

НАША ПОБЕДА

Автопробег по Европе через 70 лет

стр. 2

стр. 10

Память сердца

«Эх, путь-
дорожка
фронтальная...»

Интеграция

Либерализация рынка перевозок, или Евразия – для всех!

стр. 12

Компетентно

Управляем сбытом,
а надо - спросом...

стр. 20



**Дорогие наши ветераны!
Уважаемые коллеги! Друзья!**

С ДНЕМ ПОБЕДЫ!

Коллектив редакции журнала «TIR» сердечно поздравляет всех пользователей, клиентов, партнеров Белорусского портала грузоперевозок Transinfo.by и читателей нашего журнала с прекрасным весенним праздником – 70-летием Великой Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов.

И хотя далекий май 1945 года давно стал достоянием истории, но благодарная память о тех, кто положил на алтарь Победы самое дорогое – свою жизнь, и о тех, кто, пройдя трудными дорогами войны, все же дожил до праздничного салюта, не умирает и, мы уверены, никогда не умрет в нашем народе. И мы, и наши дети, и наши внуки не должны забывать, какими жертвами и неимоверными страданиями завоевана наша Победа, и сделать все, чтобы это не повторилось больше. Никогда.

Главный редактор



Дина КИРИЛЛОВА



содержание

Наша Победа	
АВТОПРОБЕГ ПО ЕВРОПЕ ЧЕРЕЗ 70 ЛЕТ	2
Память сердца	
ЭХ, ПУТЬ-ДОРОЖКА ФРОНТОВАЯ.....	10
Интеграция	
ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ РЫНКА ПЕРЕВОЗОК, ИЛИ ЕВРАЗИЯ – ДЛЯ ВСЕХ!.....	12
Компетентно	
УПРАВЛЯЕМ СБЫТОМ, А НАДО – СПРОСОМ... ..	20
Соседи	
ДОРОГО И БЫСТРО	24
Острая тема	
БЕРМУДСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ, ИЛИ КУДА УЕХАЛ ГРУЗ?.....	28
Сотрудничество	
КОГДА В ТОВАРИЩАХ СОГЛАСЬЕ...ЕСТЬ!	32
Дороги	
ОГРАНИЧЕНИЯ НА ДОРОГАХ: ЗАЧЕМ НАС ОГРАНИЧИВАЮТ?.....	42
Занимательно	
ДАЛЬНОБОЙЩИК – ВОДИТЕЛЬ И КИНОЗВЕЗДА	47



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 (mтс),
e-mail: reklama@transinfo.by.

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

Практически с момента образования в СССР и БССР Общества содействия авиации и химической промышленности (сокращенно Осоавиахим – предшественник современного ДОСААФ) одной из целей этой организации было патриотическое воспитание граждан. Для эффективного проведения такой ответственной работы в годы необычайного военно-патриотического подъема энтузиасты оборонного общества придумывали самые разные формы. Вот тогда и было решено запустить «в тираж» агитационные и патриотические автомобильные пробеги, приуроченные к каким-либо акциям или в ознаменование значимых памятных дат. И они настолько прижились и стали популярными, что затем организовывались не только на республиканском уровне, но и на региональном.

Автопробег по Европе через 70 лет

*От Вечного огня
на Поклонной
горе был
зажжен огонь,
отправившийся
в долгий путь по
Европе.*



Старая формула патриотизма по-новому

В первые годы постсоветского периода некоторым уже казалось, что те старые добрые формы патриотической работы ушли в небытие. Однако руководство возрожденного ДОСААФ Республики Беларусь решило возобновить не только региональные и республиканские, но и организовать международные автопробеги. Причем, все они были посвящены сохранению памяти о подвиге наших солдат и офицеров в годы Великой Отечественной войны, моральной поддержке ветеранов и патриотическому воспитанию молодежи. Причем, на эти цели оборонное общество ни у кого денег никогда не просило и все автопробеги ранее проводило и проводит поныне сугубо за счет собственных средств.

За последние несколько лет были проведены международные автопробеги, посвященные 70-летию Сталинградской битвы, 100-летию со дня рождения легендарного летчика, трижды Героя Советского Союза, маршала авиации Александра Покрышки-



Так выглядел первый советский агитационный автопробег. 1925 год.

Мотоциклисты в форме солдат военного времени приняли участие в мероприятии на Поклонной горе.



на (в свое время возглавлявшего Центральный комитет ДОСААФ СССР), 70-летию освобождения Беларуси от немецко-фашистских захватчиков и другим, связанным со Второй мировой войной датам. Причем, в этих автопробегах неизменно участвовали экипажи оборонных обществ трех братских славянских государств – России, Беларуси, Украины и маршруты пробега пролегли по территориям этих стран. Досафовцы посещали места захоронений советских воинов и отдавали им дань памяти, встречались с ветеранами войны и Вооруженных Сил, участниками локальных конфликтов, представителями патриотических общественных организаций, общались с местными жителями и везде встречали теплый радушный прием.

К сожалению, в прошлом и нынешнем годах оборонное общество наших южных соседей не смогло принять участие в международных автопробегах.

Низкий поклон на Поклонной горе

С 18 апреля по 2 мая 2015 г. ДОСААФ России и Беларуси при участии РОО «Дух Эльбы» провели международный



Участники автопробега возлагают венки к памятнику героям Великой Отечественной войны.

Российский автопроезд также выставил свои внедорожники на автопробег.

патриотический автопробег «Дорогами славы» по территории сразу четырех, в том числе и европейских, государств. Он был посвящен 70-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов и встрече на Эльбе войск союзников стран-участниц антигитлеровской коалиции. В составе колонны находилось 25 автомобилей из двух братских стран. Общая протяженность маршрута автопробега составила более 3800 километров.

Впервые за многие годы проведения аналогичных международных акций оборонными обществами наших славянских стран автопробег прошел по территории не только Российской Федерации, Республики Беларусь, но

также Республики Польша и Федеративной Республики Германия. Досафовцы проследовали по маршруту «Москва–Минск–Брест–Варшава–Вроцлав–Болеславец–Торгау» и обратно, с финишем в российской столице. В разных городах по ходу автопробега к автоколонне примыкали автомобили и мотоциклы региональных отделений ДОСААФ России, областных оргструктур ДОСААФ Беларуси и других патриотических организаций.

Наряду с экипажами досаафовцев в состав постоянной колонны также вошли экипажи наших восточных соседей – общественной организации ветеранов «Боевое братство», спортивного клуба «JeepFest» (который является первичной организацией ДОСААФ России), международного «Hummer клуба» и общественной организации «Защитники неба Отечества».

Современные и раритетные автомобили побывали в месте встречи союзнических войск на Эльбе. Машины времен Второй мировой войны преодолели почти 4 тысячи километров от Москвы до Торгау. Только в этот раз, в отличие от победного 1945 года, через Россию, Беларусь и Польшу по «Дороге славы» их везли в Германию на специальном лафете. В Торгау автомобили проехали по улицам города. Фотографии героев знаменитого «Бессмертного полка» участникам автопробега передавали в различных городах по всему пути следования.

Автопробег стартовал на Поклонной



горе в российской столице от стен Центрального музея Великой Отечественной войны. Гостями церемонии стали представители Администрации Президента, правительства, Минобороны, МИД, депутаты Государственной Думы Российской Федерации и члены Совета Федерации, видные военачальники, ветераны Великой Отечественной войны, военные атташе иностранных государств и многие другие. В числе главных действующих лиц на этом мероприятии были председатель ДОСААФ России генерал-полковник запаса Александр Колмаков и председатель Центрального совета ДОСААФ Республики Беларусь генерал-майор запаса Иван Дырман.

На митинге выступили государственный секретарь Союзного государства России и Беларуси Григорий Рапота, глава ДОСААФ Беларуси Иван Дырман, директор фонда «Защитники неба Отечества» Владимир Преображенский, заместитель председателя отдела Московского Патриархата по взаимоотношениям церкви и общества священник Роман Багдасаров и другие.

В рамках автопробега «Дорогами славы» и Международного общественного проекта Союза матерей России «Связь поколений» во время митинга состоялась торжественная церемония зажжения «Огня памяти». В ней приняли участие дети из кадетских и военно-патриотических общественных объединений Москвы и Московской области. Лампадки с пламенем, зажженным от Вечного огня на Поклонной горе, россияне привезли с собой в Торгау, и затем он вернулся в Москву в преддверии празднования 70-летия Великой Победы. Кстати, в автопробеге участвовал представитель русской православной церкви – священник отец Александр из Казанского собора Санкт-Петербурга. Ему было доверено нести копию Знамени Победы во время самых ответственных мероприятий.

Завершилась церемония на Поклонной горе молебном, а над площадью взвились воздушные шары цветов российского триколора. Под звуки автомобильных клаксонов колонна автопробега двинулась в путь. Первым ехал мотоцикл с коляской и копией Знамени Победы, сопровождаемый двумя автомобилями «Победа» и группой мотоциклистов организации «Офицеры России». Но праздник на Поклонной горе на этом не завершился. Выстав-

ки спортивной авто- и мототехники, ретроавтомобилей продолжили свою работу, состоялись показательные выступления кинологов. Всех желающих здесь же принимали в члены ДОСААФ.

В первый день колонна автопробега сделала остановку у музея-заповедника «Бородинское поле». Здесь его участников с хлебом-солью встречали местные жители, глава администрации Можайского района Александр Черный и директор музея «Бородинское поле» Валерий Климов. Досаафовцы возложили венки и цветы к главному монументу героям Бородино, а затем стали свидетелями яркого авиационного шоу в исполнении пилотажной группы «Русь».

В Москве, Бородино, Смоленске, Минске, Хатыни, Бресте, Варшаве, Болеславце, Торгау, других городах и населенных пунктах прошли праздничные мероприятия с участием широких

Международный автопробег послужит делу дальнейшего укрепления дружбы между братскими славянскими народами и общественными объединениями, патриотическому воспитанию подрастающего поколения, молодых защитников Отечества. Память о Великой Победе сплачивает белорусов и делает единой и сильной нацией. Наш долг, наша священная миссия – сохранить правду о той войне, о легендарном подвиге советского народа.

кругов общественности, представителей дипломатического корпуса. Во время автопробега были организованы встречи с представителями местных администраций, ветеранами Второй мировой войны и тружениками тыла, возложения венков к памятникам советским воинам.

Белорусское радушие – хлеб-соль и песни

Несколько дней участники автопробега провели на белорусской земле. 20 апреля утром у стелы «Минск – город-герой» в белорусской столице состоялся торжественный митинг, в котором приняли участие председатель ДОСААФ России и председатель

*Девушки
Минщины
встречали гостей
из России хлебом-
солью.*

*Автопробег
проходит по
белорусской
столице.*



Центрального совета ДОСААФ Республики Беларусь, председатель Постоянной комиссии по национальной безопасности Палаты представителей Национального собрания Республики Беларусь генерал-майор запаса Валерий Гайдукевич и другие должностные лица. Встретить автоколонну пришли **сотрудники оргструктур ДОСААФ Минщины, ветераны Великой Отечественной войны и Вооруженных Сил, воины-интернационалисты, а также большое количество молодежи – курсанты Военной академии, представители различных средних и высших учебных заведений Минска и Минской области. В митинге приняли участие более 350 человек.**

Во время своего выступления Иван Дырман обратился к ветеранам Великой Отечественной войны, представителям ДОСААФ братской России и другим участникам митинга. От почти 120-тысячного коллектива оборонного общества Беларуси он горячо и сердечно приветствовал гостей и поздравил с наступающим всенародным праздником – 70-летием Великой Победы.

Иван Дырман отметил: «Глубоко символично, что сегодня здесь, у стелы «Минск – город-герой», на святом для каждого белоруса месте, мы встречаем участников международного автопробега. Целями автопробега являются увековечение памяти о Великой Победе, патриотическое воспитание граждан, возрождение и развитие военно-спортивных традиций, пропаганда и популяризация технических и военно-прикладных видов спорта. Уверен, что международный автопробег послужит делу дальнейшего укрепления дружбы между братскими славянскими народами и общественными объединениями, патриотическому

воспитанию подрастающего поколения, молодых защитников Отечества. Память о Великой Победе сплавляет белорусов и делает единой и сильной нацией. Наш долг, наша священная миссия – сохранить правду о той войне, о легендарном подвиге советского народа, и мы приложим для этого все свои силы».

Ивану Дырману вторил генерал-полковник запаса Александр Колмаков, который в своем выступлении сказал: «Память о тех, кто спас мир и жизнь, говорит, что подобное не должно повториться. Идеология нацизма не имеет права на жизнь и все поползновения выплеснуть эту идеологию должны пресекаться в зародыше. Решающий вклад в Великую Победу и освобождение Европы внесла Советская Армия, в которой бок о бок сражались братские народы, входившие в состав Советского Союза. Это наша общая победа и ее никому не отнять!».

На митинге также выступил ветеран Великой Отечественной войны, ветеран ДОСААФ Беларуси, майор в отставке Лев Шейнкман, который рассказал о своих военных дорогах, о том, какими жертвы были положены на алтарь Великой Победы.

В рамках мероприятия непосредственно у стелы прошел брифинг руководства ДОСААФ России и Беларуси, других участников международного автопробега с представителями всех отечественных республиканских телеканалов и информагентств, а также ряда зарубежных СМИ.

Сразу после митинга участники международного автопробега возложили венки и цветы к стеле «Минск – город-герой» и посетили Белорусский государственный музей истории Великой Отечественной войны. Во время следо-

вания по нашей стране участники автопробега посетили такие святыне для всех белорусов места, как мемориальные комплексы «Брестская крепость-Герой» и «Хатынь».

Возле музея защитников Брестской крепости участники автопробега провели митинг, во время которого председатель РОО «Дух Эльбы» полковник запаса Зарина Вашурина передала в дар комплексу «Брестская крепость-Герой» парадный мундир своего отца – генерал-лейтенанта Петра Вашурина. Он в 1945 году был участником встречи на Эльбе, а позже – одним из основателей этого знаменитого мемориала в Бресте.

В Польше автопробег встречал полицейский вертолет

Сразу после пересечения границы Польши в районе Тересполья сводную автоколонну встречали польские журналисты. До гостиничных комплексов участники автопробега добирались в сопровождении полицейских машин и вертолета. В Варшаве участники автопробега возложили венки к мемориалу павшим освободителям Польши, где лежат 24 тысячи бойцов, отдавших свою жизнь за освобождение этого города. Досаафовцы побывали в посольстве России. После долгой дороги они приготовили обед на полевой кухне, которую установили прямо на территории российского посольства.

– Нужно делать все возможное, чтобы не забыли, кто победил во Второй



Главы ДОСААФ Беларуси и России Иван Дырман и Александр Колмаков дают интервью журналистам у стелы Минск - город-герой.

мировой войне. Ведь восемьдесят процентов нацистов было уничтожено именно благодаря народам Советского Союза, это общая победа славян! – сказал польский историк Мачей Пореба во время общения с досаафовцами. – Нас бы просто искоренили, сначала евреев, а потом нас.

Польский еврей Михаил Гофман сбежал из оккупированной страны в Россию, там он научился военному делу, вступил в ряды Красной Армии и освобождал Польшу. За то, что он обезвредил боевую точку фашистов, Гофман получил орден Красной Звезды. После освобождения Европы фронтовик познакомился в Варшаве с чудом выжившей узницей Освенцима и женился на ней.

В столице Польши автолюбители прибыли на территорию Русского дома науки и культуры. Здесь в благодарность за оказанное гостеприимство и теплый прием участники экспедиции организовали концерт артистов ансамбля песни и пляски войск военно-

В Беларуси участников автопробега встречали досаафовцы Минщины с музыкальными коллективами.





Высший пилотаж в исполнении пилотажной группы «Русь».

Руководитель автопробега Сергей Климов (слева) и заместитель председателя ЦС ДОСААФ Беларуси Владимир Сероштан.

космической обороны, которые специально для этого прилетели из Москвы. Открыл концерт первый заместитель председателя ДОСААФ России Владимир Константинов.

По пути в Торгау участники автопробега сделали остановку в Болеславце, где почтили память советских воинов, погибших на польской земле. В Болеславце похоронено около 150 участников Великой Отечественной войны, из них 42 Героя Советского Союза. Город известен еще со времен войны 1812 года – здесь похоронено сердце одного из великих русских полководцев – Михаила Илларионовича Кутузова.

В центре мемориала находится его могила. Умер фельдмаршал в 1813 году во время заграничного похода русской армии. Тогда тело Михаила Илларионовича забальзамировали, привезли в Санкт-Петербург и похоронили в Казанском соборе. Но сердце Кутузова осталось в Болеславце, здесь оно и покоится, в небольшом серебряном сосу-

де, рядом с могилой. После освобождения Польши от немецких захватчиков военнослужащие Красной Армии положили к подножию монумента плиту с текстом: «Здесь покоится сердце Михаила Илларионовича Кутузова, великого русского патриота и полководца, войска которого освободили свою родину от наполеоновского нашествия 1812-1813 годов».

