JOURNAL
TIR
TransInfoRoad

Transinfo.by
БЕЛОРУССКИЙ ПОРТАЛ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

№ 10 (25) октябрь 2015 г.

ПАРТНЕРЫ

«Платон» – самая масштабная система оплаты дорог в Европе и Азии



стр. 2

Интеграция

Пройдем ли таможню?

стр. 4

Будьте бдительны!

Синдром хамелеона

стр. 40

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЧЕРНОМОРСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ

MEDIACOMPASS UKRAINE
ADVERTISING-NEWS AGENCY

20-22 ОКТЯБРЯ OCTOBER 2015 | ОДЕССА, МОРСКОЙ ВОКЗАЛ ODESSA, MARINE TERMINAL

17-я Международная выставка по транспорту и логистике «ТРАНСУКРАИНА 2015»

- Транспортные системы, внутренние и международные перевозки
- Экспедирование и логистика
- Порты и терминалы
- Технологическое оборудование и средства механизации погрузочно-разгрузочных работ
- Оборудование и спецтехника
- Системы управления, связи и энергосбережения
- Страхование и инвестиционные программы
- Логистика контейнерных перевозок
- Элеваторное оборудование. Погрузчики, штаблеры, тележки, лебедки

Специализированная выставка "ТРАНСРЕЙЛ УКРАИНА 2015"

- Производство и ремонт подвижного состава
- Железнодорожная инфраструктура, пути, сигнальное оборудование, стрелки, мосты
- Проектирование и ремонт железных дорог
- Архитектура железнодорожных вокзалов
- Обслуживание пассажиров
- Профессиональное обучение

Специализированная выставка «КОММЕРЧЕСКИЙ И МУНИЦИПАЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ 2015»

- Коммерческие автомобили: легковые, грузовые, тягачи
- Автобусы: городские, туристические
- Прицепы, фургоны и прицепные устройства
- Дорожно-строительная техника
- Автозапчасти, шины, аксессуары, для больших авто
- Страхование, лизинг, кредитование

18-я Международная конференция по транспорту и логистике

- Пути развития транспортной инфраструктуры Украины и ближнего зарубежья
- Инвестиционные проекты в транспортной отрасли
- Нормативно-правовое регулирование транспортной деятельности
- Интермодальные перевозки. Транспортная логистика
- Безопасность, страхование на транспорте

12-я Международная выставка по судоходству, судостроению и развитию портов «Одесса 2015»

- Судостроительная и судоремонтная промышленность (судостроительные и судоремонтные заводы, ПКБ);
- Оборудование для судостроения, судоремонта, гидротехнического строительства;
- Судовые устройства, навигационные системы и оборудование, энергетические судовые установки;
- Сварочное оборудование и технологии для судостроения и судоремонта;
- Порты, портовое оборудование, портовое обслуживание;
- Морское и речное судоходство;
- Отраслевые услуги: страхование, сюрвейерское обслуживание, агентирование, регистрация, классификация, консалтинг, морское образование и наука;
- Экология и безопасность на водном транспорте;
- Спецодежда, защитные средства, символика.

www.smc.odessa.ua

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР
GENERAL PARTNER

ООО «ТИС»
Одесская обл., с. Визирка, ул. Чапаева, 50
тел.: +38 0482-300-700,
факс: +38 0482-300-735
e-mail: info@tis.ua, www.tis.ua

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ТРЕВЕЛ АГЕНТ

Aquavita

ОРГАНИЗАТОР
ORGANIZER

РІА "МедіаКомпас Україна"/"MediaCompass Ukraine"
15, вул. Жуковського, Одеса, Україна, 65026
15, Zhukovskogo str., Odessa, Ukraine, 65026
tel./fax: +38 (0482) 355-999,
e-mail: odessa@mediacompass.com.ua

содержание

Партнеры
«ПЛАТОН» – САМАЯ МАСШТАБНАЯ СИСТЕМА ОПЛАТЫ ДОРОГ В ЕВРОПЕ И АЗИИ 2

Интеграция
ПРОЙДЕМ ЛИ ТАМОЖНЮ? 4

Продолжение следует
ПРОГРАММА НОВАЯ – ПРОБЛЕМЫ СТАРЫЕ 12

Конкурс
И МАСТЕРСТВО, И ВДОХНОВЕНИЕ... 18

Под стук колес
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, ИЛИ ПОЧЕМУ НЕ ВЕЗЕМ В ВАГОНАХ? 28

Компетентное мнение
«МЫ ПЛАНИРУЕМ СОЗДАТЬ ЕДИНЫЙ ЦЕНТР УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ...» 36

Злободневно
ГДЕ МОЖНО ВЗВЕСИТЬСЯ? 38

Будьте бдительны!
СИНДРОМ ХАМЕЛЕОНА 40

Обочина
ПРИДОРОЖНЫЙ СЕРВИС, ИЛИ ОСТАНОВКА – ЭТО ТОЖЕ ЧАСТЬ ПУТИ 44

JOURNAL TIR TransInfoRoad

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

Учредитель: ОДО «Современные логистические системы». г. Минск, пр. Дзержинского, 69/2.

Главный редактор:
Дина КИРИЛЛОВА.

Распространение: интернет-журнал рассылается пользователям Белорусского портала грузоперевозок Transinfo.by и доступен для скачивания в режиме свободного доступа.

Издается с 2013 года, периодичность — 1 раз в месяц.

