обязательный ремонт: часть деталей заменяется на новые. Подход продиктован мерами безопасности: не прошедший необходимые работы самолет к полетам просто не допустят...

Частный самолет или вертолет сегодня все еще признак роскоши. Во-

ображение сразу рисует роскошный лайнер с «золоченой» отделкой и огромные затраты на обслуживание такого транспорта...

Я, честно говоря, удивился, узнав, что цена на бюджетный легкомоторный самолет начинается от 25 тысяч долларов, а это сопоставимо сегодня со стоимостью не самых люксовых поддержанных внедорожников, которые в немалом количестве колесят по дорогам региона...

– За мечту совсем не большая плата, правда? – улыбается Андрей Чернышов.

Кто летает?

В Беларуси число частных самолетов и вертолетов уже перевалило за полтысячи. В Гродненской области пока парк частных самолетов ограничивается одним бортом Андрея Чернышова. При желании, исполнить свою небесную мечту не так и сложно. Дорого ли, ответит каждый самостоятельно, в Гродно, например, курс обучения обойдется в 6,5 тысячи евро. Это процентов на 20 меньше, чем у ближайших соседей в Польше или Литве.

Можно ли заработать на малой авиации сегодня? Точных данных нет, но многие частные самолеты трудятся на аэрофотосъемке, часть «подрабатывает» для разброса приманок для диких зверей над белорусскими лесами. Правда, для такой работы необходимо не просто удостоверение пилота, но и определенные допуски и совершенно другая регистрация.

Пару лет назад гродненский аэропорт едва ли не каждый день принимал летом небольшой самолет из Германии. Запчасти для гарантийной сельхозтехники от завода-изготовителя в горячий сезон старались доставить как можно быстрее. В небе же, как говорили, нет ни пробок, ни заторов на границе, бывает, что время стоит дороже денег. Глядишь, и в Беларуси авиаперевозки перерастут статус престижного, но не доступного вида. А пока условную посылку из Витебска в Брест, к примеру, ни одна машина за три часа не доставит...

**Сергей ГАВРИЦКИЙ,
фото автора.**

INTERNATIONAL BLACK SEA TRANSPORT FORUM 2015



ТрансУкраина TransUkraine

- Транспортные системы, внутренние и международные перевозки
- Оборудование и средства механизации для портов и терминалов
- Системы управления, связи и энергосбережения
- Страхование и инвестиционные программы
- Экспедирование и логистика
- Порты и терминалы



20-22 ОКТЯБРЯ 2015

**ОДЕССА, МОРСКОЙ ВОКЗАЛ
ODESSA, MARINE TERMINAL**

**17-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА «ТРАНСУКРАИНА 2015»
THE 17th INTERNATIONAL EXHIBITION «TRANSUKRAINE 2015»**



www.smc.odessa.ua

РМБ «МедиаКомпасс Украина»
«MediaCompass Ukraine»
15, ул. Жуковского, Одесса, Украина, 65026
15, Зіньківського стр., Одесса, Україна, 65026
tel./fax: +38 (0482) 305-999
e-mail: odessa@mediacompass.com.ua





**12-я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА**

ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА

11-13 НОЯБРЯ 2015
Ташкент, Узбекистан

www.trans.uz

Организатор:



ITE Uzbekistan
пр. Мустакиллик, 59а
Ташкент, 100000, Узбекистан
Тел.: +{998 71} 113 01 80
Факс: +{998 71} 237 22 72
E-mail: trans@ite-uzbekistan.uz



МОРСКОЙ БИЗНЕС 2015 РОССИИ



МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ ФОРУМ и ВЫСТАВКА СИМБФ 2015

WWW.U-EXPO.BIZ

09 - 12 ИЮНЯ 2015 г. | г. СЕВАСТОПОЛЬ
РЕСПУБЛИКА КРЫМ

Т. +7(978)811-72-95
Ф. +7(8692)65-33-67



OFFICE@U-EXPO.BIZ

SIMBF

Генеральный Медиапартнер

Медиапартнеры

Транспорт России

Морские вести

МОРСКИЕ
ПОРТЫ

Морской
ФЛОТ

МЗ

МОРСКОЙ
БИЗНЕС

КОМПАСС

Transinfo

Партнер

Организатор:



U-EXPO