К могиле Михаила Кутузова участники экспедиции «Дорогами славы» вместе с польскими реконструкторами возложили венки и цветы

Реконструкция памяти на территории Германии

Затем участников автопробега «Дорогами славы» ждала Германия. Они наконец победно проехали по улицам древнего немецкого города Торгау, где весной 1945 года бойцы Красной Армии встретились с союзниками-американцами. Реконструкторы доставили сюда раритетную технику и исполнили песни времен войны, поддерживавшие дух советских бойцов на пути к Берлину.

– Те люди, которые сегодня хотят переписать историю, увидев массовость «Бессмертного полка», поймут, что они просто не в состоянии что-то сделать, – уверен участник автопробега Андрей Петяев.

Оказывается, что к празднику Великой Победы подготовились не только участники автопробега. В этот день в Торгау открылась уникальная экспозиция, посвященная юбилею встречи Красной Армии с войсками союзников. На обозрение выставили фотографии этого исторического события. Кроме того, российская общественная организация «Дух Эльбы» передала в местный музей стенд с обращением членов этого объединения к жителям города. В обращении был призыв к гражданам Германии помнить Победу и дружить друг с другом. Примечательно и очень символично, что первым выставку посетил ветеран Великой Отечественной войны и участник той далекой исторической встречи на Эльбе Михаил Вологдин.

– Здесь тепло было в те дни, очень тепло. Многие хотели купаться даже, но был строгий приказ – никаких купаний! – вспоминает ветеран.

После открытия экспозиции участники автопробега отправились на



прогулку по городу. Как оказалось, в Торгау можно обнаружить немало свидетельств событий военных лет. Так, на фасадах некоторых исторических зданий до сих пор сохранились указатели для военнослужащих на русском языке. На одном из домов можно увидеть надпись – «Кухня 2-го батальона». Кроме того, Торгау гораздо ближе России, чем могло бы показаться: например, символом древнего города является медведь. Об этом свидетельствуют даже установленные для туристов указатели – следы медвежьих лап на брусчатке.

25 апреля этого года исторической встрече на Эльбе исполнилось ровно семьдесят лет. Тогда в 1945 году в Торгау соединились в одну мощную силу американские и советские войска. Спустя семь десятилетий в этот день в торжественных мероприятиях в немецком городке приняли участие ветераны боевых действий и участники патриотического автопробега «Дорогами Славы».

Организаторы праздника с помощью масштабной исторической реконструкции детально воссоздали знаменитую встречу на Эльбе (с ее форсированием) американских и советских войск. Много лет назад успешное наступление союзников сыграло свою роль в победе советского народа над фашистской Германией. Спустя ровно 70 лет в Торгау встретились и настоящие участники тех событий – бывший советский солдат Михаил Вологдин и американец Чет Ястрбжемский, которым было что вспомнить о тех временах.

В Торгау есть кладбище, которое напоминает о событиях 1945 года, когда сотни красноармейцев погибли на поле боя. Участники автопробега «Дорогами славы» возложили венки к монументу советским солдатам.

На праздник День Эльбы приехали тысячи человек из России, Беларуси, других стран СНГ, Польши, Германии и США. Прибывшие на фестиваль гости из славянских государств выражали свою признательность воинам-освободителям самыми разными способами. Так, например, Наталья Ведольская с мужем привезли в Торгау восьмимесячную дочку Алину.

В исторический тур по Европе некоторые участники автопробега отправились целыми семьями. Успешный московский бизнесмен Игорь Гриненко с женой и дочерью принимал уча-



стие в этой акции на крутом «Хаммере» отнюдь не ради развлечения. Игорь авторитетно заявляет: «Во-первых, нам нужно отдать дань памяти воинам, погибшим в местах кровопролитных сражений. А, во-вторых, этот автопробег является реальным фактором патриотического воспитания подрастающего поколения и моей дочери

Вот эта лампадка с огнем памяти проделала победный путь от Москвы до Торгау и обратно.

«Своей мощной патриотической акцией мы сообщили всем людям в Европе, что в борьбе с нацизмом мы были вместе. Ради этого и была проделана большая работа оборонными обществами двух братских стран, которая увенчалась успехом».

непосредственно. Мы все очень тронуты теплым приемом на белорусской земле и радушием людей, под впечатлением от очень интересных экскурсий».

Заместитель председателя ДОСААФ России, руководитель автопробега Сергей Климов считает, что главная цель автопробега была достигнута. «Своей мощной патриотической акцией мы сообщили всем людям в Европе, что в борьбе с нацизмом мы были вместе, – отметил он. – Ради этого и была проделана большая работа оборонными обществами двух братских стран, которая увенчалась успехом».

Андрей ДРОБ, фото автора.



Сегодня светит солнце, а завтра пойдет дождь. Несколько месяцев назад шел снег, а пройдет совсем немного времени – и уже желтые листья укроют землю золотым покрывалом... День за днем, вот уже семьдесят лет наша страна живет мирной жизнью. Семьдесят лет со дня Победы в Великой Отечественной войне празднуем мы в эти чудесные майские дни, когда все вокруг зеленеет и расцветает. А сколько всего войн прокатилось по нашей земле? Сколько жизней унесли многочисленные сражения?.. Вряд ли даже историки смогут дать ответ на этот вопрос. Сегодня мы гордимся своим географическим положением: Беларусь лежит в центре Европы! Однако именно эта выгода становится для любого государства «черной меткой» во времена перемен и потрясений: ведь по путям-дорогам, по которым в мирное время идут потоки грузов, во время войны грохочет тяжелый вражеский сапог и уходят, часто в последний путь, тысячи солдат. Эх, путь-дорожка фронтовая, сколько жизней ты безвозвратно увела за горизонт, сколько судеб соединила на долгие годы, сколько тайн схоронила в пыли придорожной...

«Эх, путь-дорожка фронтовая...»

Шел 1940 год. Самая обычная семья из двух больших и трех маленьких человек, оправившись от разлуки и тревог Финской войны, где Иван служил в пехоте, привыкала жить счастливой мирной жизнью. Дети радовались новым игрушкам, молодая жена не могла наглядеться в любимые глаза, а сам Иван все больше привыкал быть хозяином в доме, а не солдатом на передовой.

Но вот наступил 1941 год, а вместе с ним все ближе надвигалась и грозная тень приближающейся беды. В один из дней в дверь постучали. Иван открыл. Люди в форме. Краткий разговор. Сле-

зы на глазах жены. Ничего не понимающие, по-прежнему радостные дети. Прощальный взгляд. И медленно отходящая фигура молодого мужчины, которого дорога войны уводит все дальше от родного порога.

Никто тогда не знал, когда и куда ему суждено вернуться, уйдя однажды из дома. Никто не знал, но все верили и надеялись, что очень скоро все наладится...

Ивана призвали в танковые войска.

С самых юных лет Иван продолжал традиции отца, который в свое время держал собственный каретный двор в городе Таганроге (говоря современным



языком, был **владельцем транспортной компании**). Шестнадцатилетним парнем Иван пришел трудиться в автомобильную мастерскую, после Финской войны, в мирное время – **заведующим автомобильного гаража** в городе Матвеев Курган. **А Великую Отечественную Иван Фадеевич Дудник закончил командиром автомобильного батальона.**

С 1941 по 1944 семья Ивана ничего не знала о его судьбе. Да и он не видел своего младшего сына, который появился на свет несколькими месяцами позже. Не знал фронтовик, что однажды к нему в дом пришел солдат и рассказал ослабленной голодом и бесконечным ожиданием жене, что видел его, Ивана, на мосту – распластанным и бездыханным... Женщина не перенесла такого известия, тяжело заболела и умерла, оставив на руках у своей сестры Лены троих маленьких детей. Именно «тетя Лена», как звали ее малыши, стала для них спасением и новой семьей на все годы войны.

Но в 1944 году, после долгого пребывания в госпиталях и службы уже не в танковых, а автомобильных войсках Иван Фадеевич все же вернулся в родные края. Придя на место родного дома, он обрадовался, заметив играющих во дворе ребятшек. Однако вскоре выяснилось, что в доме, откуда он когда-то уходил на фронт, теперь живут чужие люди...

Своих деток Ивану пришлось искать в соседнем селе, куда их забрала сестра жены. Сколько радости, какие непередаваемые эмоции переполняли детей, Сашу и Марусю, когда они уви-

дели знакомый силуэт, знакомую походку! Со всех ног побежали они навстречу, обняли своего родного папу и долго-долго не выпускали из самых крепких в мире – детских объятий!

Но Иван побыл с семьей совсем недолго – его ждала дорога на Берлин! В мае 1945 года Иван Фадеевич вместе со своим батальоном вошел в Берлин и гордо сказал, как и тысячи наших солдат, чьи судьбы навсегда изменила война: «Мы - победили!»

После войны вернулся Иван в родные места, забрал детей к «новой маме», и началась у семьи Дудник новая, послевоенная жизнь. В этой жизни Иван Фадеевич уже до конца своих дней был связан с армией: служил командиром частей в Ленинграде, в Слуцке, в Старых Дорогах... Но это уже совсем другая история, в которой каждый из членов семьи Ивана шел своей дорогой, искал свой путь, строил свою жизнь и будущее – мирное и счастливое.

Будущее – это надежды и мечты, но мы, сегодняшние, никогда не имели бы этого будущего, если бы тогда, в далекие сороковые, миллионы таких иванов не заслонили нас, еще не рожденных, от страшной беды, подарив нам нашу будущую жизнь. И об этом нельзя забывать ни нам, ни нашим детям, ни нашим внукам. Никогда.

*В память о прадеде моем **Иване Фадеевиче Дуднике**
и с благодарностью к моей бабушке
Марии Ивановне Тычина –*

**Татьяна ПАШКЕВИЧ,
фото из семейного архива.**

Либерализация рынка перевозок, или Евразия – для всех!

Трудно сказать, кто придумал колесо, но гений и помыслить не мог о том, как далеко «закатится» его изобретение. Попробуйте на мгновение представить себе мир, в котором... нет и никогда не было колеса. Условие задачи настолько абсурдное, что полет фантазии прерывается еще на взлете. То есть как – нет колеса?! Следующим вопросом (сфера наших интересов такова!) должно быть нечто, вроде «а как же автомобили, грузовые перевозки, международный транспорт?!»



Правда, без колес сегодня никуда. По данным доклада IRU 2015, автомобильный транспорт перевозит в среднем 90% грузов по стоимости и более 80% от общего внутреннего объема перевозок. Нужно ли после этих цифр говорить еще что-нибудь о роли автотранспорта для современного мира, экономики, глобализации?.. Нужно! Если мы завели речь об одном из наиболее актуальных трендов развития, коим является глобализация, важно отметить двойную природу транспорта. Это уже те колеса, которые не просто вращаются с пользой и по установленным нами правилам, но и сами приводят в движение многие процессы. Анализ работы транспорта дает понять: без свободы передвижения процесс глобализации и формирования новой экономики в мире невозможен.

Об этом и многом другом наиболее авторитетные эксперты в своей области вели разговор на международной конференции «Новые тенденции в развитии международных автомобильных перевозок в Евразии». Мероприятие, собравшее более 200 участников из 12 стран, прошло в Москве 20 марта, но его отголоски звучат до сих пор. Правительствам стран направлены обращения, принятые по итогам состоявшейся дискуссии, а ее участники и сейчас продолжают начатый разговор – на страницах прессы. Все потому, что поднятые проблемы в ближайшее время не утратят и толики своей остроты: всем важно понять, как сохранить ключевую роль автотранспорта для экономического роста в Евразии и какую роль при этом может сыграть либерализация транспортных услуг.

Транзитом по Евразии

Что такое Евразия, можно понимать по-разному. Небольшой экскурс по крупнейшему материка на конференции делала **Ксения Каско, заместитель руководителя Департамента МДП IRU**. Представитель Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ/IRU), правда, рассказывала об этом для понимания важности надежных транзитных систем, но ее рассуждения сейчас как нельзя лучше подойдут для начала нашего разговора. Географический, широкий, подход констатирует наличие 93 государств на материке, соединенных, конечно, транспортными артериями, и проживание здесь трех четвертей всего населения планеты. Более узкий, геополитический, подход оценивает потенциал Евразии уже, в том числе, по наличию природных ресурсов. Регион на них богат, что предопределяет непрерывно развивающуюся торговлю. На этот раз Евразия охватывает страны, находящиеся в центральной части континента, на перекрестке торговых путей, соединяющих Европу и Азию, Южную и Центральную Азию, некоторые другие страны. Здесь сформировалось сразу несколько блоков стран, объединенных экономическими и политическими интересами, – ЕАЭС, ШОС (Шанхайская организация сотрудничества, основанная лидерами Китая, России, Казахстана, Таджикистана, Киргизии и Узбекистана), ОЭС (Организация экономического сотрудничества, образованная странами Средней Азии и Ближнего Востока), ОЧЭС (Организация черноморского экономического сотрудничества, объединяющая более десятка государств Причерноморья и Южных Балкан). Развитие связей в регионе, безусловно, подразумевает развитие транспорта, увеличение транспортных потоков. Перемещение грузопотоков в регионе происходит по трем основным направлениям: Северному (через Казахстан и Россию), Центральному (через страны Центральной Азии) и Южному (через Иран и Турцию)...

Светлана Домнина, председатель Московской логистической гильдии при Московской ГПП, посмотрела на эти процессы с точки зрения логистики: по мере глобализации экономики роль автомобильного транспорта возрастает. Прежде цепи поставок были совсем короткие, включали небольшое количество участников, но теперь постоянно расширяются. Они начинаются нередко с добычи сырья и производства материалов и заканчиваются использованием готовой продукции ее потребителями, соединяя вместе взаимодействующие компа-



Ксения КАСКО, заместитель руководителя Департамента МДП IRU.

Развитие связей в регионе, безусловно, подразумевает развитие транспорта, увеличение транспортных потоков. Перемещение грузопотоков в регионе происходит по трем основным направлениям: Северному (через Казахстан и Россию), Центральному (через страны Центральной Азии) и Южному (через Иран и Турцию)...

нии, где бы они ни находились. В цепочках появляются многочисленные региональные склады и распределительные центры, связь между которыми происходит в значительной мере посредством автомобильного транспорта.

Любопытную статистику привела Светлана Домнина. На развитии транспорта, безусловно, должно сказаться развитие отдельных стран в Евразии (например, Китая), которое до середины нынешнего столетия будет происходить весьма динамично (см. диаграмму). Во всяком случае, эксперты настаивают именно на таком сценарии. *(Кстати, если проанализировать диаграмму в отрыве от евразийской экономики, можно сделать вывод о том, что одновременно все более актуальными будут становиться перевозки в смешанном сообщении: Индия, Бразилия, Мексика, торговля с которыми осуществляется на первом этапе по морю, не намерены засиживаться в аутсайдерах мирового экономического развития. Видите?)*

Но нас интересует, в первую очередь, Китай. Не только потому, что, как сказал



Светлана ДОМНИНА, председатель Московской логистической гильдии при Московской ТПП.

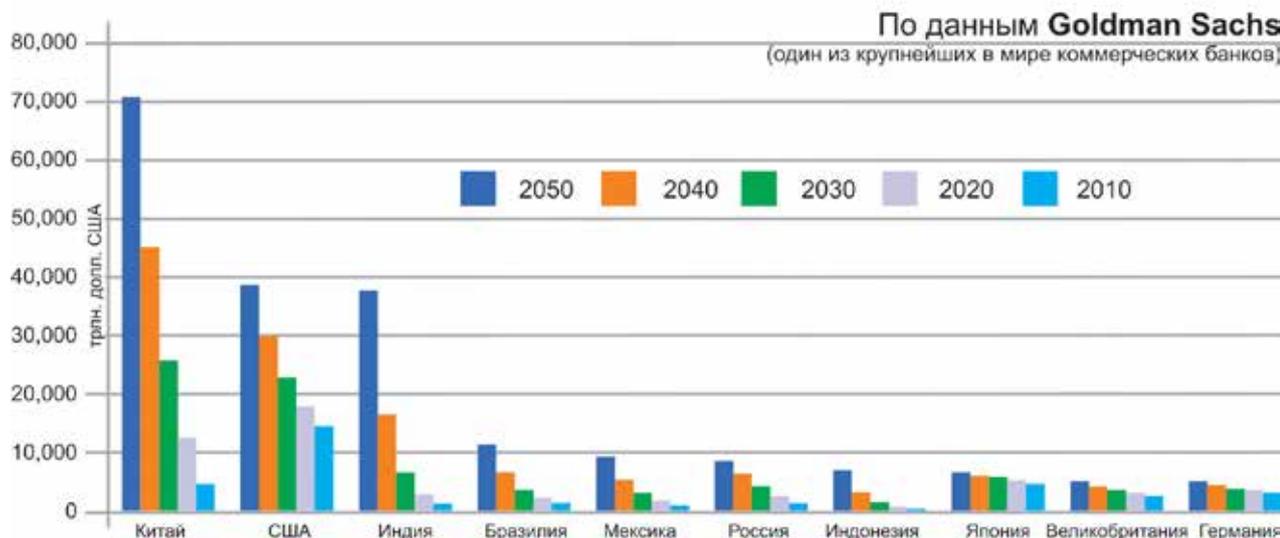
На развитии транспорта, безусловно, должно сказаться развитие отдельных стран в Евразии (например, Китая), которое до середины нынешнего столетия будет происходить весьма динамично.