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

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

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



Чуть больше месяца осталось до ввода в эксплуатацию самой внушительной системы оплаты дорог «Платон» в России. О ней известно немного: 50 775 километров платных дорог, 481 рамка контроля, 138 центров обслуживания, авансовая схема платежей. Поэтому о том, как будет работать «Платон» и в чем его особенности, мы спросили у внешнего ведущего консультанта по оплате дорожных сборов группы компаний Е100 Даниила КРЕЦА.

Даниил Крец:

«Платон» – самая масштабная система оплаты дорог в Европе и Азии»

– Даниил Викторович, расскажите, что собой представляет система «Платон»?

– Сейчас самое большое событие в отрасли грузоперевозок – это «Платон», а именно оплата дорожных сборов на территории Российской Федерации для грузовых автомобилей массой более 12 тонн. Старт «Платона» запланирован на 15 ноября 2015 года. Знаю, что проект находится на строгом контроле, идет в срок и его перенос не планируется. Поэтому Е100 уже сейчас ведет активную информационную поддержку своих клиентов по вводу оплаты дорожных сборов в России.

За 4 года группа компаний Е100 стала лидером по предоставлению нетопливных услуг для перевозчиков. Это существенно выделяет Е100 на фоне других топливных карт, ведь с нами сейчас мож-

но проехать по платным дорогам в 25 странах Европы и Азии. А это, согласитесь, бесценный опыт.

Любой проект по оплате дорожных сборов содержит в себе огромное количество деталей и нюансов, начиная от регистрации в системе до ее ежедневной эксплуатации. И «Платон» не исключение.

Здесь важно всегда помнить, что незнание водителем или руководителем фирмы того или иного аспекта по оплате дорог может привести не только к штрафам, но и зачастую к остановке транспорта. А это колоссальные издержки и неустойки. Поэтому уже сейчас так важно правильно подготовить и проинформировать перевозчиков до старта, ведь это самая масштабная система оплаты дорог за многие годы.

– Если сравнивать «Платон» с уже действующими системами оплаты, в чем, основываясь на своем опыте, Вы видите их отличия?

– Действительно, у E100 внушительный опыт работы с оплатой дорожных сборов. Например, в 2013 году группа компаний E100 стала самым популярным провайдером предоставления услуг по оплате дорожных сборов в Беларуси в системе BelToll среди международных топливных карт. За две недели до старта мы зарегистрировали порядка 20 000 бортовых устройств. Почти пятьдесят сотрудников E100 еще задолго до старта системы консультировали клиентов компании, помогали правильно заполнять все документы и отвечали на любые вопросы грузоперевозчиков. Кроме этого, благодаря грамотной информационной поддержке перевозчиков и безупречному сервису, в 2013 году TollCollect выбрала E100 своим маркетинговым партнером по информированию польских перевозчиков о специфике оплаты дорожных сборов в Германии.

Это только два факта, подтверждающих, что никогда нельзя оставлять перевозчика в неизвестности. Всегда нужно доносить до него всю необходимую информацию, помогающую в дальнейшем избежать заоблачных штрафов и долгой остановки транспорта.

Если же непосредственно сравнивать «Платон» с системами оплаты в других государствах, то можно сказать, что она относительно проста и удобна. Система работает на базе GSM-связи (как немецкая, словацкая) с дополнительной возможностью оплаты дорог маршрутной картой или бортовым устройством. К примеру, тот же BelToll в Республике Беларусь имеет ряд отличий. Там в машине обязательно должно быть бортовое устройство, нет других «инструментов» для внесения платы, работает микроволновая технология, позволяющая с помощью рамок контроля и бортовых устройств регистрировать оплату в системе.

Те же рамки стационарного контроля у «Платона» установлены не для оплаты, а для сканирования номеров грузовиков и служат, скорее, для контроля, нежели фиксации факта оплаты.

Отличие есть и в оплате. С «Платоном» на лицевом счету пользователя системы всегда должны быть деньги. Ведь система будет работать только на авансовой схеме. Кроме того, в России установлен единый тариф за километр пройденного пути по платной дороге – 3,73 рубля. В европейских странах все намного сложнее: есть много факторов, таких, как класс эмиссии Евро, количество осей, время суток и другие моменты.

В заключение могу сказать, что все же на данном этапе сложно говорить о каких-то плюсах и минусах системы, ведь в каждой стране есть своя специфика. Как показывает практика, все они выявятся самостоятельно после старта и первого года эксплуатации.

– Скажите, как будет производиться оплата в системе?

– Как я уже говорил выше, это будет авансовая схема платежа. Более конкретно могу сказать, что в системе «Платон» оплатить дороги можно несколькими способами. Первый – это оформление водителем разовой маршрутной карты в пункте обслуживания. Второй вариант – использование бортового устройства.

– Немаловажный вопрос: что грозит за неоплату дорог в России?

– Штраф за неоплату в системе «Платон» достаточно внушительный. От 450 000 (примерно 6 000 €) до 1 000 000 (примерно 14 000 €). В данной ситуации самое неприятное – остановка транспорта. Здесь приходится платить неустойку заказчику и другие издержки, плюс – машина не сможет работать и приносить доход. Каждый перевозчик может подтвердить, как это тяжело.

Именно поэтому E100 с первого дня оказывает самую квалифицированную поддержку не только перевозчикам, но и их водителям на всех этапах. А это залог того, что фуры с E100 будут беспрепятственно ездить по дорогам любой страны.

– И последний, может, немного провокационный вопрос: почему E100 оказывает консультационную помощь международным автомобильным перевозчикам?