Президент Беларуси А.Г. Лукашенко в своем ежегодном послании 29 апреля, Беларусь и Китай вышли на уровень всестороннего стратегического партнерства и развивают как торговлю, так и реализацию крупных инвестиционных проектов. К Китаю сегодня справедливо прикованы взгляды всего мира, но больше всего – соседних

регионов. Прогнозы одного из крупнейших в мире коммерческих банков, да и текущие данные о торговле с Поднебесной заставляют задуматься. Это, собственно, и предложил сделать **Николай Боровой, председатель Ассоциации «БАМАП»**. Как бы Беларусь ни развивала торговлю с Китаем, но транзит с Востока на Запад и в обратном направлении выглядит привлекательнее. И тут скорее уже следует говорить об интеграционном объединении – Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС).

Наши страны находятся между двумя мировыми центрами торговли – Европейским союзом с совокупным ВВП около 17 трлн долл. США и странами Юго-Восточной Азии с тем же показателем, равным в настоящее время 13 трлн долл. США. Эффективное использование транзитного потенциала, несомненно, должно стать перспективным направлением развития государств ЕАЭС. Однако пока, по словам Николая Борового, реальная ситуация такова, что мировые грузопотоки между Европой и странами Азиатского и Тихоокеанского региона идут практически минуя сухопутные способы доставки по территории ЕАЭС. Так, за последние годы торговый оборот только между ЕС и Китаем в стоимостном выражении увеличился втрое. С точки зрения объема речь идет о более чем 90 млн тонн различных грузов в год. Однако основная часть экспорта и импорта – 62% – перевозится морским путем. Кто готов сказать, какая доля таких грузов перевозится на бортах автомобильного транспорта? Лишь 7%. Такое преимущество морского транспорта найдет свое объяснение дальше, а пока, вслед за Николаем Боровым, попробуем разобраться с транспортом автомобильным.

Прогноз ВВП крупнейших экономик мира



Отталкиваемся от либерализации

Объяснение многому из того, что происходит, лежит внутри автотранспортной сферы, – в том, как сегодня работает, как устроена эта сфера. И рассматривать причины неэффективной работы транспорта следует именно в рамках ЕАЭС. Существенные временные и стоимостные затраты, которые имеют автоперевозчики, недостаточный уровень либерализации автотранспортных услуг и многое другое взаимосвязано, сплетено воедино и мешает двигаться вперед.

Понять справедливость этих слов хорошо помогают рейтинги, которые дают комплексные, сложные, основывающиеся на целом ряде показателей, оценки работы автотранспорта.

Если обратиться к рейтингу Всемирного банка «Ведение бизнеса – 2015», показатель «международная торговля» поможет довольно легко определить, какие временные и стоимостные затраты несут участники ВЭД в странах ЕАЭС и – на этом фоне – наши ближайшие соседи. На примере Беларуси можно сказать: число требуемых у нас документов для оформления импорта или экспорта значительно больше, чем в странах ОЭСР, а стоимость экспортной транспортировки одного контейнера в 1,5 раза больше, при импорте – в два раза. Для экспорта стандартного контейнера из Беларуси потребуются 8 документов, 15 дней и 1 460 долл. США. При импорте – 10 документов, 30 дней и 2 265 долл. США. Объективности ради скажем, что все постсоветские страны имеют высокий уровень логистических издержек. С этим можно столкнуться на любом этапе – размещения заказов на поставку продукции, закупки, складирования поступающей продукции, внутрипроизводственной транспортировки, промежуточного хранения, хранения готовой продукции, отгрузки, внешней транспортировки и т.д. Это существенно снижает эффективность производства и торговли, отрицательно влияет на конкурентоспособность компаний и страны в целом.

Решения проблем, по мнению представителя белорусской ассоциации международных автоперевозчиков, лежат в направлениях хорошо знакомых, среди которых нехватка инвестиций в развитие инфраструктуры, несформированность рынка 3PL услуг, отсутствие системного интегратора уровня 4PL, невысокий уровень квалификации персонала, несовершенство таможенного и иных видов контроля на внешней границе, несформированность нормативного правового регулирования, отсутствие статистического учета на национальном уровне показателя развития логистики, слабая интегрированность в евразийскую логистическую систему.



Николай БОРОВОЙ, председатель Ассоциации «БАМАП».

Один из резервов для роста заключается в либерализации автотранспортных услуг. «Светлые головы» уже посчитали среднюю эффективность от расширения свобод на рынке. Так вот, усиление либерализации транспортных услуг на 1% приводит в среднем к росту производительности компаний на 0,6%. Связь и роль налицо.

Один из резервов для роста заключается в либерализации автотранспортных услуг. «Светлые головы» уже посчитали среднюю эффективность от расширения свобод на рынке. Так вот, усиление либерализации транспортных услуг на 1% приводит в среднем к росту производительности компаний на 0,6%. Связь и роль налицо.

IRU в настоящее время готовит один весьма любопытный документ, подводный итог интересному и важному исследованию, – «Разрешительные системы в области международных автомобильных перевозок в Евразии». Одним из основных выводов, к которым пришли разработчики, об этом уже можно говорить, состоит в том, что разрешительные системы при выполнении перевозок автотранспортом между странами в существующем их формате являются своеобразным регулятором на рынке транспортных услуг. И этот регулятор, увы, не создает условий для равной и честной конкурентной борьбы, повышения эффективности работы транспортного сектора.

Николай Боровой отстаивал свою позицию: нередко можно увидеть автомобили,

которые сутками, неделями находятся в Западной Европе в ожидании загрузки. Но если бы у водителей оказалось на руках разрешение, которое бы позволяло произвести загрузку в соседней стране, снизились бы затраты, повысилась эффективность использования автотранспорта. Таким образом, разрешительные системы являются скорее барьером, нежели эффективным инструментом регулирования. Именно поэтому, считает председатель Ассоциации «БАМАП», сторонам необходимо договариваться о конкретных этапах либерализации, планомерном отказе от использования разрешительных систем.

Все зарубежные перевозчики приезжают в Россию на переговоры с одной целью: откусить хоть немного от рынка российских перевозок. Все без исключения просят увеличить квоту разрешений «в/из третьих стран». В этих условиях разрешительная система остается одним из наиболее эффективных способов защиты национального рынка транспортных услуг.

Мнения есть, согласия нет

Свободная конкуренция дала бы немало плюсов: оборачиваемость транспортных средств повысилась бы, благодаря общим и единым на рынке правилам конкуренции на перевозки установились бы оптимальные цены, от чего выиграл бы производитель и потребитель. Здесь круг выгод можно начинать заново...

Впрочем, такова белорусская точка зрения. Наши российские партнеры нередко придерживаются иного мнения. А российская позиция в этом вопросе крайне важна – это огромный рынок и транзитная страна.

Андрей Курушин, генеральный директор АСМАП, допускает мысль о том, что либерализация разрешительной системы когда-нибудь наступит:

– Это – наше будущее, но важно, чтобы к тому моменту стороны были к ней готовы. Либерализация по принципу «быстрее-быстрее» ни к чему хорошему не приведет.

Все зарубежные перевозчики приезжают в Россию на переговоры с одной целью: откусить хоть немного от рынка российских перевозок. Все без исключения просят увеличить квоту разрешений «в/из третьих стран». В этих



Андрей КУРУШИН, генеральный директор АСМАП.

условиях разрешительная система остается одним из наиболее эффективных способов защиты национального рынка транспортных услуг.

Европейцы – известные «либералы». Вместо разрешительной системы применяют иные инструменты, ограничивающие доступ некоторых иностранных перевозчиков на рынок. Так, немцы и французы запрещают движение по своим территориям транзитных транспортных средств, которыми управляют водители, в случае если их заработная плата составляет менее 8 евро в час. Чем это не механизм защиты национальных рынков?..

А вот прозвучавшая на конференции позиция одного из представителей российского автотранспортного бизнеса:

– Глобализация не ведется, ее ведут. И пока не мы режиссируем эти процессы, мы, единственно, можем сохранить условия, при которых с Россией будут считаться. И я буду поддерживать политику протекционизма, поскольку инструменты разрешительной системы помогают хоть как-то регулировать ситуацию. От конкурентов российских перевозчиков отличают не только такие факторы, как внутренняя эффективность, своевременность принимаемых решений и выбор применяемых методов работы, современная техника, но и... Все это меркнет по сравнению с такими факторами, как доступность дешевых финансовых ресурсов, стоимость автомобилей, стоимость страховых полисов..., по которым иностранные перевозчики выигрывают с существенным перевесом.

Но так думают не все. Светлана Домнина предложила альтернативный взгляд на ситуацию:

– Вместо того чтобы предпринимать протекционистские меры, нужно создавать условия, чтобы российские транспортные компа-

нии получили равные условия к приобретению автомобилей, лизинговым услугам, кредитным ресурсам. Это, пожалуй, основная задача. Делается в России в этом направлении немало, но этого недостаточно.

Протекционизм не спасет, если транспорт не будет развиваться, автопарки не будут пополняться новыми экологичными автомобилями, внедрять современные информационные технологии, программные продукты...

Согласитесь, самое время услышать мнение нейтрального эксперта, который бы не был «кровно» заинтересован в сохранении либо отмене разрешительной системы. И такое мнение на конференции прозвучало. В данном случае в качестве эксперта выступил специалист Представительства IRU в Евразии Александр Забоев. Он-то и сообщил о том, что в мае доработанный аналитический доклад о разрешительных системах будет вынесен на обсуждение и утверждение Комитетом по связи со странами СНГ. В подготовке документа, к слову, принимали участие эксперты МСАТ и национальных ассоциаций международных автомобильных перевозчиков.

По убеждению Александра Забоева, проблема разрешений является сложной и противоречивой. Она действительно служит защите конкретных интересов, однако существуют и «длинные тренды», определяющие формирование нового порядка, когда в результате либерализации конкуренция становится более совершенной. Особенно важны эти тренды для процессов экономической интеграции, которые сейчас происходят в различных уголках мира. Кажется, мы возвращаемся к тому, с чего начинали...

Так, все же протекционизм или свобода торговли? Защищаться или идти вперед? Вопросы, приходится признать, являются дискуссионными. На разных видах транспорта они решались по-разному. И, очевидно, автотранспорт очень сильно отстал в процессах и экономической интеграции, и обеспечения свобод. И это сказывается на цене товаров, которую платит конечный потребитель. Длинные тренды показывают, что снижение тарифных и иных наценок на товары совершенно меняет конфигурации мировых торговых рынков, и при среднем росте ВВП торговля растет значительно быстрее.

Проблема изучения вопросов действия разрешительных систем на транспорте и того, каким образом они должны изменяться в перспективе, стала актуальной только к концу 20-го века и в начале 21-го века. По этому поводу было проведено несколько исследований, к ним свою руку приложили ВТО и Всемирный банк. В недавнем исследовании последнего (2013 г.) была раз-



Специалист Представительства IRU в Евразии Александр ЗАБОЕВ.

Так, все же протекционизм или свобода торговли? Защищаться или идти вперед? Вопросы, приходится признать, являются дискуссионными. На разных видах транспорта они решались по-разному. И, очевидно, автотранспорт очень сильно отстал в процессах и экономической интеграции, и обеспечения свобод. И это сказывается на цене товаров, которую платит конечный потребитель.

работана методика количественной оценки двусторонних разрешений, что позволяет теперь сравнивать разрешительные системы друг с другом, сравнивать двусторонние и многосторонние разрешения.

По сравнению с 20-м веком, – считает представитель IRU, – сейчас происходит постепенный переход от двусторонних разрешительных систем в пользу многосторонних систем и далее к свободному рынку. Здесь так и просится пример из работы морского транспорта. Вернуться к нему мы обещали чуть раньше. Морской транспорт при доставке грузов между Европой и Азией никак не зарегулирован, там действует свободная конкуренция, а колебания конъюнктуры приводят к существенным изменениям тарифов, и в случае спадов на рынке морские перевозчики возят грузы практически на уровне себестоимости. Конкурировать с ними практически невозможно.

Это было достигнуто как раз за счет отмены разрешительных систем: были

пересмотрены двусторонние соглашения, множество которых регулировало взаимоотношения сторон. Как результат, на евроазиатских направлениях сейчас конкурируют порядка 25 крупных судоходных компаний, их тарифы примерно одинаковые, уровень предоставляемых услуг достаточно высок, расписание захода контейнеровозов в морские порты соблюдается с точностью до минут. Перевозка грузов морским транспортом даже из западных регионов Китая пока оказывается дешевле, чем перевозка по железной дороге или автомобильным транспортом. И все это приводит к тому, что... Правильно, конкурировать с морским транспортом очень сложно. Но вопросы конкуренции с морским транспортом при доставке грузов из Китая в Европу и в обратном направлении для автомобильных перевозчиков из повестки дня никуда не исчезают.

Автотранспорт во многих регионах мира, приходится констатировать, остается весьма зарегулированным видом транспорта. И это несмотря на то, что он самый рыночно ориентированный и большая часть потребностей малого и среднего бизнеса, заинтересованного в мелкопорционных поставках, обеспечивается именно его силами. Вывод: совершенствование разрешительных систем должно стать одним из инструментов, способных увеличить грузопотоки, перемещаемые наземным транспортом.

Не исключено, что исправить ситуацию в определенной мере могло бы наличие в сфере автотранспорта многостороннего регулирующего органа, межправительственной организации, которая бы могла двигать вперед процесс совершенствования разрешительных систем, как это происходит в области морского транспорта или гражданской авиации.

Кстати, авиация! Опыт гражданской авиации показывает, что на воздушном транспорте понадобилось 30 лет на то, чтобы смягчить действие разрешительных систем. Однако результаты этой работы налицо: либерализация на американском рынке авиаперевозок привела к тому, что средний эффективный тариф сократился в 2,5 раза. То же самое можно наблюдать в Европе: средний тариф при перелетах, например, между Лондоном и Римом сократился в 2,5 раза. Таким образом, потребитель является основным получателем выгод от либерализации разрешительных систем. Более того, на американском и европейском рынках такая либерализация внесла большой вклад в снижение средних эффективных тарифов, чем... технический прогресс и совершенствование технологий перевозок.

На автомобильном транспорте существующая система регулирования пока приводит к тому, что более дальняя поездка с грузом на автомобиле предполагает пересечение большего количества границ и, соответственно, наличие у перевозчика большего количества разрешений, близкого к числу стран, по территории которых необходимо проехать. Так, чтобы проехать по направлению «Казахстан – Венгрия» (по Международному транспортному коридору «Европа-Кавказ-Азия (МТК «ТРАСЕКА»)), перевозчику необходимо иметь на руках разрешения Узбекистана, Туркменистана, Азербайджана, Грузии, Украины и Венгрии.

Согласно аналитическому докладу IRU, в среднем более 1 000 долл. США в год каждый перевозчик тратит на получение разрешений, либо в такую же сумму оцениваются в денежном эквиваленте временные потери, вызванные необходимостью получения и администрированием применения разрешений.

Шаг за шагом

На конференции международные перевозчики приводили пример американского опыта либерализации рынков, происходившей в рамках формирования североамериканской зоны свободной торговли. Заокеанский опыт показал, что создание канадско-американского рынка перевозок грузов увенчалось успехом. А ведь в свое время весьма сильными были опасения по поводу того, что канадский рынок погибнет как более слабый по сравнению с американским. Но этого не произошло: канадский рынок, наоборот, подтянулся по своему уровню развития к американскому. На такой исход либерализации транспортных услуг вполне можно надеяться и в рамках ЕАЭС.

Вывод по результатам дискуссии, вполне выраженного противостояния позиций, можно сделать, вероятно, следующий: невозможно настаивать на обязательной отмене каких-либо разрешений в отношении тех или иных стран. Политика здесь будет носить постепенный характер. Общий вектор в мировой экономике, как отмечал Александр Забоев, заключается в постепенном переходе транспорта и торговли от двусторонних систем к многосторонним. Действие же разрешительных систем для перевозок в транзитном сообщении, – выразил мнение значительной части профессионального сообщества представитель IRU, – и вовсе устарело. Ведь именно получение транзитных разрешений является одной из наиболее



Сергей ДУБИНА, начальник управления автомобильного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

чувствительных проблем для транспортных операторов в контексте постоянного расширения торговых связей в мире. Если мы хотим развивать торговлю и перевозки между Европой и Китаем, то проблемы квотирования транзитных разрешений, необходимости оплаты получения транзитных разрешений должны быть решены. Безусловно, одной из рекомендаций здесь могло бы стать предложение о постепенной либерализации перевозок в транзитном сообщении.