– Имея в базе несколько тысяч международных автомобильных перевозчиков, E100 считает своим долгом помочь им в этом сложном проекте. Одним из преимуществ карт E100 является их многофункциональность. Работая по принципу «Одна карта – море возможностей», уже много лет компания предоставляет перевозчикам не только возможность заправиться, но и оплатить дороги, воспользоваться сервисом, паромом, вернуть НДС и многое другое. Мы стремимся к тому, чтобы с E100 можно было оплачивать все платные дороги Европы и Азии, а у перевозчиков формировалось понимание того, что E100 – это не просто топливная карта. В этом проекте мы тоже хотим быть первыми. Ведь, как говорится, все помнят первого человека, покорившего космос.

Беседовала
Надежда ШИГАНОВА.

Пройдем ли таможню?



Нынешний год существенно изменил лицо евразийской интеграции. Начал действовать Договор о Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС), тут же к тройке первых подписантов примкнула Армения, а спустя семь месяцев – Кыргызстан. Итого, пять. Пять стран, пять национальных позиций. Самое простое сравнение, которое приходит при этом в голову, – с пальцами на руке. Ведь их тоже пять. И, как ни крути, а *«скоординированная, согласованная или единая политика»* совершенно необходима для того, чтобы «пятерня» заработала. Только слаженные действия пальцев, какими бы разными они ни казались с виду, могут позволить собрать их в жменю, сжать в кулак или, если хотите, сложить в кукиш (что в современной экономической политике, как показывает жизнь, тоже не последнее дело). Но договориться о том, как действовать всем сообща, сходу не получается: как ни складывай «пальцы», а все равно, нет-нет, а один или два вылезут в сторону.

Вопросов, по которым не удается пока достичь понимания, немало. И среди них есть те, которые самым непосредственным или косвенным образом касаются таможенного дела. В том, насколько справедливы и объективны эти слова, можно было убедиться на 6-й Международной научно-практической конференции «От Таможенного союза к Евразийскому экономическому союзу: современность и перспективы», которая прошла в сентябре. Для участия в ней в Минск съехались представители государственных администраций всех пяти стран-членов ЕАЭС, а также Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), Всемирной таможенной организации и т.д. О чем же говорили и спорили эксперты?..

Старт большой работы

На пороге 2015 г. страны-интеграторы были полны ожиданий. По словам **Владимира ГОШИНА, члена Коллегии (Министра) по таможенному сотрудничеству Евразийской экономической комиссии (ЕЭК),** нормативные документы давали некоторое определение Единому экономическому пространству, в условиях которого страны жили какое-то время, но не вносили полной ясности по поводу его принципиальных отличий от Таможенного союза. Евразийский экономический союз, в этом смысле, получил более понятные очертания: в Договоре о ЕАЭС и иных документах прописаны 4 главные свободы – движения услуг, товаров, капиталов, рабочей силы. Мнения о степени такой свободы высказывались разные, но, к примеру, Александр Лукашенко, Председатель Высшего Евразийского экономического совета, Президент Республики Беларусь, фундаментом ЕАЭС считает *полную отмену изъятий и ограничений в движении товаров.* Относительно простоты и легкости предстоящей работы иллюзий никто не строил. В ЕЭК подчеркивали: само подписание Договора о союзе является стартом большой работы, которую еще предстоит проделать странам на пути экономической интеграции.

Что же получилось по факту? Владимир Гошин пока разводит руками:

– *Разумеется, всем нам уже с 1 января хотелось бы в полной мере ощутить, что союз наступил и мы сделали большой качественный шаг вперед. Но 1 января граждане в разных странах – членах ЕАЭС вряд ли почувствовали серьезные изменения в своей жизни. Да и сегодня таких изменений пока нет...*

Понятно, отдельные шаги сделаны, но в целом картина видится именно такой. Не готовые в один момент открыть свои рынки партнеры по интеграции отдали предпочтение поэтапной либерализации, планы реализации которой напоминают сложное расписание движения. Нужны примеры? Пожалуйста. В настоящее время в странах ЕАЭС уже функционирует единый рынок услуг. Всего 43 сектора. Из них по 23 секторам формирование единого рынка осуществляется с 1 января 2015 г. для всех государств – членов ЕАЭС. По 8 секторам для Беларуси и России единый рынок услуг сформирован с нынешнего года, для Армении – с 12 мая текущего года; для Казахстана – заработает в соответствии с планами



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

либерализации, но не позднее 1 января 2025 г. По 6 секторам для Казахстана правила единого рынка услуг будут действовать с 1 января 2016 г.. По другим 6 секторам услуг правила единого рынка услуг для Казахстана не действуют... Или вот еще. Как ожидается, с 1 января 2016 г. должен начать работать общий рынок лекарственных средств и медицинской техники: Минздравы пяти стран сейчас договариваются, как запускать лекарства на общий рынок. Общий рынок электроэнергии должен быть сформирован только к 2019 г., а нефти, газа и нефтепродуктов – не позднее 2025 г.

Интересы транспортной отрасли, многие вопросы формирования единого рынка транспортных услуг отодвинуты к обозримым горизонтам времени. Самый спорный вопрос здесь, пожалуй, – об отмене разрешений на перевозку товаров автомобильным транспортом «в/из третьих стран». И для того, чтобы уйти от разрешительной системы и белорусский перевозчик мог беспрепятственно возить грузы из Европы в Россию, Казахстан или Кыргызстан, идут очень и очень сложные переговоры. Отдельные эксперты относят вероятность решения этих проблем к 2025 г. Но, – с надеждой смотрит в будущее Владимир Гошин, – может быть, стороны договорятся и раньше... И предлагает бизнесу с пониманием относиться к происходящему:

– *Если в интеграции продвигаться слишком быстро, существует опасность,*



Андрей БЕЛЬЯНИНОВ, руководитель Федеральной таможенной службы Российской Федерации.