В целом, как уже было сказано, совершенствование разрешительных систем будет происходить в условиях (скорее, даже при условии) гармонизации доступа на рынок, правовых норм и инструментов, экономических и социальных стандартов.

Здесь необходимо сказать о том, что после многих лет переговоров, 17 марта 2015 года рабочая группа Международного транспортного форума (МТФ) по автомобильному транспорту приняла Хартию качества для международных автомобильных перевозок с использованием многосторонних разрешений ЕКМТ. Практическое применение Хартии начнется с 1 января 2016 года и полностью соответствует подходу, когда гармонизация условий доступа на рынок является проводником последующего совершенствования разрешительной системы.

Свой вклад в расширение автомобильных перевозок в евроазиатском регионе – ведь именно об этом мы ведем речь, – должна внести и Соглашение в государствами-членами ШОС, подписанное в сентябре 2014 года. Его реализация начнется с 2018 года, но уже сейчас, по мнению экспертов, благодаря достигнутым договоренностям удастся «расширять» узкие места в рабочем порядке.

Общая же цель Соглашения – создание благоприятных условий для международных автомобильных перевозок по маршруту Европа – Западный Китай, который пройдет по территории России, Казахстана и Китая.

Беларусь готова к дальнейшей работе по либерализации автотранспортных услуг. С целью формирования благоприятных условий доступа на рынок автотранспортных услуг в соответствии с Договором о ЕАЭС с 1 января 2015 года международные автомобильные перевозки грузов как в двустороннем, так и в транзитном сообщении, а также в/из третьих стран, выполняемые перевозчиками внутри интеграционного образования, выполняются на безразрешительной основе. Но эксперты признаются: отраженных в документе положений удалось добиться большим трудом.

Сейчас перед ЕЭК, а также перед транспортным бизнесом и национальными упол-

«коль мы заключили союз, целесообразно говорить об интересах всех перевозчиков, работающих в ЕАЭС в целом, а не резидентов отдельных стран-членов. Мы должны создавать условия друг для друга, – чтобы вместе развиваться, выходить на новые уровни развития, вместе конкурировать».

номоченными органами поставлена задача изучить возможность открытия и перевозок «в/из третьих стран». Тем самым будет обеспечено выполнение базового принципа ЕАЭС о свободном перемещении товаров, услуг и пр. Эта работа, как уже, вероятно, всем понятно, потребует особого взвешенного подхода, компромиссов и уступок от сторон, понимания приоритета общих интересов перед частными. Но, как заметил **Сергей Дубина, начальник управления автомобильного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь**, давший свой комментарий в отношении перспектив либерализации, *«коль мы заключили союз, целесообразно говорить об интересах всех перевозчиков, работающих в ЕАЭС в целом, а не резидентов отдельных стран-членов. Мы должны создавать условия друг для друга, – чтобы вместе развиваться, выходить на новые уровни развития, вместе конкурировать».*

Вячеслав МИЛЬЯНЕНКО,
фото автора.

Управляем сбытом, а надо - спросом...

В январе 2015 г. кафедра логистики Международного университета «МИТСО» представила общественности результаты исследования современной складской инфраструктуры (логистических комплексов, логистических центров, складских терминалов и т.д.), получив положительные отзывы от девелоперов и представителей транспортно-логистических компаний. И, одновременно, вопросы – от владельцев логистических центров по поводу ранжирования по комплексности оказываемых услуг, а также замечания от Ассоциации международных экспедиторов и логистики «БАМЭ».



Сегодня мы можем констатировать: работают 34 логистических центра различной направленности и функциональности с объемом складских площадей класса «А» и «В» более 450 тыс. м² (полный отчет выложен на сайте кафедры логистики, а также Ассоциации международных экспедиторов и логистики «БАМЭ»). Мы благодарны всем откликнувшимся и оставившим отзывы и с уважением относимся ко всем поступившим замечаниям. Все отзывы и пожелания будут проанализированы при последующих исследованиях, ведь уже готовится новая анкета, чтобы в мае 2015 г. провести опрос владельцев современной складской инфраструкту-

ры более качественно и учесть все замечания прошлого исследования.

Реализация Программы заканчивается

Однако одной лишь складской инфраструктурой развитие логистики в нашей стране не ограничивается. Год 2015-й для логистической системы Беларуси является переломным и знаковым. Завершается реализация комплекса мероприятий, обозначенных в Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года.

Ученым и специалистам еще предстоит тщательно проанализировать успехи и недостатки этой программы, определить, что выполнено и что было ошибочным, но уже только одним своим появлением на свет Программа дала толчок многим процессам в бизнесе, науке, образовании. И, самое главное, многие должностные лица, принимающие решения на государственном уровне, начали понимать, что без применения фундаментальных логистических подходов экономика страны не способна решить те актуальные задачи, которые перед ней стоят.

Значимость Республики Беларусь как важнейшего панъевропейского транзитера товаров и услуг между Европой и Азией и ту роль, которую в этой цепочке занимают национальные транспортные, транспортно-экспедиционные и логистические компании, в нашей стране, наверняка, понимают все – государственные органы, бизнес-сообщество, общественные и научные круги. Только понимать и реализовать – разные понятия.

И сегодня настало то время, когда нужно ответить на самый главный вопрос: «А что же дальше?». А вот дальше – абсолютная неизвестность, как на бумаге, так и в умах, причем не только представителей бизнес-сообщества или ученых, но и, прежде всего, специалистов и руководителей наших профильных органов госуправления.

Еще в начале 2014 года, после блокирования Минторгом и Минтрансом проекта Закона «О логистической деятельности в Республике Беларусь» на одном из совещаний в Минторге специалистами-практиками и представителями академических кругов было высказано предположение о целесообразности разработки нового (как по форме, так и по содержанию) фундаментального документа. Такой документ, во-первых, являлся бы продолжением Программы развития логистической системы, а, во-вторых, был бы направлен на глобальное и долгосрочное развитие логистики в нашей стране. Название этого документа – «Дорожная карта развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 года».

«Дорожная карта» – представление пошагового сценария достижения стратегических целей государства в сфере логистики. Основой «Дорожной карты»

в логистике могут служить руководства и документы Всемирного банка, Всемирного общества инженеров-логистов, Европейской логистической ассоциации, при этом концептуальным отличием от ныне существующих в Республике Беларусь документов должны быть следующие постулаты:

пошаговость – т.е. поэтапное выполнение поставленных задач;

временной лаг – он должен быть достаточным для накопления материальных и социальных благ, т.е. переход отсиюминутных выгод на принцип стратегического долгосрочного планирования;

вариабельность решений задач (например – при оптимистическом развитии экономики государства или в случае пессимистического варианта).

Значимость Республики Беларусь как важнейшего панъевропейского транзитера товаров и услуг между Европой и Азией и ту роль, которую в этой цепочке занимают национальные транспортные, транспортно-экспедиционные и логистические компании, в нашей стране, наверняка, понимают все – государственные органы, бизнес-сообщество, общественные и научные круги. Только понимать и реализовать – разные понятия.

На основе «Дорожной карты» можно разрабатывать различные сценарии функционирования государственных систем, например, пограничных и таможенных. Особенно это касается системы перемещения товаров и транспортных средств через границу в контексте совершенствования административных (таможенных, пограничных, санитарных и пр.) операций, чтобы сделать их более простыми, быстрыми, прозрачными и менее затратными.

С учетом современных тенденций по глобализации рынка логистических услуг, развития национальных товаропроводящих систем, повышения уровня ком-

патентности персонала, оказывающего логистические услуги, в «Дорожной карте» можно было бы предусмотреть также решение ряда задач, сгруппированных по разделам видов деятельности и временной дифференциации.

При этом на последующих публичных мероприятиях самого высокого уровня, включая заседания Межведомственной комиссии Совета Министров Республики Беларусь по координации работы республиканских органов государственного управления и иных государственных организаций, подчиненных Правительству Республики

Беларусь может оказаться на задворках мировой логистики, уйдут потенциальные инвесторы, разъедутся в другие страны высококлассные научные кадры и подготовленные специалисты в области логистики... И вновь в профильных министерствах будут задаваться вопросом, почему мы на 99 месте в Индексе эффективности логистики, а не входим в 30 лучших стран планеты, и почему наша экономика вместо шага вперед делает два, а то и три шага назад.

Беларусь, облисполкомов и Минского горисполкома по выполнению Программы развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года, эта идея нашла свое подтверждение, и в ряде указаний – Минторгу, Минтрансу и иным органам госуправления – было предписано: выполнить и доложить.

БНИИТ «Транстехника» уже начал разрабатывать пошаговую «Дорожную карту развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 года». Более того, в июне 2014 года о «Дорожной карте» было доложено Главе государства (кстати, получено одобрение и даны соответствующие поручения).

Соответственно, у инвесторов, бизнес-сообщества, специалистов-практиков, общественных, академических и научных кругов такие новости вызывали только позитивные эмоции, вселяя определенные надежды на будущее развитие логистики в стране.

Что мы имеем сегодня?

А имеем практически ноль. Все надежды на будущее развитие логистики, все инициативы как «снизу», так и «сверху» так и не увенчались успехом. Чиновники Минтранса ратуют за развитие транспортного сектора и не замечают (или не хотят замечать?) значимость логистики, Минторг и вообще, как говорится, выполняет только «торговые функции», занимаясь развитием торговли, общественного питания и других «околоторговых» функций, логистика в которые не входит. В результате, кто будет ответственным за разработку и надзор за реализацией указанной «Дорожной карты»? Все боится логистики, как огня.

В течение наступившего, 2015 года, каждая из сторон выкладывала на стол все новые и новые козыри, доказывала «необходимость и обоснованность», мотивируя «неизбежностью и целесообразностью». При этом их доводы дополнялись заключениями национальных и международных экспертов, справочными данными международных общественных организаций.

В итоге Минторг, например, увязал развитие национальной логистики с разрабатываемой Минтрансом Программой развития транзита на 2016-2020 гг., что уже само весьма спорно, ведь главный принцип транзита – «не трогай», а Минтранс, не найдя более веских аргументов, все «стрелки» перевел на Национальную академию наук Беларуси, а позже финансирование разработки «Дорожной карты», которую вел БНИИТ «Транстехника», и вообще было свернуто.

Какие перспективы?

В итоге – уже май 2015 года, проекта «Дорожной карты» как не было, так и нет. Как известно, 7 апреля 2015 г. состоялось совещание о ситуации в транспортном комплексе страны, итоги которого также заставили призадуматься. Президент Беларуси Александр Лукашенко, заслушав доклад Министра транспорта и коммуникаций Анатолия Сивака о ситуации в транспортной отрасли, проблемах и перспективах ее развития, отметил, что у него «сложилось мнение, что Правительство вообще не занимается проблемами транспортной отрасли». «Вице-пре-

мьер далек от них, да и Министр особо в это не вникает», – констатировал Глава государства.

Более того, нельзя сбрасывать со счетов Всемирный банк с его Индексом эффективности логистики, оценка которого для нашей страны пройдет уже в декабре этого года. И вот здесь бы пригласить этих экспертов в нашу страну (в июне месяце планировался приезд Жана-Франсуа Арви (Jean-Francois Arvis), эксперта управления международной торговли и логистики Всемирного банка), да показать «товар лицом» (имеются в виду логистические

в другие страны высококлассные научные кадры и подготовленные специалисты в области логистики... И вновь в профильных министерствах будут задаваться вопросом, почему мы на 99 месте в Индексе эффективности логистики, а не входим в 30 лучших стран планеты, и почему наша экономика вместо шага вперед делает два, а то и три шага назад.

Совершенно очевидно, что нужна полностью новая программа развития логистики в стране, с учетом сегодняшних и будущих реалий Евразийского экономического союза (ЕАЭС).



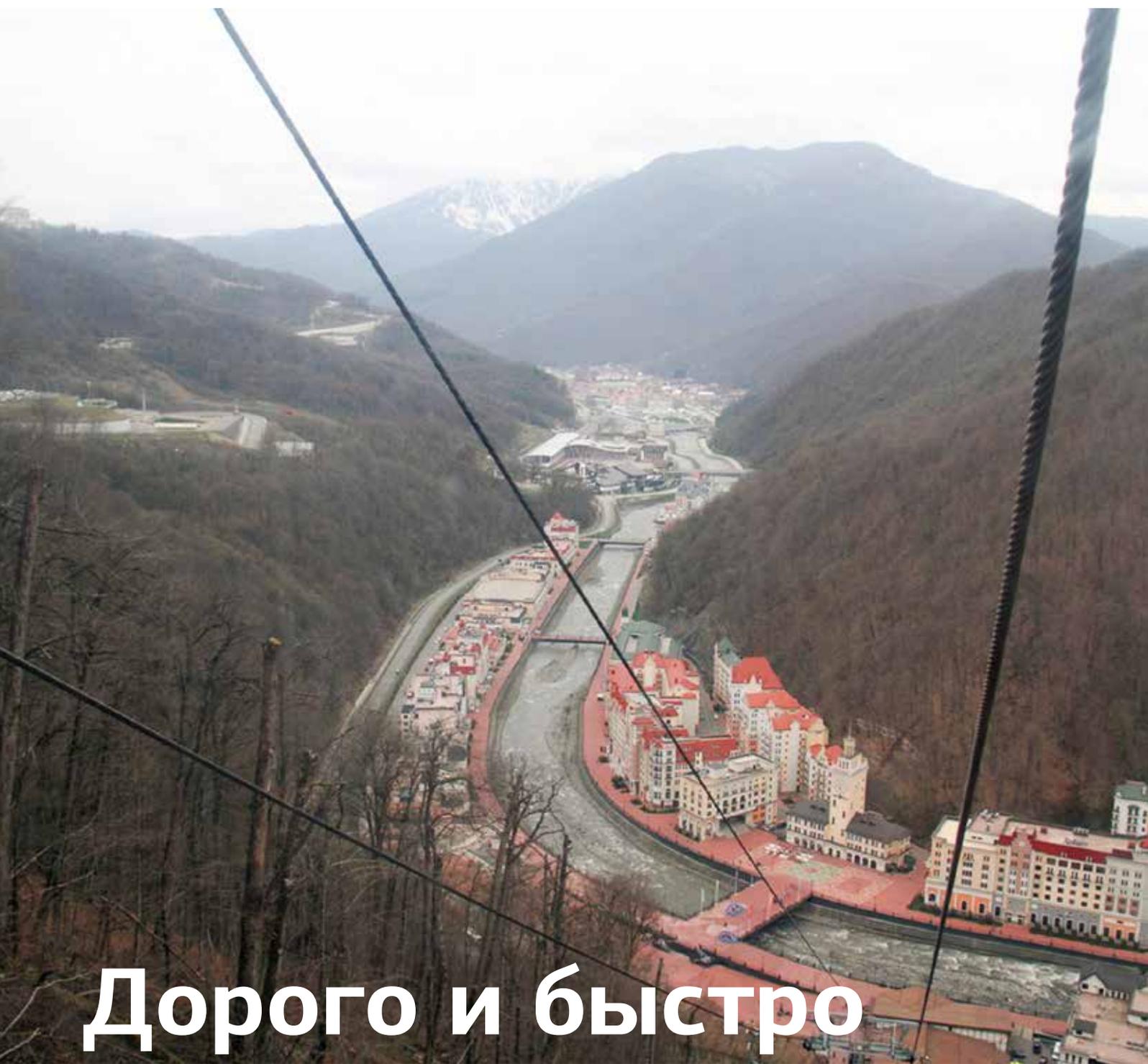
центры, пограничная инфраструктура, подготовка логистов профильными кафедрами и т.д.). Ведь только в Международном университете «МИТСО» обучается более 800 будущих логистов.

Однако неопределенность не позволяет этого сделать. Так кто же отвечает за развитие логистики в стране? Вопрос пока остается без ответа... Поэтому ждать прогресса от Беларуси в части Индекса эффективности логистики, видимо, не стоит. Позиция страны ухудшилась с 74 в 2007 г. до 91 – в 2012 г., и впоследствии – до 99 места в 2014 г. Отсутствие поступательного развития логистики в Беларуси характеризуется тем, что другие страны улучшили свои показатели в большей степени, что в итоге привело к понижению ранжирования Беларуси. Таким образом, на фоне ускоренного развития логистической системы других стран логистическая отрасль в Беларуси развивается медленно.