что мы можем сделать не вполне качественный продукт, чего-то не предусмотреть. Перед нашими глазами яркий пример такого развития событий – проблемы Шенгенской зоны и Евросоюза, который испытывает сейчас серьезное давление...

Создание условий для развития таможенного дела, сокращения нагрузки на участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД), ускорения внешнеторговых операций при постоянном росте объемов пересекающих границу товаров в контексте развития интеграции представляется одной из самых важных задач. И самых непростых. Следует учитывать тот факт, что решение этих вопросов неразрывно связано с урегулированием норм налогового, финансового, денежно-кредитного и иного законодательства.

Андрей БЕЛЬЯНИНОВ, **руководитель Федеральной таможенной службы Российской Федерации,** выражает свое мнение по поводу происходящего:

– На таможенных службах всегда, что называется, тренируются, здесь проходят обкатку самые разные процессы. Таможня была локомотивом при создании нормативной базы и рамочных условий формирования Таможенного союза. Сейчас уже работаем в формате ЕЭП...

И результаты этой работы, по его словам, вполне осязаемые: существенное сокращение времени таможенного декларирования и в целом таможенных операций, унификация порядка таможенного администрирования, включая единые правила декларирования товаров и уплаты таможенных платежей, установление единых правил определения таможенной стоимости товаров, страны происхождения, согласованность принципов взимания косвенных налогов при экспорте и импорте товаров, выполнении работ, оказании услуг и т.д.

Некоторое замешательство стран-партнеров на старте не убавило, впрочем, привлекательности интеграционных процессов: они позитивно оцениваются другими государствами. К партнерству с ЕАЭС интерес проявляют Вьетнам, с которым уже официально подписано соглашение о создании зоны свободной торговли, а также Иран, Китай, Южная Корея.

Кстати, о Китае. Именно в Поднебесную сейчас устремляется вектор международного сотрудничества ЕАЭС. Если совсем недавно активно рассматривался вопрос о создании общих транзитных систем с Евросоюзом, то на сегодняшний день, по ряду причин, инициативу в обсуждении этих вопросов перехватил Китай. Владимир Гошин делится планами:

– На перспективу можно говорить о создании трансконтинентальной системы таможенного транзита. Мы рассчитываем реализовать эту идею в рамках сопряжения двух экономических проектов — ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути, о создании которого заявил Китай. Надеюсь, тесное сотрудничество наших стран позволит реализовать глобальную идею КНР по созданию экономического пояса, который свяжет Китай и Европу через страны ЕАЭС.

Более того, китайские коллеги уже предложили подумать о взаимном признании уполномоченных экономических операторов. Получается, в отношении решения отдельных вопросов они готовы двигаться даже быстрее, чем мы, члены ЕАЭС...

Впечатляют и масштабы интеграции: ЕАЭС занимает 1-е место в мире по площади, которая составляет около 20 млн кв. км, 7-е место – по численности населения стран (более 180 млн человек). Совокупный ВВП превышает 4 трлн долл. США. Как отметил руководитель российской ФТС, *«мы уже вполне взрослые ребята, пора нам двигаться дальше.. Нам есть что сказать таможенному сообществу мира»*. И предложил, в частности, организовать во Всемирной таможенной организации свой, евразийский дивизион. Чтобы ЕАЭС выступал как самостоятельный член, имел свое юридическое лицо.

Но нельзя не согласиться с Владимиром Гошиным, который уверен: для сотрудничества на взаимовыгодных условиях с третьими странами *«необходимо сначала устранить проблемы в своем доме»*. Это правда. Вернемся к образу, с которого мы начали разговор: чтобы протянуть для приветствия ладонь новому партнеру, нужно, чтобы рука тебя слушалась.

Важность взаимопонимания внутри ЕАЭС готов отстаивать и **Армен ГЕВОРКЯН, заместитель Министра финансов Республики Армения:** *«В складывающихся реалиях, находясь в общем экономическом пространстве, для каждого государства-члена ЕАЭС помимо внутренних проблем особое значение приобретает решение стратегических задач развития пространства в целом»*. И спустя какое-то время добавляет: *«Армения всегда готова к проведению скоординированной и согласованной политики на всем пространстве ЕАЭС с целью концентрации общих усилий, своевременного решения возникающих проблем в рамках существующих экономических возможностей, а также предупреждения их возможного дальнейшего влияния.*

Только совместными усилиями мы сможем достичь повышения конкурентоспособности экономик, создания условий для стабильного развития. Взаимоприемлемый вариант может быть найден, когда одна сторона не отрицает полностью позицию другой стороны, а готова дискутировать, искать компромисс».

О позиции Армении несколько слов стоит сказать особо. Страна, как видится, готова к конструктивному диалогу и по ряду вопросов может предложить интересные решения. Собственный опыт развития подсказывает ей: дойти к цели можно разными дорогами, нужно только постараться найти их. Чего стоит желание Армении диверсифицировать транспортное сообщение с территорией остальных стран ЕАЭС, от которых она оторвана. Армен Геворкян объясняет:

– Пока нас связывает одна маленькая сухопутная дорога через Кавказский хребет, которая в осенне-зимний период подвержена обвалам. Закрывается «Верхний Ларс», и республика оказывается отрезанной от всех. Сейчас прорабатываются новые решения: без устойчивых транспортных связей трудно увеличивать объемы взаимной торговли. Будем расширять транспортные возможности, к примеру, искать выход через Иран на Каспий и далее доставлять товары паромом в Россию. Да, это большой круг, но альтернативные пути доставки нужны...