В итоге Беларусь может оказаться на задворках мировой логистики, уйдут потенциальные инвесторы, разъедутся

Еще больше проблем возникает в понимании роли логистики на предприятиях реального сектора экономики. Логистика еще не стала конкурентным преимуществом большинства отечественных предприятий, в особенности государственных. Предприятия все еще живут в эпохе «плановой экономики», планируют рост объемов производства, но не имеют четкой логистической стратегии, они все еще управляют сбытом, когда на западе уже давно управляют спросом. Однако мало того, что эпоха «плановой экономики» уже закончилась, так еще и конкуренция между компаниями уже совсем другая. На современных рынках в конкурентную борьбу вступают уже не столько товары, сколько цепи поставок. Но афоризм «хочешь построить эффективную систему логистики – построй ее сам» останется актуальным еще на долгие годы.

Дмитрий КУРОЧКИН,
магистр экономических наук.



Дорого и быстро

Помните поговорку про две беды? Кажется, с одной из них в России локально справились. Корреспондент «TIR» отправился в Сочи за впечатлениями от курортного отдыха и олимпийских объектов, а удивился больше всего – дорогам! Точнее, двум трассам: самой дорогой и самой быстрой в России. Причем, по первой можно кататься бесплатно, а за проезд по второй, куда более дешевой, придется выложить определенную сумму. Впрочем, эмоции от поездки того стоят!

Перед нами – трасса Адлер – Красная Поляна и гоночный трек для «Формулы-1».

Спокойно, с ветерком, но скучно

– Здесь были земли местного совхоза. Снимали по три урожая помидоров, картошки в год, – водитель автобуса Левон проводит мини-экскурсию по олимпийскому Адлеру. – Теперь, впрочем, недовольных нет. Все неплохо заработали, получили новые дома и дороги.

Впечатления стандартные для всех, кто приехал к берегу Черного моря в «несезон». На улицах никого, а огромное количество отелей, домов, комфортабельных коттеджей кажутся невостребованными, на широких дорогах и впечатляющих развязках – одинокие машины. Закончились Игры и все?



Потрачено на них, к слову, было более 44 миллиардов долларов. Поэтому и таблички «Продается» не удивляют, особенно, когда узнаешь цены. «Двушка» за полмиллиона долларов, как вам? Видимо, отбивают затраты...

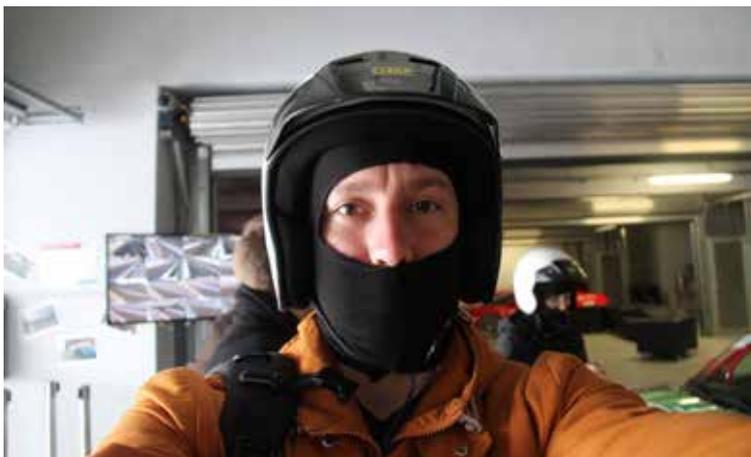
Впрочем, большинство денег пошло именно в инфраструктуру, которая, хочется верить, на долгие годы останется на службе у местных жителей и гостей. Иначе нельзя. Срок «годности» у некоторых сооружений должен быть вечным. Речь, конечно, о трассе Адлер – Красная Поляна, связывающей прибрежный район с горным кластером.

Обошлась она по самым скромным подсчетам в 8,5 миллиарда долларов. На лавры самой дорогой дороги в мире претендентов, видимо, больше нет. Ведь протяженность трассы всего 50 километров, и посчитать, сколько сто-

ил метр магистрали, думаю, не сложно. Некоторые страны за такие суммы умудряются два региона связать: китайская железнодорожная магистраль до Тибета протяженностью свыше тысячи километров, построенная по вечной мерзлоте, стоила в 2,5 раза дешевле!

Впрочем, иронизировать можно сколько угодно долго, пока не испытаешь дорогу самостоятельно. В узкой долине, фактически по руслу реки, которая в пик половодья поднимается на 4 метра, появились приятная автомобильная магистраль, а параллельно – ветка железной дороги: все выглядит по-европейски аккуратно и продумано – информационные табло, аварийные





выходы из туннелей, площадки для парковки и остановки и, конечно, будки охранников через каждые пару километров. Безопасность прежде всего.

– Вот там старая дорога, – показывает на отвесную стену ущелья вверх водитель автобуса. – Когда-то две «Газели» не могли разехаться, в пробках можно было и два, и три часа провести. Сегодня такого нет.

Хотя сама дорога не широкая – всего две полосы. Больше, говорят, не надо: наполняемость горнолыжного курорта «Роза Хутор» 12 тысяч человек одновременно. Лимит достигли, больше никого не пускают. Сам курортный городок будто сошел с рекламных проспектов про Альпы. Впрочем, побывать стоит здесь не только из-за лыж. Самая дорогая дорога в мире заслуживает определенного внимания и заставляет понять: стереотипы в прошлом, строить наши восточные соседи научились.

А ты «пилот»?

Кардинально меняются эмоции, когда попадаешь на трассу «Формулы-1», которую еще на стадии подготовки к Играм интегрировали в Олимпийский парк. Она огибает все основные объекты белых Игр. Правда, из болида пейзажами полюбоваться вряд ли удастся.

– Трасса одна из самых сложных в мире из-за своей геометрии, пилоты отмечали это уже после первого этапа королевских гонок, который мы приняли в прошлом году, – объясняет представитель пресс-службы комплекса. – Подготовка к соревнованиям «Формула-1» занимает около полугода, но почти все время трасса доступна для всех желающих: здесь проводятся различные турниры и соревнования, организуется широкая развлекательная программа.

Последний пункт интересует куда больше. На заезды быстрых «тачек» мы и на Родине посмотрим, правда? А вот прогуляться по докам, где обосновываются болиды «Феррари» или «Макларен», дорогого стоит. Или взглянуть на гостиницу для звезд мирового автоспорта: остановиться здесь в обычное время, говорят, можно. Как и заглянуть в зал управления гонкой – обставлен он похлеще, чем ЦУП на космодроме. Под присмотром камер высочайшего разрешения, выводящих картинку на 40 мониторов, каждый сантиметр трассы.

Сама трасса впечатляет идеально гладким покрытием. Секретами того, как добились этого, не делятся, но рассказывают, что щебень, например, отбирался в лабораторных условиях на конкурсной основе и завозился издалека. За два года трещин и выбоин не заметно, хотя трасса эксплуатируется активно. Мы, например, первых четыре километра преодолели на гольф-карах – 30 км/ч не та скорость, чтобы прочувствовать все «прелести» поворотов под прямым углом...

Но это было только началом. Первое, видимо, в СНГ гоночное такси, работающее на постоянной основе, уже подало машины к подъезду, а вернее, к пад-доку.

Сегодня у любого есть возможность испытать себя в роли пилота «Ф-1». 2 тысячи российских рублей за два круга в 6 километров каждый, сбоку от профессионального гонщика. Еще вопрос, повезет ли за такие деньги местный таксист на «Жигулях» или бюджетном «Рено» от аэропорта до ближайшего отеля, а тут, в таксопарке, есть и «Феррари», и «Ламборджини», и более «спокойные», подготовленные для гонок «Мазды».

Помните про безопасность? К машине не подпускают, пока не пройдешь минимальный инструктаж, на голову оденут подшлемник, сверху плотно закрепят шлем. Пристегивает четырехточечным ремнем специальный человек, причем, «привязывает» так, что не повернешься.

– А за руль можно? – интересуюсь.

– Можно. Но эмоции не те, – спокойно отвечает инструктор.

Почему так, станет понятно позже. Объясняют: проехать нет проблем. 5 тысяч рублей, водительские права и – вперед, на своей машине выпустят на трек за плату в 7 тысяч рублей.

Средняя скорость болида здесь около 215 километров в час, максимально

зафиксированная – 330! 18 поворотов, да каких. Белорусский инспектор обязательно бы поставил здесь ограничение скорости и положил бы искусственную неровность: больше 40 км/ч в обычной жизни в некоторых «шпильках» разогнится только безумец.

А теперь представьте, как наша «Мазда» выстреливает на прямой до 200 км/ч, лишь чуть притормаживает перед появившейся поперек трассы стеной и боком уходит в поворот. «Бумбум» – шлемом о каркас безопасности и адреналин толчками поступает в кровь. Почему лучше взять такси, а не ехать самому? Говорят, без специальной подготовки многие просто теряются и боятся разогнаться, а тогда и десятой доли приходящегося на пилота не прочувствуешь...

Впрочем, главное, по словам сотрудников «Сочи Автодром», трасса из-за востребованности начинает выходить на самоокупаемость. Значит, вполне возможно, начнет отбивать затраты на свое возведение и не станет еще одним памятником «закопанным» деньгам. Как другие олимпийские объекты в других странах: в Пекине и Афинах – столицах летних Игр – набирает популярность туризм по ветшающим и заброшенным стадионам, бассейнам и трассам. В Сочи большие деньги работают и показывают, что при грамотном подходе оправданы любые вложения. Негде у нас «гонять»? Постройте трассу и пустите всех! Дорогая дорога тоже необходима, если ведет в нужное место.

Сергей ГАВРИЦКИЙ, фото автора.



Бермудские перевозки, или Куда уехал груз?

В последнее время участились случаи краж грузов мошенниками. Самую расхожую схему типа «приехал–загрузился–украл» мы описали в декабрьском номере нашего журнала. Коротенько напомним: при такой махинации злоумышленники работали сообща с водителями, управляющими автомобилями с фальшивыми номерами, и в качестве гарантии присылали копии сфабрикованных документов уже не существующей европейской компании, а также поддельную копию CMR-страховки. Так успешно «разводили» заказчиков и экспедиторов несколько лет. Но не секрет, что даже самая безупречная схема со временем устаревает. И сегодня речь пойдет о новой модификации кражи международных грузов, при которой до последнего мгновения ни перевозчик, ни грузовладелец не видят подвоха. Однако в скором времени начинаются, мягко говоря, неприятности: транспортной компании выставляется неподъемная неустойка, на водителя подадут в розыск, а получатель груза остается без оплаченного товара...

За первые три месяца текущего года в результате деятельности таких мошенников многие транспортные фирмы обанкротились. Только в первых числах января на их удочку попались как минимум пять транспортных компаний: две венгерские, две польские и одна киевская. Ущерб с каждой машины составляет порядка 50 (!) тысяч евро.

Впрочем, многие черты данная схема унаследовала от предыдущей. **Во-первых, время.** Оно подбирается, так сказать, в «послепраздничные» дни – с тем прицелом, чтобы выгруз-ка состоялась перед следующими выходными, чтобы не так быстро смогли отреагировать правоохранители. В период послепраздничного дефицита грузов экспедиторы охотно подхватывают импорт с соблазнительно высо-

ким фрахтом, совершенно не подозревая, что таким образом становятся вовлеченными в хитроумную схему. В погоне за соблазном взять неплохую комиссию диспетчеры привлекают знакомых европейских диспетчеров и перевозчиков.

Во-вторых, место. Это страны Евросоюза. Традиционно территорией, откуда можно взять дорогостоящий груз, остается любая страна ЕС. Если груз относится к категории товаров народного потребления, то его легко сбыть. Это бытовая техника, какая-нибудь дорогостоящая «мелочевка», например, аккумуляторы – все имеет спрос. **В-третьих,** объектом охоты выбраны украинские клиенты. Видимо, злоумышленники уверены в собственной безнаказанности...

Наша хата с краю...

Если раньше при пропаже груза клиент в первую очередь тщетно пытался разыскать в качестве единственной зацепки водителя, то теперь он недоумевает, почему следует искать временный склад, арендованный мошенниками. Однако водитель, зачастую поляк, или чех, или венгр, не может быстро и внятно объяснить, где его заставили выгрузиться вместо склада назначения. А, значит, найти мошенников по горячим следам вряд ли удастся. Хотя бы потому, что вместо содействия в розыске все участники сделки стремятся откресть от ответственности. В результате грузовладелец выставляет крупную неустойку транспортной компании. Фактически нерастаможенный товар проходит границу по гарантии, выгружается не на том складе, что указан в документах. Пока заказчик, перевозчик и экспедиторы ищут «крайних», а милиция составляет протоколы, грузы уходят с временного склада в неизвестном направлении. Для этого и время выгрузки «подгадывается» перед выходными, поздно вечером. Печати в CMR ставятся на принтере, на что уставший водитель не обращает внимания.

Все это происходит практически в сердце Украины, в Киевской области (Гореничи, Оболонь и другие населенные пункты): здесь грузы из Европы исчезают, как в бермудском треугольнике... Между тем страховые компании отказываются возмещать ущерб. Дескать, случай не страховой. Товар выгружен, и точка. И после удачной аферы мошенники не залегают на дно, а продолжают работать в прежнем ключе.

Рождественские, но неприятные сюрпризы

В январе этого года в результате деятельности мошенников, выкупивших на сайте lardi-trans.com право пользования страницей закрывшейся киевской компании ООО «Лидер-Транс», несколько транспортных компаний в считанные дни стали банкротами. Три венгерские машины от одной транспортной компании, две польские, одна киевская. Груз – гранула на паллетах – из Словакии, Польши, Венгрии и Сербии предназначался для одного и того же клиента: фирмы «Термопласт» из городов Хмельницкий и Днепропетровск... Впрочем, одному из клиентов разыскать свой груз



Все это происходит практически в сердце Украины, в Киевской области (Гореничи, Оболонь и другие населенные пункты): здесь грузы из Европы исчезают, как в бермудском треугольнике... Между тем страховые компании отказываются возмещать ущерб. Дескать, случай не страховой. Товар выгружен, и точка. И после удачной аферы мошенники не залегают на дно, а продолжают работать в прежнем ключе.

все же удалось. Однако преступники до сих пор остались безнаказанными и продолжают свою деятельность уже под вновь выкупленными закрывшимися регистрациями на транспортном сайте.

Безутешно разводит руками русскоязычный диспетчер венгерской транспортной компании Szente KFT Галина: «Наша компания оказалась замешанной в мошеннической схеме. Этой сделкой занималась я. Меня уволили с половины месяца, за два года до пенсии, без зарплаты, – сокрушается она. – Я этой фирме посвятила почти всю жизнь, работая там безупречно. Меня же, не разобравшись, уволили, ведь я русская. А в этом маленьком городке Кечкемет больше нигде устроиться на работу...».

Автомобилям и водителям, работавшим в этой небольшой компании, те-

перь нельзя въезжать в Украину: транспорт и шоферы в розыске.

Так как Галине запретили выносить информацию из офиса, более точных сведений об аферистах она предоставить не смогла. «Сразу, как только обнаружился подвох, меня попросили освободить кресло. Блокнот, моя флешка, телефоны – все осталось в офисе». В общих чертах она рассказала, что груз из венгерского Тисайвароуша на Киев ей предложил знакомый экспедитор Евгений, с которым у них за годы сотрудничества сложились дружеские отношения. Впрочем, за ним была еще цепочка диспетчеров, конечным звеном которой оказалась некая киевская фирма ООО «Лидер-Транс». «Мы взяли груз, как обычно, на Киев, – печально рассказывает Галина. – Потом на погранпереходе выяснилось: указана растаможка в Хмельницком, а разгрузка в Днепрпетровске. Перезвонили в экспедицию, где уверили, что все в порядке, и направили нас в Гореничи, под Киев. С водителями держал связь некий брокер...». Далее Галина рассказала, что как только машины были выгружены, практически сразу начали звонить представители заказчика, причем не диспетчерам, а напрямую в транспортные компании, спрашивая «где наш груз?». И получив ожидаемый ответ, потребовали возмещения за пропавший груз.

Европейские банкроты

Как рассказали в офисе компании Szente, фирма находится в состоянии банкротства, персонал под следствием. Это нормальная европейская практика ухода от ответственности. Закрывается одна фирма, открывается другая. Нередко так ведут практику неплатежей европейские трейдеры. Проходит время: ни оплат, ни фирмы, зато открывается новоиспеченная компания с теми же руководителями. В нашем случае таким уходом от ответственности руководство подставило персонал и водителей. Другого выхода у них не оставалось. Несмотря на то, что груз был застрахован, компенсировать неустойку в размере 54 тысячи евро страховщики отказались. В CMR стоят печати компании-получателя «Лидер Транс» – значит, случай не страховой. Хотя «Лидер-Транс» по всем параметрам к этому грузу отношения не имеет. В документах указан совершенно другой клиент. «В Гореничах на складе забрали документы, якобы растамо-

жили, с печатями! И разгрузили. Наши уехали. То, что это печати какой-то несуществующей таможни, – никого не интересовало. Откуда водителю знать, что 167-го отделения таможни нет?»

По словам Галины, ничто не предвещало беды. Много раз в документах указывался один адрес, а машина едет выгружаться на другой. Потом все нормально, перевозка оплачивалась, и никаких претензий не возникало. Тем более, груз такой специфический – полимерная гранула, который не относится к товарам народного потребления. Как посчитала Галина, это не тот груз, который можно украсть и продать по бросовой цене.

«На самом деле этот товар достаточно легко сбыть, – рассказывает директор пострадавшей фирмы ООО «Полимер-Продукт» Алексей Касьян. – Мы эту гранулу заказываем из Польши для производства стрейч-пленки. Однако из нее можно делать практически любой пластик». По его словам, продвижением дела в милиции занимаются юристы, и он не в курсе хода расследования.

Как рассказала невольная участница этого эпизода экспедитор Наталья, помимо крупных заказчиков, есть также множество мелких цеховиков, которым эту гранулу можно сбыть. Мошенники проследили спрос на товар, маршрут его следования и «замели следы» с помощью цепочки «подсевших» диспетчеров. К тому же, страницу чужих транспортно-экспедиционных компаний аферисты купили по копии чужого паспорта с вклеенными фотографиями. По этой же «ксиве» нанимали склады в Киевской области. Фотография, скорее всего, вклеенная. Мы ее разместили в двух вариантах: с очками и без них. И еще фотография, в которой человек выглядит более молодым. Однако на складе никто в лицо не всматривался...

«Товар я свой нашел, – рассказывает другой потерпевший из города Оболонь Киевской области предприниматель Александр Яровенко. – Однако осталось найти злоумышленников и наказать их».

Простые, но крайне полезные советы

И хотя детали вышеупомянутых преступлений мы по понятным причинам не разглашаем, все же, опираясь на эти реальные примеры в Украине, считаем своим долгом предостеречь белорусских коллег – перевозчиков и грузовладельцев – от возможных ошибок и прочетов.



Первое. Требуйте цепочку договоров. Если вы имеете дело не с перевозчиком или прямым грузовладельцем, потребуйте договор с контрагентом. Если это тоже экспедиция — с ней и последующим клиентом. И в результате увидите, что тот, кто звонит и представляется водителем, — и не водитель вовсе. А кто представляется брокером или грузовладельцем, — таковым не является. В крайнем случае, будете иметь прямые контакты, если увидите, что товар идет не в условленное место, а в другой город, на другой адрес и т. д. Если экспедитор не дает контактов своего клиента, требуйте прописать в договоре с ним пункт о полной ответственности за товар.

Второе. Ни в коем случае не выгружайтесь в другом городе, если товар проходит по гарантии. Конечно, в случае с полимерами можно потерять бдительность. Но даже и на такой товар есть определенный спрос. К тому же в погоне за дешевым импортом боишься обидеть клиента излишними подозрениями. Однако требуйте либо делать изменения в документах, либо везите в пункт назначения согласно документу. Если все-таки клиент настаивает — требуйте цепочку заявок. По последнему звену цепи можно без труда установить конечный пункт выгрузки. И выйти на настоящего клиента чего бы это ни стоило. Если возникли подозрения, следует остановить автомобиль и обратиться в милицию о том, что есть основания подозревать кражу груза.

Третье. Объектом мошенничества выступили украинские предприниматели. Видимо, злоумышленники уверены в своей безнаказанности. К тому же выгрузка запланирована в пятницу вечером. Очевидно, что в субботу в милиции заявление примут, а так называемые «оперативно-следственные мероприятия» начнутся в понедельник. А до это-

Работайте только с проверенными клиентами с обеих сторон: заказчиками и перевозчиками. Конечно, среди мелких заказчиков немало вполне порядочных бизнесменов, однако если цена фрахта у этих бизнесменов значительно выше рыночной, то это явно повод задуматься.

го дня на выходных из Киева проблематично уехать тем, кто не успел этого сделать в пятницу. Потому не проблема найти транспорт для перевозки от временного склада, снятого мошенниками, до их пункта назначения.

И последнее. Работайте только с проверенными клиентами с обеих сторон: заказчиками и перевозчиками. Конечно, среди мелких заказчиков немало вполне порядочных бизнесменов, однако если цена фрахта у этих бизнесменов значительно выше рыночной, то это явно повод задуматься. Ведь закон рентабельности обмануть трудно и можно догадаться: товар, возможно, краденый. А если на это не обратить внимания, то можно стать и соучастником преступления. И выгодный фрахт может обернуться тяжелой расплатой. Ведь обязательно найдется свидетель, в том числе видеорегистратор чужого автомобиля, который зафиксирует номер авто и лицо водителя, которого непременно привлекут в качестве обвиняемого...

Одним словом, предупрежден — значит, вооружен. А полезные советы лишними не бывают. Никогда и нигде.

**Дмитрий ТИМОШЕНКО,
фото автора.**

Когда в товарищах согласье... есть!

День, когда в Москве проходила международная конференция «Новые тенденции в развитии международных автоперевозок в Евразии», а именно 20 марта, остался в памяти многих благодаря произошедшему тогда же солнечному затмению. Впрочем, астрологическое явление, пользуясь не самой лучшей репутацией, не помешало дискуссии, ничуть не снизило ее градус и остроту, не остановило всех тех, кто готовил для своих оппонентов резкие высказывания и выпады. Немалая часть споров выпала на круглый стол, посвященный вопросам создания общего рынка международных автоперевозок грузов в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Несмотря ни на что, по мнению организаторов, дискуссия прошла в конструктивном ключе. Возможно, потому, что постановка вопросов требовала поиска компромиссов, взаимных уступок, готовности пожертвовать частным ради общего. Среди наиболее обсуждавшихся тем были перспективы каботажных перевозок, особенности проведения и совершенствования транспортного контроля внутри ЕАЭС и др.





Думан ДУЙСЕНБАЙ, начальник отдела транспортного контроля Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК.

Каботаж:
груз – ваш, автомобиль – наш.
Территория тоже ваша

Автомобильный транспорт занимает сегодня 80 процентов в общем объеме перевозок грузов стран-членов ЕАЭС. За достоверность статистики ручается **Думан Дуйсенбай, начальник отдела транспортного контроля Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК.** По его словам, общий парк автотранспортных средств наших государств составляет 6,8 млн единиц. Количество автотранспортных средств, задействованных в международных автоперевозках, при этом превышает 70 тыс. грузовых автотранспортных средств. В 2014 году на территории государств-членов ЕАЭС автомобильным транспортом в целом было перевезено свыше 8,7 млрд тонн различных грузов, что на 0,8 процента меньше по сравнению с 2013 годом. При этом объем грузов, перевезенных в Республике Беларусь и Республике Казахстан, увеличился на 1,9 процента и 7,9 процента соответственно. В Российской Федерации данный показатель снизился на 3,9 процента.

«Движение» показателей по странам объяснимо: объемы внешних грузов в результате действия взаимных торговых ограничений между Россией и Евросоюзом заместились внутренними – в пределах границ ЕАЭС – перевозками. В пользу таких выводов говорят, в частности, итоги работы белорусских

автоперевозчиков в 2014 году. Так, на двустороннем направлении перевозок между Беларусью и Россией отмечен рост 112 процентов по объемам грузов и 129 процентов по количеству перевозок. На двусторонние перевозки между Беларусью и Россией в прошлом году приходилось 52 процента общих объемов грузов, перемещаемых белорусскими перевозчиками. Еще 5 лет назад эта цифра не превышала 40 процентов.

С течением времени взаимное проникновение перевозчиков на рынки ближайших соседей – партнеров по интеграции будет только усиливаться – в условиях либерализации каботажных

Дабы избежать дальнейших споров, заглянем в саму Программу либерализации. Здесь под каботажной автоперевозкой грузов понимается перевозка грузов автотранспортом, осуществляемая перевозчиком, зарегистрированным на территории одного государства-члена, между двумя пунктами, расположенными на территории другого государства-члена. Просто и доходчиво.

перевозок. Правда, это вовсе не означает, что транспортные организации начнут нещадно рвать кусок хлеба друг у друга: одним из условий осуществления каботажных перевозок, о которых договорились стороны, является завершение международной перевозки «издалека». Завершил такую перевозку – по пути домой можешь «подхватить» груз у соседей.

Путь в 2025 год, когда либерализация достигнет своего максимума, неблизкий, а потому есть смысл разобратся в том, как будет осуществляться запрещенный пока автокаботаж на территории ЕАЭС в ближайшие годы.

Договором о ЕАЭС предусмотрено, что с 1 июля 2015 государства-члены ЕАЭС должны принять программу поэтапной либерализации каботажных перевозок. Пока сроки соблюдаются: 10 марта 2015 года Программа либерализации каботажных перевозок грузов в ЕАЭС утверждена Коллегией ЕЭК.

Но причем каботаж к автомобильным перевозкам? – может поинтересоваться тот, кто привык к употреблению этого термина в контексте морской тематики. Понятие каботажных автомобильных перевозок грузов уже применяется на практике в странах Таможенного союза, есть и определенный европейский опыт в этом плане. Дабы избежать дальнейших споров, заглянем в саму Программу либерализации. Здесь под каботажной автоперевозкой грузов понимается перевозка грузов автотранспортом, осуществляемая перевозчиком, зарегистрированным на территории одного государства-члена, между двумя пунктами, расположенными на территории другого государства-члена. Просто и доходчиво.

Сегодня каботажные автоперевозки, как уже было сказано, законодательством государств-членов ЕАЭС запрещены, и принятие программы позволит обеспечить доступ транспортных компаний на внутренний рынок грузоперевозок.

Реализация положений программы направлена на снижение транспортных издержек потребителя услуг грузового автотранспорта, повышение эффективности его работы, создание условий для развития добросовестной конкуренции на рынке автотранспортных услуг и, конечно, сокращение порожних пробегов. Здесь, прямо скажем, расти есть куда. По подсчетам Ассоциации «БАМАП», в 2014 году в сравнении с годом предыдущим коэффициент использования пробега увеличился на 3 процента и составил в среднем 0,78. То есть каждые 78 км из 100 перевозчики проезжают с грузом. Но ведь можно и больше...

Сегодня каботажные автоперевозки, как уже было сказано, законодательством государств-членов ЕАЭС запрещены, и принятие программы позволит обеспечить доступ транспортных компаний на внутренний рынок грузоперевозок.

Как это будет происходить? И снова заглянем в Программу. Она будет реализована в 2016-2025 годах и предусма-

тривает, что государства-члены ЕАЭС последовательно, в 4 этапа, осуществят меры по либерализации каботажных автоперевозок грузов. Степень либерализации от этапа к этапу различается. Важными в тексте документа являются даже предлоги, так как в зависимости от них перевозки будут осуществляться между пунктами, находящимися на территории разных регионов.

До 31 декабря 2015 года, в переходный период, будут проводиться мероприятия по формированию права ЕАЭС в части обеспечения эффективного транспортного контроля за каботажными автоперевозками грузов в пределах территорий государств-членов. Контролю отводится большее внимание, и мы к нему еще вернемся.

Первый этап будет реализовываться с 1 января 2016 года по 31 декабря 2017 года. В эти 2 года Беларусь предоставит право перевозчикам, зарегистрированным на территории России или Армении (да, Армения присоединяется к Программе с самого ее начала), после завершения на территории Беларуси международной перевозки грузов автотранспортом из государств, не являющихся членами ЕАЭС, выполнить 1 каботажную автоперевозку грузов на территории Гомельской, или Могилевской, или Витебской областей Беларуси в попутном направлении в государство регистрации.

В свою очередь, Россия предоставляет право перевозчикам, зарегистрированным на территории Беларуси, – после завершения на территории России международной перевозки грузов автотранспортом из государств, не являющихся членами ЕАЭС, выполнить 1 каботажную автоперевозку грузов на территории Брянской, или Псковской, или Смоленской областей России в попутном направлении в государство регистрации.

Перевозчики из Армении смогут после завершения на российской территории международной перевозки грузов автотранспортом из государств, не являющихся членами ЕАЭС, выполнить 1 каботажную автоперевозку грузов на территории Ростовской области, или Ставропольского края, или Республики Северная Осетия – Алания в попутном направлении в государство регистрации.

Наконец, Армения предоставляет право перевозчикам, зарегистрированным на территории нашей страны или России, после завершения на террито-

рии Армении международной перевозки грузов автотранспортом из государств, не являющихся членами ЕАЭС, выполнить 1 каботажную автоперевозку грузов на территории областей Арагацотн, или Лори, или Тавуш в попутном направлении в государство регистрации.

Следует обратить внимание на тот факт, что при выполнении каботажной автоперевозки грузов разгрузка должна быть произведена в течение 3 календарных дней со дня разгрузки в ходе завершения международной перевозки в государстве-члене, на территории которого выполняется каботажная автомобильная перевозка грузов.

Второй этап продлится с 1 января 2018 года по 31 декабря 2019 года. На этом этапе Беларусь предоставит право перевозчикам, зарегистрированным на территории России или Армении, после завершения на белорусской территории международной перевозки грузов автотранспортом из государств, не являющихся членами ЕАЭС, выполнить 1 каботажную автоперевозку грузов на территорию Гомельской, Могилевской, Витебской областей Республики Беларусь в попутном направлении в государство регистрации.

Российская Федерация готова разрешить перевозчикам, зарегистрированным в Беларуси, после завершения на своей территории международной перевозки грузов автотранспортом из государств, не являющихся членами ЕАЭС, выполнить 1 каботажную автоперевозку грузов на территорию Брянской, Псковской, Смоленской областей в попутном направлении в государство регистрации.

Перевозчикам, зарегистрированным в Армении, после завершения на территории России международной перевозки грузов автотранспортом из государств, не являющихся членами ЕАЭС, будет дано право выполнить 1 каботажную автоперевозку грузов на территорию Ростовской области, Ставропольского края, Республики Северная Осетия – Алания Российской Федерации в попутном направлении в государство регистрации.

Армения предоставит возможность белорусским и российским перевозчикам после завершения на территории Армении международной перевозки грузов автотранспортом из государств, не являющихся членами ЕАЭС, выполнить 1 каботажную автоперевозку гру-

зов на территорию областей Арагацотн, Лори, Тавуш в попутном направлении в государство регистрации.

При этом при выполнении каботажной автоперевозки грузов разгрузка должна быть произведена в течение уже 7 календарных дней со дня разгрузки в ходе завершения международной перевозки в государстве-члене, на территории которого выполняется каботажная перевозка грузов.

На **третьем этапе** (с 1 января 2020 г. по 31 декабря 2024 г.) Армения, Беларусь и Россия предоставят право перевозчикам, зарегистрированным на территории Беларуси, после завершения на террито-

Государства-члены ЕАЭС совместно с ЕЭК будут проводить мероприятия по оценке ситуации на рынке автотранспортных услуг и принимать решения о необходимости дальнейшего открытия внутренних рынков автотранспортных услуг, в том числе каботажных автомобильных перевозок грузов. И вот тут без контрольных мероприятий просто не обойтись!

рии Армении или России международной перевозки грузов автотранспортом выполнить 1 каботажную автоперевозку грузов между пунктами, расположенными на территории Армении или Российской Федерации, в попутном направлении в государство регистрации.

Российские перевозчики смогут после завершения международной перевозки грузов автотранспортом на территории Армении или нашей страны выполнить 1 каботажную автоперевозку грузов между пунктами, расположенными на территории Армении или Беларуси, в попутном направлении в государство регистрации.

По такому же принципу, перевозчикам, зарегистрированным на территории Армении, будет разрешено после завершения на территории Беларуси или России международной перевозки грузов автотранспортом выполнить 1 каботажную автомобильную перевозку грузов между пунктами, расположенными на территории Беларуси или России, в попутном направлении в государство регистрации.

При выполнении каботажной автоперевозки грузов на этом этапе разгрузка должна будет произведена в течение 7 календарных дней со дня разгрузки в ходе завершения международной перевозки в государстве-члене, на территории которого выполняется каботажная автоперевозка грузов.

И уже с 1 января 2025 года начнется **четвертый этап** либерализации каботажных перевозок, когда государства-члены предоставят право перевозчикам, зарегистрированным на территории одного из государств-членов, после завершения на территории другого государства-члена международной перевозки грузов автотранспортом выполнить на одном и том же транспортном средстве до 3 последовательных перевозок грузов между пунктами,

В ходе реализации программы следует позаботиться о том, чтобы повышалась эффективность работы не только стран, которые хотят заниматься каботажем и перевозчики которых готовы работать на соседних рынках, но, собственно, и тех рынков, которые предоставляют свою территорию для осуществления каботажных перевозок.

расположенными на территории этого другого государства-члена.

При выполнении каботажных автомобильных перевозок грузов последняя разгрузка должна быть произведена в течение 7 календарных дней со дня разгрузки в ходе завершения международной перевозки в государстве-члене, на территории которого выполняется каботажная автоперевозка грузов.

Что касается Казахстана, он сам определил порядок своего участия в Программе либерализации, в соответствии с которым присоединяется к либерализации рынка лишь на последнем ее, четвертом, этапе.