Армен ГЕВОРКЯН, заместитель Министра финансов Республики Армения.

В части решения вопросов, касающихся компетенций таможни, большие надежды возлагаются на проект Таможенного кодекса ЕАЭС, который сейчас активно обсуждается партнерами по интеграции. Новый кодифицированный документ уже в ближайшее время должен сменить отставший от жизни Таможенный кодекс Таможенного союза. Впрочем, мнения по этому поводу есть разные.

Таможенный кодекс: «мы скоро будем жить по-новому?»

Спустя буквально две недели после таможенной конференции пресс-служба ЕЭК со ссылкой на Владимира Гошина распространила заявление о том, что подготовка Таможенного кодекса ЕАЭС вступила в завершающую стадию. Это заявление было сделано по итогам 15-го заседания рабочей группы по совершенствованию таможенного законодательства. Одновременно сообщалось о том, что на заседании сторонам удалось снять ряд разногласий по проекту Таможенного кодекса, а принципиальные вопросы по закреплению в нем принципа резидентства, а также изменению подходов к взиманию косвенных налогов будут дополнительно рассмотрены на заседании Совета ЕЭК.

Не может не радовать оперативность, с которой эксперты нашли понимание. Впрочем, в отсутствие информации о том, по каким именно вопросам сняты



Андрей БЕЛЬЯНИНОВ и Председатель Государственного таможенного комитета Республики Беларусь Юрий СЕНЬКО (справа).

разногласия, стоит вернуться к дискуссии, происходившей в преддверие Дня таможенника, и выслушать мнения ее участников о перспективах стратегически важного документа.

«Не думаю, что преувеличу, если скажу, что Таможенный кодекс ЕАЭС – самый ожидаемый и обсуждаемый сейчас как бизнесом, так и таможенными администрациями стран документ, — считает член Коллегии (Министр) по таможенному сотрудничеству ЕЭК. — *По итогам внутригосударственного согласования проекта было получено порядка полутора тысяч замечаний и предложений только от Беларуси, России и Казахстана. Сейчас к этой работе подключились новые участники интеграционного объединения — Армения и Кыргызстан. Полученные замечания носят как технический, так и концептуальный характер».*

Деловое сообщество пяти стран имеет свои резоны ожидать новый Таможенный кодекс: его проект оказался едва ли не первым масштабным документом, в разработке которого бизнес принимал непосредственное участие.

Документ по сравнению с ныне действующим кодексом должен получить ряд преимуществ. Так, по словам Владимира Гошина, авторы проекта постарались обеспечить максимальную унификацию таможенного регулирования в государствах – членах ЕАЭС, минимизировать количество отсылок к национальному законодательству, привести терминологию в соответствие с Договором о ЕАЭС, учесть положения международных конвенций по таможенным вопросам. Не остались без внимания вопросы модернизации таможенного регулирования с учетом современного уровня развития информационных систем.

Однако по объективным причинам не все задуманное удалось реализовать в полной мере. Так, не получилось полностью избежать отсылок к национальному уровню. Таможенное законодательство неразрывно связано с налоговым, валютным, банковским, административным, гражданским законодательством, а по сравнению с таможенным делом эти сферы в рамках ЕАЭС еще недостаточно унифицированы. И некоторые отсылки пришлось оставить.

Таможенный кодекс ЕАЭС ориентирован на электронный документооборот. В проекте предусматриваются возможности совершения в автоматическом режиме таможенных операций, связанных с регистрацией деклараций и выпуском товаров, а также подачи декларации в электронном виде без представления документов, на основании которых она заполнена.

В ЕЭК убеждены: новый кодекс позволит упростить процедуру оформления товаров, реализовать идею электронного документооборота, сократить временные и финансовые издержки для бизнеса при совершении таможенных процедур. В нем прописано и использование механизма «единого окна» при совершении таможенных операций, в том числе связанных с прибытием, убытием и декларированием товаров. Все новации перечислять не будем.

Однако самое время спросить, какие вопросы в таможенном законодательстве остаются неурегулированными? Многие из тех «белых пятен», барьеров и ограничений, которые существуют на внутреннем рынке и которые еще только предстоит устранить, по мнению Владимира Гошина, лежат скорее в экономической плоскости, нежели сугубо таможенной. Так, на уровне глав правительств будет обсуждаться проблема отсутствия единых правил признания товаров, произведенных из иностранных на территории свободных экономических зон. По этим вопросам уже на протяжении пяти лет стороны не могут договориться. Ожидает своего решения и вопрос обеспечения единого механизма применения международных конвенций (например, Киотской конвенции или Стамбульской конвенции о временном ввозе). Трудности в его решении обусловлены тем, что все страны имеют различный «объем присоединения» и,

соответственно, отличающиеся обязательства.

На сегодняшний день существует коллизия в законодательствах, транспортном и таможенном. Таможенное законодательство не разрешает иностранным грузовикам, которые находятся на временном ввозе или ввезены как транспортное средство международной перевозки, осуществлять внутренние перевозки по территории ЕАЭС. А транспортное законодательство разрешает это делать. По словам представителя ЕЭК, когда писалось таможенное законодательство, возобладал принцип поддержки национального перевозчика: пусть работают свои, а не иностранцы. Сейчас эксперты приравнивают это решение к барьерам. И вопрос обсуждается с коллегами из транспортного блока: разрешить такие перевозки? Вычеркнуть запрет из таможенного законодательства? Но пока никто не готов сказать, как это решение отразится на транспорте.