Достигнутый сторонами компромисс можно назвать удачным, ведь в начале обсуждения Программы, проходившего достаточно сложно, против осуществления каботажных перевозок выступала Россия. Казахстан также на-



Валерий АЛЕКСЕЕВ, вице-президент Российского автотранспортного союза (РАС).

стаивал на запрете каботажных перевозок, утверждая, что такая либерализация принесет колоссальные убытки для рынка перевозок. Но вот удивительное дело: как отметил Думан Дуйсенбай, в ходе переговорного процесса не поступило ни одного обоснования, дающего представление о возможном ущербе экономике той или иной страны.

Государства-члены ЕАЭС совместно с ЕЭК будут проводить мероприятия по оценке ситуации на рынке автотранспортных услуг и принимать решения о необходимости дальнейшего открытия внутренних рынков автотранспортных услуг, в том числе каботажных автомобильных перевозок грузов. И вот тут без контрольных мероприятий просто не обойтись!

На первом этапе транспортные средства, которые будут использоваться при выполнении каботажных перевозок, должны быть оборудованы тахографами и средствами спутниковой навигации. В период до окончания второго этапа при осуществлении каботажных перевозок на борту транспортных средств будут находиться специальные разрешения, выданные компетентными органами в установленном порядке, и бортовые журналы с информацией, подтверждающей правомерность осуществления таких перевозок.

Да, избежать всего этого, к сожалению, не получится: уровень развития информационных технологий пока не позволяет собрать вместе итоги контрольной работы всех стран-интегра-



Сергей НЕГРЕЙ, заместитель директора Департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии.

торов. В то же время, как обещают в ЕЭК, упомянутые разрешения не будут квотироваться и, соответственно, дефицитными они тоже не будут. Использоваться эти документы будут исключительно для ведения мониторинга осуществления каботажных перевозок.

В период с начала третьего этапа реализации Программы каботажные перевозки грузов будут осуществляться после предварительного информирования. Подача заявки на перевозку будет происходить в электронном виде в уполномоченный орган той страны, по территории которой будет осуществляться каботажная перевозка. Саму каботажную перевозку можно будет осуществить лишь после получения соответствующего подтверждения. Сторонами в процессе обсуждения была отвергнута возможность осуществления каботажных перевозок по уведомительному принципу: отправил информацию и поехал загружаться. Разрешительный принцип позволяет отсеять тех перевозчиков, которые прежде допускали нарушения законодательства, занимаются теневым бизнесом.

Оценка ситуации на рынке автотранспортных услуг, как это закреплено в Программе, будет проводиться ежегодно. Соответственно, с учетом результатов мониторинга будут приниматься решения о дальнейшем открытии внутренних рынков, в том числе каботажных автомобильных перевозок грузов. Впрочем, предусмотрена возможность и «заднего хода»: страны смогут «отсе-

кать» отдельные регионы от участия в Программе в случае, если на внутреннем рынке будет складываться реальная угроза превалирования перевозчиков из других государств.

В ходе обсуждения Программы высказывались различные мнения. Не всех участников рынка устраивает нынешняя редакция документа, не все интересы, по мнению иных экспертов, в нем учтены. Так, **Валерий Алексеев, вице-президент Российского автотранспортного союза (РАС)**, высказал мнение о том, что в ходе реализации программы следует позаботиться о том, чтобы повышалась эффективность работы не только стран, которые хотят заниматься каботажом и перевозчики которых готовы работать на соседних рынках, но, собственно, и тех рынков, которые предоставляют свою террито-

Программа даже не создает единый рынок автотранспортных услуг, а является лишь небольшой частью, по сути, началом этой работы. В целом задачи стоят более глобальные...

рию для осуществления каботажных перевозок. Ведь вопросы уровня налоговых отчислений, наполняемости региональных и государственных бюджетов, экономики местных транспортных предприятий, занятости не утрачивают своей актуальности с введением Программы и будут волновать как тех, кто осуществляет каботаж, так и тех, кто уступил перевозку коллеге из соседней страны. Это, пожалуй, главный баланс, который необходимо достигнуть при реализации Программы.

Сергей Негрей, заместитель директора Департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии, призвал относиться к документу спокойно, ведь одним из ключевых направлений деятельности в ЕАЭС должно быть создание общего рынка транспортных услуг, единого транспортного пространства путем либерализации доступа к рынку транспортных услуг, на котором создаются равные, паритетные условия по их оказанию. И тут Программа даже не создает единый рынок автотранспортных услуг, а является лишь небольшой



Ирина БЛОХИНА, заместитель начальника управления государственного автомобильного и дорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Российской Федерации.

Результаты исследований, проведенных в 2014 году, показали резкое снижение транспортной дисциплины международными перевозчиками после передачи функций транспортного контроля на внешних участках границ таможенным органам.

частью, по сути, началом этой работы. В целом задачи стоят более глобальные...

Контроль – обоюдоострое оружие

Сегодня можно с уверенностью говорить о том, что построение эффективных систем контроля за перевозками грузов в ЕАЭС – и есть одна из таких, глобальных, задач для стран-интеграторов. Пока сторонам не удастся внедрять такие формы контроля, чтобы хоть кто-нибудь о них «не порезался».

Один из свежих примеров – вступивший в силу с 24 февраля Федеральный закон Российской Федерации от 24 ноября 2014 г. № 362-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» и Кодекс Российской Федерации об ад-

министративных правонарушений в связи с совершенствованием государственного контроля за осуществлением международных автомобильных перевозок».

Новые требования российского законодательства, по мнению **Николая Борового, председателя Ассоциации «БАМАП»**, который, собственно, и поднял эту тему за круглым столом, ведут к дублированию функций транспортного контроля. Со вступлением в силу Закона № 362-ФЗ фактически восстанавливается транспортный контроль на границе Российской Федерации и Республики Беларусь за осуществлением международных автомобильных перевозок грузов, который проводился на белорусско-российской границе до 2010 года, что неприемлемо в условиях действия Договора о ЕАЭС. И это не пустые слова: пунктом 6 Приложения 1 к Протоколу о скоординированной (согласованной) транспортной политике Договора о ЕАЭС предусмотрено, что «органы транспортного (автомобильного) контроля взаимно признают документы, оформленные ими по результатам транспортного (автомобильного) контроля». В то же время, последствия двойного транспортного контроля на границе могут выразиться в снижении эффективности международных перевозок грузов, приведут к непроизводительным простоям вследствие увеличения времени на прохождение фактически еще одной границы.

Прокомментировать ситуацию взялась **Ирина Блохина, заместитель начальника управления государственного автомобильного и дорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Российской Федерации**. По ее словам, транспортный контроль создается во всех странах с целью защиты национальных рынков международных автомобильных перевозок. В России эти функции выполняет Ространснадзор, и потому нет ничего удивительного в его действиях. Результаты исследований, проведенных в 2014 году, показали резкое снижение транспортной дисциплины международными перевозчиками после передачи функций транспортного контроля на внешних участках границ таможенным органам. В частности, с белорусской стороны увеличилось число случаев выпуска с территории Таможенного союза транс-



Дмитрий ЧУРЛОВИЧ, директор СЗАО «Белфрост».

портных средств, которые не предъявили необходимых документов. Есть масса иных нарушений. Что касается конкретно 362-ФЗ... В 2014 году на белорусском внешнем участке границы было выдано около 80 тысяч уведомлений, из них 53 тысячи – белорусским перевозчикам за отсутствие у них российских разрешений. Из упомянутых 53 тысяч треть водителей, имевших на руках уведомления и предписания о явке на российский контрольный пункт, не являются, по словам Ирины Блохиной, для подтверждения устранения выявленного нарушения. А потому... Россия не оставит своего намерения контролировать транспортные потоки в рамках защиты национальных интересов.

Что касается Казахстана, то в этой стране, как рассказала представитель Ространснадзора, таможенники иногда и вовсе не знают, «что это за бумажка такая – учетный талон»... Для справки скажем: *учетный талон – это документ, выдаваемый в целях учета перевозки иностранному перевозчику органами, осуществляющими госконтроль за осуществлением международных автоперевозок, в случае, если в соответствии с международными договорами России осуществление перевозки допускается без российского разрешения, а также в случае, если перевозка осуществляется в соответствии с многосторонним разрешением.*

Однако на практике все выглядит не столь односложно. **Сергей Дубина, начальник управления автомобильного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь**, считает, что 57 ты-

сяч случаев, когда, въезжая в Беларусь, перевозчик на борту не имеет российского разрешения, – это вовсе не свидетельство 57 тысяч нарушений законодательства. Ведь в дальнейшем перевозчик может забрать разрешительный документ, продолжить поездку и далее, въехав в Россию, погасить уведомление, предоставив его в органы транспортного контроля.

Таких ситуаций масса. Ведь Россия в условиях дефицита своих разрешений призвала развивать кооперацию, создавать предприятия на ее территории и дальше работать по принципу перцепки. Скажем, белорусский перевоз-

На некоторых трассах транспортный контроль упрощенный, где-то он вообще отсутствует. Вот и возникают проблемы. Иногда инспекторы не вносят информацию в базу (автомобиль может приехать на него раньше, чем база обновилась, и так далее).

чик ввозит груз на территорию своей страны, откуда дальше груз везет уже российский автомобиль. Его водитель прибывает на пункт контроля, просит погасить уведомление, однако его не гасят по причине того, что... автомобиль, в отношении которого уведомление было выдано, не приехал. Парадокс.

Или другая ситуация. Белорусский автомобиль ввозит груз в Беларусь, где происходит его поломка, и дальше груз везет другой автомобиль. На контрольном пункте уведомление не соглашается погасить потому, что... регистрационный номер автомобиля не совпадает с номером того транспортного средства, который ввез груз через внешнюю границу ЕАЭС.

Для понимания ситуации требуется анализ, точные цифры и факты, а не голословные обвинения в том, что перевозчики из Беларуси – недобросовестные участники внешнеэкономической деятельности. В пользу этого вывода говорят и слова **Дмитрия Чурловича, директора СЗАО «Белфрост»**, успешно работающего на рынке международных автоперевозок и экспедирования грузов с 1994 года:



Борис АБРАМОВ, главный специалист-эксперт отдела Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК.

– Часто сам за рулем перевозжу грузы. Нормы законодательства, связанные с оборотом уведомлений, в Беларуси соблюдаются неукоснительно. Факты, которые приводились, скорее, указывают на единичные случаи либо технические проблемы. На некоторых трассах транспортный контроль упрощенный, где-то он вообще отсутствует. Вот и возникают проблемы. Иногда инспекторы не вносят информацию в базу (автомобиль может приехать на него раньше, чем база обновилась, и так далее).

Схемы взаимодействия будут отрабатываться между таможенными органами государств, между органами транспортного контроля и между таможенными органами и органами транспортного контроля. Если на межведомственном уровне информационные системы уже работают, то сейчас важно организовать такое же взаимодействие на межнациональном уровне.

Может, это и является основной причиной того, что часть уведомлений не отмечаются на российских пунктах контроля?..

Сами же россияне в новой норме законодательства ничего предосудительного не видят и убеждены в том, что 362-ФЗ направлен, скорее, против

тех перевозчиков из Прибалтики или Польши, которые везут переоформленные грузы, на которые распространяется торговое эмбарго.

По сложившейся проблеме высказались многие. Думан Дуйсенбай сообщил о том, что в связи с обращением белорусского Минтранса уже направлен запрос в Минтранс России и даже получен ответ о том, что предпринимаемые меры никаким образом не противоречат положениям Договора о ЕАЭС, не ущемляют интересов стран-партнеров. В складывающейся ситуации представитель ЕЭК предложил направить соответствующее обращение, в котором была бы изложена суть проблемы, в Правительство Российской Федерации. Он выразил надежду на то, что российская сторона скорректирует положения федерального закона и пропишет в нем необходимое исключение для перевозчиков четырех, а в перспективе – пяти стран ЕАЭС.

А в будущем, – высказал свое субъективное мнение Думан Дуйсенбай, – принятие подобных мер требует наличия аргументов в их пользу и детальных обоснований, подтверждающих их необходимость.

В целом, если говорить о вопросах совершенствования транспортного контроля, улучшения взаимодействия таможенных и транспортных органов государств – членов ЕАЭС, то работа будет вестись, как заметил **Борис Абрамов, главный специалист-эксперт отдела Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК**, в направлении создания интегрированных баз данных, реестров документов, используемых при междонародной перевозке грузов автотранспортом.

Схемы взаимодействия будут отрабатываться между таможенными органами государств, между органами транспортного контроля и между таможенными органами и органами транспортного контроля. Если на межведомственном уровне информационные системы уже работают, то сейчас важно организовать такое же взаимодействие на межнациональном уровне.

Кроме того, в целях повышения эффективности транспортного контроля рассматривается возможность разработки единых реестров и классификаторов опасных грузов, транспортных средств и справочников для их использования при проведении транспортного контроля на внешней границе ЕАЭС.



Михаил РОТОВ, заместитель начальника отдела транспортного контроля Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК.

Они облегчат таможенникам работу.

Для упрощения перемещения товаров, а также автомобильных транспортных средств, создания единых подходов при организации эффективного контроля на внешней границе ЕАЭС потребуются формирование специальной нормативной правовой базы. **Михаил Ротов, заместитель начальника отдела транспортного контроля Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК**, сообщил о том, что уже подготовлены и проходят согласования проекты ряда документов. В ближайшее время свет увидят *Требования по осуществлению контроля на внешней границе ЕАЭС* (разработчик – Минтранс России); *Порядок возврата (задержания) транспортных средств на внешней границе таможенной территории ЕАЭС и Правила урегулирования спорных ситуаций в случае их возникновения с перевозчиками третьих стран* (разработчик – Минтранс Беларуси). Особое внимание уделяется проекту российского документа, ведь он будет заключать в себе алгоритм действий контролирующих органов и детализацию выполнения процедур сотрудниками таможенных органов на внешней границе ЕАЭС.

Процедуры информационного взаимодействия между органами транспортного контроля государств-членов ЕАЭС будут строиться на основе интегрированной информационной системы внешней взаимной торговли. В рамках этой системы появится возможность в режиме, близком к реальному времени, обеспечить учет всех резуль-

татов транспортного контроля в национальных информационных системах, организовать взаимодействие между ними. К интегрированной системе будут иметь доступ не только государственные органы, но также и пользователи, которые регистрируются на сайте ЕЭК. Система позволит получать необходимую информацию, касающуюся перемещения автотранспортных средств и режима работы пунктов пропуска, требований к документам, подтверждающим право на осуществление международных автоперевозок, процедур проведения транспортного контроля, ответственности за нарушения условий перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом.

Все, о чем говорилось на конференции и за круглым столом, было обобщено в меморандум, который, в свою

Процедуры информационного взаимодействия между органами транспортного контроля государств-членов ЕАЭС будут строиться на основе интегрированной информационной системы внешней взаимной торговли. В рамках этой системы появится возможность в режиме, близком к реальному времени, обеспечить учет всех результатов транспортного контроля в национальных информационных системах, организовать взаимодействие между ними. К интегрированной системе будут иметь доступ не только государственные органы, но также и пользователи, которые регистрируются на сайте ЕЭК.

очередь, в виде обращения о поддержке и содействии транспортному сообществу направлен в Правительства стран-интеграторов. Впрочем, отдельные представители органов государственного управления принимали участие в дискуссии, так что можно не сомневаться – голос бизнеса не останется неуслышанным.

Вячеслав САДКОВСКИЙ,
фото автора.

На протяжении многих лет у нас в стране на различных уровнях ведется разговор о развитии транспортно-логистического потенциала республики. Все осознают необходимость использования выгодного географического положения Республики Беларусь, которая находится практически в центре Европы, на пересечении важных транспортных коридоров, связывающих ЕС и созданный не так давно ЕАЭС. Грех не воспользоваться таким положением.

Ограничения на дорогах: зачем нас ограничивают?



Динамика есть, но отрицательная

Несомненно, Правительством принимается ряд мер. Это, в частности, разработка программы развития логистического потенциала до 2015 года. Результатом реализации этой программы является, в том числе, строительство и открытие транспортно-логистических центров. Практически каждый год открываются несколько таких объектов. Казалось бы, вот теперь логистика будет у нас на высоком уровне! Но на практике происходит, к сожалению, иначе...

Такие данные приводит Всемирный банк, который совместно с университетом города Турку (Финляндия) раз в два года проводит исследования и определяет LPI (Logistics Performance Index – индекс развития логистики). Парадокс: количество ТЛЦ с каждым годом увеличивается, а LPI нашей страны снижается. Для примера приведем лишь некоторые данные: в 2007 году наша страна занимала 74-е место, а в 2014-м – уже скатилась на 99-е. Очевидно, что динамика отрицательная, мы теряем свои позиции. Зададимся вопросом: почему так происходит?