Не находит пока своего решения и вопрос о возможности и, собственно, необходимости компенсаций тем странам, которые пострадали в результате введения партнерами по ЕАЭС торговых санкций и ограничений. Никто не оспаривает права государства вводить такие, односторонние, меры. Это допускает та же ВТО. Но что делать с теми государствами, которые сами таких ограничений не вводили, но оказываются заложниками своих союзнических обязательств?.. Кто-то из партнеров по интеграции считает, что необходимо прописать соответствующие нормы в наднациональном законодательстве, кому-то достаточно возможности решения этих вопросов на уровне двустороннего и даже межведомственного взаимодействия.

Все эти проблемы не лучшим образом сказываются на предпринимательской деятельности, удлиняют, усложняют и делают более дорогими логистические цепочки.

И вот уж совсем неожиданный вираж в дискуссии по поводу содержания нового Таможенного кодекса. Это как раз тот случай, когда, как говорилось выше, некоторые замечания сторон *«носят концептуальный характер»*.

Хотя кодекс и готовился при активном участии Казахстана, за год мнение экспертов из этой страны изменилось. И с их стороны возник вопрос: а что если кодекс будет носить рамочный характер? И единой останется только система таможенного транзита? У Владимира Гошина по этому поводу возникли встречные вопросы: если так, то порядок заявления таможенных процедур следует отнести на национальный уровень? Туда же – порядок заполнения деклараций, формы деклараций?... Представитель ЕЭК утрировал, конечно, но, по его словам, такие предложения настораживают. Анализируя ситуацию, он рассказал:

– Мы уже провели несколько встреч, но пока представители Казахстана настаивают на своем. Вопрос будет выноситься на уровень вице-премьеров, но может достигнуть и более высокого уровня. Ведь все это говорит об отходе от достигнутых ранее договоренностей.

Тут, пожалуй, можно вспомнить его же слова, сказанные 26 марта в Санкт-Петербурге на VI форуме Ассоциации европейского бизнеса «Северное измерение». Тогда, в частности, Владимир Гошин выразил уверенность в том, что таможенное регулирование в ЕАЭС должно быть наднациональным:

– Ни в одной из стран союза не должно быть особенностей в данной области. Это моя принципиальная позиция, и прошедшие пять лет показали, что, как только мы даем возможность национальным администрациям вводить свои особые условия, мы тут же натыкаемся на ряд серьезных противоречий и между таможенными органами, и между странами.

Кроме всего, если вернуться на несколько лет назад, можно вспомнить, что одной из причин разработки нового Таможенного кодекса как раз и признавалась необходимость исключить особенности национального таможенного регулирования по аналогии с Евросоюзом, где таможенное законодательство по максимуму регулируется на уровне наднациональных отношений...

Учитывая все сказанное, когда же можно было бы ожидать подписания Таможенного кодекса ЕАЭС? Тем более, что эти сроки уже неоднократно корректировались. Главы правительств в этом плане настроены решительно. Вот *на заседании Евразийского межправительственного совета, который проходил в Гродно 8 сентября, глава Правительства Российской Федерации Дмитрий Медведев напомнил участникам заседания, что Таможенный кодекс ЕАЭС должен быть направлен на подписание до конца 2015 г.*

А что думают по этому поводу эксперты?

У белорусской стороны принципиальных возражений и несогласованных предложений не осталось. По словам



Даулет ЕРГОЖИН, Председатель Комитета государственных доходов Республики Казахстан.

Юрия СЕНЬКО, **Председателя Государственного таможенного комитета Республики Беларусь**, все замечания с нашей стороны учтены. Глава белорусского ГТК убежден:

– За оставшееся время все формальности будут в странах ЕАЭС выполнены, и в 2016 году мы ждем вступления в силу Таможенного кодекса ЕАЭС.

В ЕЭК также рассчитывают на то, что ведомства стран евразийской «пятерки», ответственные за доработку нового таможенного законодательства, приложат все усилия, чтобы свести к нулю имеющиеся разногласия, найти компромиссные решения и выдержать заявленные сроки. Что ж, последние заявления, поступающие из ЕЭК, убеждают в том, что такой ход развития событий вполне возможен.

Импонирует позиция Армении. На вопрос о том, успеют ли страны согласовать в текущем году проект нового Таможенного кодекса, Армен Геворкян улыбнулся:

– У нас есть исторический опыт ударного труда. Мы приложим все усилия, ведь Таможенный кодекс – это один из самых важных элементов интеграции. Уверен, мы успеем...

Принцип резидентства: друг или враг?

Говоря об особенностях происходящей в настоящее время работы по совершенствованию таможенного законодательства, мы умышленно умолчали об одном крайне важном вопросе, о который партнеры по интеграции сломали уже немало копий. Возможность отмены так называемого принципа резидентства. На текущий момент хозяйствующий субъект подает таможенную декларацию таможенным органам той страны, в которой он зарегистрирован. Это далеко не всегда удобно. Более того, препятствие представляется бизнесу настолько существенным, что в *перечне ограничений и барьеров, мешающих свободному движению товаров,* который был сформирован при подготовке Договора о ЕАЭС, принцип резидентства занимает первую строку.

Владимир Гошин поясняет:

– Мы постарались объяснить правительствам стран – членов ЕАЭС, что для того, чтобы отменить принцип резидентства и разрешить участникам ВЭД подавать декларации в любой стране союза, мало исключить статью 368 Таможенного кодекса. Нужно проделать очень большой объем работ по изменению валютного, налогового, административного, банковского и других законодательств. Это целый пласт работ, но при желании все это можно сделать.

И вот желания, как оказалось, у разных стран разные. Беларусь, к примеру, выступает, горячим сторонником отмены принципа, а Казахстан долгое время отстаивал позицию преждевременности его отмены. Лиха беда начало. Если пять месяцев назад стороны, рассматривая вопрос об отмене принципа резидентства, пришли к заключению, что вернуться к его обсуждению необходимо не раньше 2020 г., то в ходе таможенной конференции **Даулет ЕРГОЖИН, Председатель Комитета государственных доходов Республики Казахстан**, и вовсе сообщил о том, что его страна направила в ЕЭК предложения по исключению этого вопроса из повестки дня, а самих норм – из Таможенного кодекса ЕАЭС.

Свою позицию, в частности, Даулет Ергожин обосновал следующим образом:

– Принцип резидентства должен сохраниться. Налогоплательщик той или иной страны должен растамаживаться там, где он зарегистрирован. Ведь возникает вопрос: если дать возможность налогоплательщику, например, из Казахстана растамаживать и уплачивать налог на добавленную стоимость в любой из стран ЕАЭС (пусть это будет Армения или Беларусь), то как возвращать НДС, если он вернет товар? Какой бюджет будет возвращать пла-

тельщику НДС? Бюджет Беларуси будет возвращать НДС компании, которая зарегистрирована в Казахстане? Или, к примеру, компания из Беларуси начнет растаможивать товар в Казахстане, и тогда мы будем возвращать налог из своей казны?

Это начнет рушить выстроенную систему налогообложения, которая сегодня действует на основе межгосударственных соглашений. В отношении косвенных налогов четко расписан порядок и механизм учета товаров, пересекающих государственные границы. Отмена принципа резидентства в ЕАЭС несет высокий риск перетока товаров, создания условий для контрабанды, в том числе для создания схем по уклонению от уплаты налогов.

В свою очередь Андрей Бельянинов отметил, что позиция Казахстана относительно отмены принципа резидентства аргументирована и заслуживает самого внимательного изучения. Хотя она и небесспорна.

Окончательные выводы делать преждевременно. Да и по заверениям Владимира Гошина, *«с партнерами по ЕАЭС сейчас происходят консультации, будут проводиться рабочие встречи и в рамках ЕЭК. Мы детально обсудим имеющиеся у сторон опасения...».*

Требуется авторитетный арбитр

Многими из тех вопросов, которые кажутся партнерам по интеграции порой трудноразрешимыми, мог бы заняться Суд Евразийского экономического союза. Сюда, кстати, могут быть отнесены и проблемы, связанные с применением таможенного законодательства. Уже сейчас именно так часто и происходит. Как рассказал **Александр ФЕДОРЦОВ, Председатель Суда Евразийского экономического союза,** значительная часть обращений из тех, что поступают в суд, напрямую связаны с таможенным регулированием и иными взаимосвязанными вопросами, что, естественно, влечет для субъектов хозяйствования обязательства по таможенным, налоговым, иным платежам, влияет на порядок выпуска товаров в свободное обращение. Более того, международные судебные органы, по его словам, наделяются полномочиями не только в части разрешения споров, но и осуществления толкования норм законодательства, и обеспечения его единообразного применения государствами-членами и органами союза.



Александр ФЕДОРЦОВ, Председатель Суда Евразийского экономического союза.

Однако пока евразийский суд, по мнению экспертов, не дотягивает до уровня аналогичных институтов в той же Европе. Для того чтобы понять, как могут работать такие механизмы при их должной отладке, достаточно привести один пример. В наших реалиях, если таможенный орган принял решение о классификации товара, а потом, через год, передумал и отозвал свое решение, то хозяйствующему субъекту насчитываются платежи за весь период времени, прошедшего с момента принятия первого решения. Похожие ситуации рассматривались Европейским судом, но привлекает внимание решение, которое было принято. Рассмотрев ситуацию, в Европе суд принял решение о том, что, если таможенный орган на первом этапе вынес неверное решение, он, тем не менее, еще полгода должен оформлять товары прежним кодом.

Все для того, чтобы соблюсти права субъектов хозяйствования, которые в свою очередь получают возможность приспособиться к новому классификационному решению. О том, чтобы ввести код задним числом, и речи не идет... Что называется, почувствуйте разницу.

Впрочем, не только таможенное законодательство, но само общее право в ЕАЭС только формируются. И все еще может быть...

Виктор КОСМИН, фото автора.

Программа новая – проблемы старые



Проект концепции Программы развития логистической системы Республики Беларусь на 2016-2020 гг. был одобрен 4 сентября 2015 г. на заседании коллегии Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. В соответствии с процедурой, после утверждения проекта концепции Программы начинается разработка самого проекта Программы с последующим его утверждением Советом Министров Республики Беларусь.

Итак, Концепция утверждена, идет разработка самой Программы. Ждать осталось совсем немного, и все заинтересованные увидят, наконец, долгожданную Программу развития логистической системы Республики Беларусь на 2016-2020 гг. Журнал «TIR» как специализированное отраслевое издание, безусловно, отслеживает «этапы большого пути». И это понятно, ведь следующая пятилетка явно будет непростой для Беларуси, и те приоритеты развития логистической системы, которые будут отражены в Программе, должны предопределить не только условия работы транспортно-логистической отрасли, но и ее результативность в целом.