Построение эффективной логистической системы требует комплексного подхода, который учитывает множество факторов. И зачастую пренебрежение, возможно, и не самым важным фактором или его игнорирование может сделать всю систему неэффективной.

Рассмотрим на конкретных примерах, где находятся те якоря, которые тянут ко дну нашу транспортную логистику с точки зрения одного из важнейших участников этого процесса – перевозчика.

Ограничения на дорогах – кому это выгодно?

Два раза в год у перевозчиков наступает время, когда вводятся ограничения на дорогах Республики Беларусь.

Первый случай – это сезонные ограничения, которые вводятся в начале весны сроком на 1 месяц, как правило, с 20 марта по 20 апреля. В этот период на некоторых дорогах снижается максимальная допустимая нагрузка на ось или группу осей транспортного средства. То есть если дорога рассчитана на нагрузку 10 тонн, то в этот

период ее могут снизить в зависимости от состояния дороги до 9, 8, 7 или 6 тонн. Вроде бы и намерения благие: предотвратить разрушение дорог, когда они подвержены наибольшему риску. Несомненно, дорожники приводят весомые аргументы, а вот ко мнению других участников транспортно-логистического процесса кто-нибудь прислушался?

Перевозчик вынужден грузить на транспортное средство меньше груза, чем может перевезти. Норма загрузки снижается порой до 40 процентов. В свою очередь, транспортные затраты не снижаются. Ставки фрахта остаются прежними, следовательно, грузоотправитель вынужден закладывать транспортные расходы в цену товара, а в итоге – за все рассчитывается потребитель. Вот такой замкнутый круг получается. Вроде бы дорожники и сэкономили, а мы с вами, потребители, наоборот, заплатили больше.

Страдают от этого перевозчики, заказчики, грузоотправители. Перевозчик вынужден грузить на транспортное средство меньше груза, чем может перевезти. Норма загрузки снижается порой до 40 процентов. В свою очередь, транспортные затраты не снижаются. Ставки фрахта остаются прежними, следовательно, грузоотправитель вынужден закладывать транспортные расходы в цену товара, а в итоге – за все рассчитывается потребитель. Вот такой замкнутый круг получается. Вроде бы дорожники и сэкономили, а мы с вами, потребители, наоборот, заплатили больше.

И, кстати, больше всего от этого страдают экспортеры пиломатериалов. Обычно именно дороги, ведущие к лесхозам, откуда вывозится продукция, отправляемая на экспорт, попадают на ограничения. Хотя неоднократно на самом высоком уровне говорилось о том, что экспортеры должны работать в режиме наибольшего благоприятствования в торговле. Они же приносят стране валюту!



Однако чтобы быть объективным, надо упомянуть, что в 2014 году такие ограничения не вводились, а в 2015 году через неделю после введения их отменили. Хочется надеяться, что в будущем все-таки Министерство транспорта и коммуникаций целиком откажется от столь сомнительных мер.

Второй случай ограничения – по температурному режиму. Они вводятся в период с 20 мая по 31 августа. При температуре воздуха более 25 градусов запрещается движение грузового транспорта с 11.00 до 21.00, если нагрузка на ось превышает 6 тонн. Причем параметр 6 тонн установлен для «эталонной оси», а для первой оси грузовика вообще ограничение 5,5 тонны. Цель данных ограничений все та же – предотвратить преждевременное разрушение дорожного покрытия. А

Вдумаемся: более чем одну треть календарного года перевозчики сталкиваются с ограничениями, которые уж никаким образом не способствуют развитию транзитного потенциала Беларуси.

теперь взгляд с другой стороны «баррикад», где «держат оборону» перевозчики, экспедиторы, таможенные представители, грузополучатели и другие участники перевозочного процесса.

Моделируем ситуацию...

Товар, доставляемый автомобильным транспортом, следует из Европы в Республику Беларусь и должен прибыть для таможенного оформления в ТЛЦ «Минск-Белтаможсервис», который расположен на 17-м километре автодороги Минск–Дзержинск в месте, известном как «бывший мотель». Въехав на территорию страны через п/п «Козловичи» и пройдя необходимые пограничные и таможенные формальности, мы через 4 с половиной часа уже можем быть на ТЛЦ, но вот незадача: в 11 часов наступает запрет на движение, в связи с чем водители вынуждены коротать время на стоянке под палящими лучами солнца в ожидании заветного времени – 21.00, когда можно продолжить движение. А на стоянку все прибывают и прибывают машины: ведь у наших западных соседей нет температурных ограничений!

И вот стукнуло 9 часов вечера: все машины, а к этому времени их скапливается немало, дружно начинают движе-

ние. Что сказали бы экологи, оказались они здесь в этот момент? Как они оценят ущерб экологии, наносимый одновременным запуском двигателей сотни машин! Начав движение в сторону Минска, спустя некоторое время водители попадают в условия ограниченной видимости, так как наступает ночь. Вот тут хочется задать вопрос уже специалистам по безопасности дорожного движения и Государственной автомобильной инспекции. Способствует ли движение в ночное время повышению безопасности дорожного движения?..

Кроме этого, вряд ли водителю удастся полноценно отдохнуть и восстановить свои силы, находясь на солнцепеке с 11 до 21 часа. Таким образом, нарастает фактор опасности: не отдохнувший водитель интенсивно движется в темное время суток. В результате – высокий риск ДТП, повреждения груза, транспортного средства и, самое главное, гибели людей.

Но продолжим выстраивать модель нашей ситуации. Через 4 с половиной часа транспорт все же прибывает на ТЛЦ «Минск-Белтаможсервис». На часах – половина второго ночи. В это время ТЛЦ не работает. Машина стоит в ожидании рассвета, т.е. 8.00, когда начнут работу сотрудники таможни, декларанты, таможенные представители и т.д. Но количество машин за ночь значительно увеличилось, ведь на границе работа не прекращалась! И вот в восемь утра на ТЛЦ начинается «вавилонское столпотворение»: водители спешат в течение 2 часов с момента открытия таможни сдать транзитные декларации для их закрытия, т.к. иначе это будет административное таможенное правонарушение, за которое перевозчик будет привлечен к ответственности. Декларанты, в свою очередь,

стремятся быстрее сдать свои декларации, а грузополучатели заинтересованы в быстрой таможенной очистке груза и возможности выгрузить его до момента окончания работы склада. В общем, у каждого – свои насущные проблемы...

А вот после 11.00 транспортный поток куда-то исчезает. А почему? Ответ очевиден и понятен: наступает время запрета движения. Следующий пик активности настанет на следующее утро – в 8.00. К чему весь этот хронометраж?

А к тому, что если грузопотоки были бы равномерными, машины прибывали бы также равномерно, и хаоса и ненужной суеты было бы значительно меньше. Да и нервы всех участвующих в процессе – водителей таможенников, декларантов, грузополучателей – удалось бы сберечь.

А теперь подсчитаем...

Простой подсчет позволяет определить, что под сезонными ограничениями мы находимся **1** месяц, под температурными – **3** месяца и **10** дней, а суммарно – **4** месяца **10** дней.

А что касается пресловутой сохранности дорог, о которой так любят говорить наши ответственные должностные лица, так у нас уже основные транзитные дороги платные, и недалеко то время, когда и все остальными дорогами также будут таковыми. Логичный вопрос: если мы платим за дороги, следовательно, должны иметь возможность пользоваться ими тогда, когда нам это необходимо. Или это несправедливое требование? А сохранность дорог при таком раскладе следует обеспечивать качественным строительством, ремонтом и должным уходом за дорожным покрытием.





ДЛЯ СРАВНЕНИЯ:

Большинство европейских стран, в том числе и Республика Беларусь, допускает 40 тонн. Сравните и почувствуйте разницу. Как вы думаете, в какие порты пошли контейнеры с тяжелыми грузами? Ответ очевиден...

Оглянемся на Европу...

В качестве положительных примеров хочется сослаться на опыт стран-лидеров с максимально высоким LPI. Лично мне кажутся очень привлекательными меры, принятые в Швеции – стране, которая по уровню развития логистики уже на протяжении нескольких лет входит в десятку наиболее привлекательных в Европе. Нельзя сказать, что географически Швеция находится на перекрестке европейских дорог, скорее наоборот, где-то на северной окраине Европы. Но, тем не менее, имея выход к морю, в целях привлечения грузопотоков в свои порты, шведы внедрили электронный документооборот. И это позволило им свести к минимуму количество административных процедур, увеличить скорость прохождения информации через заинтересованные ведомства, а также упростить таможенное администрирование. А для перевозчиков было установлено ограничение по допустимой общей массе автопоезда в 60 тонн (при наличии не менее 5 осей).

Шведское королевство получило дополнительные грузопотоки, дополнительные рабочие места, увеличение прибыли и, следовательно, по-

ступление налогов. Другой пример: Королевство Нидерланды. Самый известный и большой порт в Нидерландах – славный город Роттердам. Он, кстати, и самый большой порт Европы, который на протяжении многих веков оспаривал этот титул в конкурентной борьбе с немецким Гамбургом. Начиная с 70-х годов прошлого века Гамбург начал сдавать свои позиции, хотя немецкая экономика превосходит по многим показателям экономику Нидерландов.

За счет чего Роттердам вырвался в лидеры? Конечно, факторов много, но, несомненно, важную роль сыграло введение допустимой общей массы автопоездов 50 тонн в отличие от 40–44 тонн в Германии. Кроме того, в Германии в выходные дни вводится ограничение на движение грузовых транспортных средств по территории страны. А Нидерланды не стали вводить такие ограничения, следовательно, заказчики перевозки и, соответственно, экспедиторы устремили свои взоры в сторону Роттердама. Ведь выгода здесь очевидна: груз в порту будет обработан максимально быстро, загружен на транспортные средства, которые немедленно отправятся к пункту назначения без необходимости стоять в выходные дни в связи с запретом на движение...

Вернемся к родным пенатам и реалиям нашей страны. Хочется, чтобы руководители нашей транспортной отрасли обратили внимание, наконец, на эти набравшие проблемы и урегулировали их в интересах всех участников транспортно-логистического процесса. Раз и навсегда.

**Александр КОМАРОВ,
фото автора.**

Дальнобойщик – водитель и кинозвезда

Не подлежит сомнению тот факт, что нередко режиссеры объектом внимания для создания кинообразов выбирают водителей-дальнобойщиков. В различных картинах они представлены по-разному. Что объединяет эти художественные образы с их реальными прототипами, а что является чистым вымыслом и плодом воображения? Уверен, что читателям журнала «TIR» это будет интересно...



В Штатах профессия водителя-дальнобойщика наиболее тесно связана с реальным образом жизни. В американских фильмах дальнобойщик может быть героем различного рода боевиков: драматических («Изо всех сил»), фантастических и даже комедийных («Космические дальнобойщики»). Фильмов на эту тему снято великое множество, так что перечислять их в этой статье мы, конечно, не будем. Однако мало кто знает героев, которые стали реальными прообразами известных и даже культовых фильмов, прославляющих «романтиков руля и колеса» и поднимающих престиж этой профессии.

И далеко за примерами ходить не надо. Так, герой фильма «Изо всех сил», бедный дальнобойщик Линкольн Хоук, в исполнении мега-звезды Сильвестра Сталлоне выигрывает престижный турнир по армрестлингу. По сюжету фильма, он подрабатывает такими боями. Однако смысл бескомпромиссной борьбы героя отнюдь не деньги и не ценный приз, а любовь его сына.

Примечательно, что этот фильм победил на конкурсе Young Artist Awards в номинации «Лучший семейный фильм

в жанре драма». Порой, действительно, ради семьи дальнобойщики каждый день совершают подвиги. Однако прообразом героя картины стал Джон Ричард Брэнк, в реальной жизни – профессиональный армрестлер, 26-кратный (!) чемпион мира, легенда армспорта. Но он был отнюдь не дальнобойщиком, и потому выигранный в качестве приза грузовик продал и купил заднеприводный двухместный спорткар. И после турнира профессию авиамеханика сменил.

Примечательно, что свой первый чемпионат мира, организованный кинокомпанией Warner Brothers, он выиграл в 18 лет, а в прошлом году в свои 50 лет занял призовое место. Но это совсем другая история, хотя и не менее драматичная. А герой упомянутой нами киноленты остается верен своей профессии до конца... фильма.

В многочисленных зарубежных триллерах, снятых по большей части в Австралии, таких как «Максимальное ускорение», «Грузовик-призрак», с участием зловещих грузовиков образ дальнобойщика и вовсе теряется, сливаясь с его машиной, что подчеркивает технократическую опасность подчинения человека технике. Похожие апокалиптические картины мы видим, например, в фильме «Безумный Макс». Зато в мистических триллерах дальнобойщик, наоборот, противостоит некой нечисти, с которой он встречается на опасном месте дороги, за которым скрывается очень страшная тайна. Это в чем-то напоминает небезызвестные «страшные истории» дальнобойщиков.

Иногда дальнобойщики становятся героями фантастических и даже авантюрных боевиков, как в фильме «Космические дальнобойщики», герои которого



С. Сталлоне с прототипом своего героя Д.Брзенком.

просто решили подзаработать, перевезя сомнительный груз. Так что в вечности этой профессии зрителю сомневаться, пожалуй, не стоит.

И все же только отечественные фильмы о дальнбойщиках отражают загадочное мировосприятие славянской души. Наш дальнбойщик – это, прежде всего, семьянин. И не беда, если герой советской комедии «Семьянин», дальнбойщик Иван Колыванов, уличен в многоженстве. В конце фильма, на суде его оправдывают как добросовестного работника и... заботливого мужа. Возможно, и существовал реально прообраз этого персонажа, однако об этом история, как обычно, многозначительно умалчивает. Подобная семейная тематика фигурирует и в довольно свежей российско-украинской комедии (2010 год) «Мама напрокат».

Жаль, что в реальности жизнь водителя-дальнбойщика жизнь совсем не такая героическая, романтическая и лучезарная, как показывают в кино... Но, как справедливо заметил один мой знакомый дальнбойщик, главное, что «не мы похожи на киногероев, а киногерои стараются быть чем-то похожими на нас...».

Часто отечественные режиссеры снимают о дальнбойщиках мелодрамы, а также любимые многими сериалы. Популярность их доказывает неугасаемый интерес к жизни представителей этой важной профессии. В мелодраматический

сюжет российского сериала часто органично вплетаются элементы приключенческой комедии. Именно такой, приключенческой, мелодрамой является фильм 2008 года «Муха» – о приключениях дальнбойщика. А российская криминальная драма 2003 года «Трио» имеет также и психологический подтекст (разве могут мирно ужиться в одной фуру двое мужчин и одна женщина?!).

Образы дальнбойщиков разных стран имеют много общего и в то же время – целый ряд национальных, так сказать, особенностей. Например, американские дальнбой, в отличие от российских, совершенно не разбираются в собственных автомобилях: автотрассы и даже стоянки в Америке оборудованы множеством сервисных центров. «Киношные» дальнбойщики, получается, отражают реальный менталитет представителей этой профессии.

Совсем по-другому создается образ дальнбойщика в русской кинокультуре. Его впору называть мифическим, если не сакральным, ведь отважным, мужественным и благородным водителям многотонных фур и грузовиков посвящаются песни, слагаются стихи, об их тяжелых буднях снимают фильмы.

А почему? А потому, что дальний рейс в воображении обывателя – это романтика удивительных странствий, захватывающие приключения и беспорядочные, но искренние романтические отношения со случайными попугачами и, наконец, авантюрные приключения с соблазном быстрой наживы. Как правило, такие сюжеты привлекают широкую зрительскую аудиторию и именно их режиссеры стараются взять за основу своих сценариев.

Те же из нас, у кого хорошо развито чувство прекрасного, при слове «дальнбойщик» представляют себе живописные просторы родной земли (или пустыни, или горные серпантины – кому что ближе) с ее бескрайними лесами, полями и «голубыми глазами озер».

Жаль, что в реальности жизнь водителя-дальнбойщика совсем не такая героическая, романтическая и лучезарная, как показывают в кино... Но, как справедливо заметил один мой знакомый дальнбойщик, главное, что «не мы похожи на киногероев, а киногерои стараются быть чем-то похожими на нас...».

Я согласен. Именно это и является главным.

**Дмитрий ХАРЬКОВСКИЙ,
фото из открытых источников.**



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

Транспорт России

Медиапартнеры

Морские вести

МОРСКИЕ ПОРТЫ

Морской флот

MS

МОРСКОЙ БИЗНЕС

COMPASS

Transinfo

Партнер



Организатор:

U-EXPO

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
OCTOBER **2015**

ОДЕССА, МОРСКОЙ ВОКЗАЛ
ODESSA, MARINE TERMINAL

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



www.smc.odessa.ua

РММ «МедиаКомпрес Украина»
«MediaCompress Ukraine»
15, ул. Жуковского, Одесса, Украина, 65026
15, Зілковського стр., Одеса, Україна, 65026
тел./fax: +38 (0482) 305-099
e-mail: odessa@mediacompress.com.ua