Очертим круг проблем...

Для начала приведем несколько очень важных цифровых показателей, наглядно характеризующих положение дел в отрасли. В соответствии с выполненной НАН Беларуси оценкой эффективности реализации Программы развития логистической системы республики до 2015 года (далее – Программа) инвестиции в основной капитал в учитываемых логистических центрах (ЛЦ) в 2013 году составили **1628,9 млрд рублей** и возросли по сравнению с 2011 годом в **3,1 раза**. Наибольший рост инвестиций в основной капитал ЛЦ наблюдался из иностранных источников (без кредитов (займов) иностранных банков): их объемы за 2011-2013 гг. увеличились в **7,6 раза**. Соответственно, вырос и ***удельный вес иностранных инвестиций в структуре инвестиций в основной капитал ЛЦ с 10 % в 2011 г. до 25 % в 2013 г.***

Беларусь не смогла привлечь значимых инвесторов в логистический сектор, за исключением некоторых зарубежных застройщиков, которые возвели складские площади и сейчас продают их либо сдают в аренду. Так, с 2010 года в строительство логистической инфраструктуры нашей страны было вложено порядка 0,690 млрд евро. В то же время, например, Украина только в 2012-2014 годах привлекла в логистический сектор более 2,2 млрд евро.

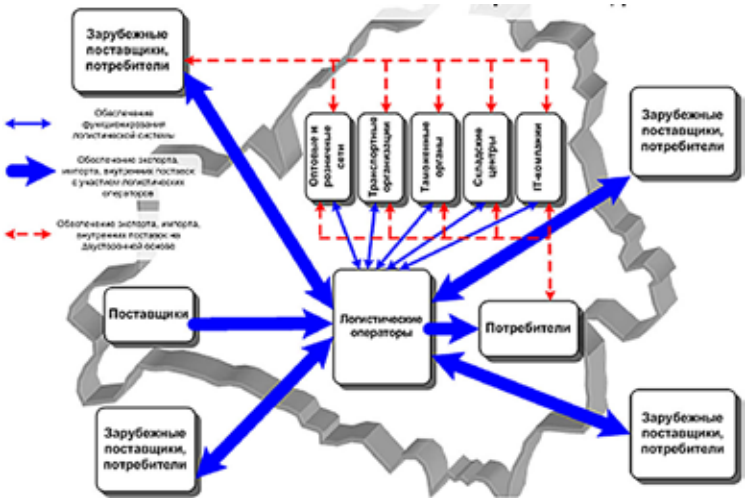
Проведенный НАН Беларуси анализ реализации мероприятий Программы неопровержимо свидетельствует:

не выполнена разработка бизнес-планов по модернизации материальной базы существующих организаций оптовой торговли для оказания ими дополнительных логистических услуг;

не осуществлены организация строительства и развитие объектов сервисной инфраструктуры ЛЦ, в том числе гостиниц, организаций розничной торговли, общественного питания, автостоянок и др.;

не организованы стажировка профессорско-преподавательского состава, осуществляющего подготовку кадров в области логистики, за границей и консультации с ведущими зарубежными специалистами.

Некоторые мероприятия были выполнены, однако не в полном объеме или же включают в себя незначительный объем работ. **Выполнение некоторых мероприятий Программы не привело к ожидаемым результатам.**



Логистическая система Республики Беларусь.

В общем, результаты реализации Программы таковы:

1) *Привлечение дополнительных инвестиций, образование новых инновационных рабочих мест* – дополнительные инвестиции привлечены. По данным отчета Нацстата, в 2011 году было задействовано 3939 человек, в 2012 году – 4367 человек, а в 2013 году их количество составило 5126 человек, что на 1187 больше, чем в 2011 году, т.е. наблюдается рост.

2) *Увеличение доходов от транспортно-логистической деятельности, в том числе при организации перевозок транзитных грузов, экспорта транспортных услуг и обеспечения вклада отрасли «Транспорт» в ВВП, до 9%.* Так, экспорт услуг логистическими центрами в 2013 году составил 43 296 тыс. долл. и **снизился на 3,7 %** по сравнению с 2012 г. Доля транспортных услуг в экспорте услуг ЛЦ в 2013 г. составила 53%. Удельный вес экспорта услуг ЛЦ в общем экспорте услуг Республики Беларусь в 2011 г. составил **0,92 %**, в 2012 г. – **0,63 %,** в 2013 г. – **0,59 %,** т.е. идет его снижение.

Приведенные данные в определенной мере все же говорят о том, что действующие ЛЦ преимущественно работают на внутреннем рынке и тем самым способствуют совершенствованию инфраструктуры оптовой торговли. Экспорт же услуг ЛЦ не оказывает существенного влияния на общий экспорт услуг Республики Беларусь. Удельный вес валовой добавленной стоимости в ВВП вида экономической деятельности «Транспорт» по итогам 2009 г. составил 5,4 %, в 2010 г. – 5,5 %, в 2011 г. – 5,8 %, в 2012 г. – 6 %.

3) *Использование логистических принципов в оптовой торговле повысило эффективность и качество услуг организаций*

оптовой торговли страны. Формирование более крупных оптовых организаций в форме оптово-логистических центров привело к сокращению числа мелких и средних оптовых организаций, не способных выдержать конкуренцию с крупными оптовыми структурами. Так, число организаций оптовой торговли в Республике Беларусь в 2007 г. составляло 10715 единиц, в 2013 г. их количество возросло до 15411 единиц (увеличилось в 1,4 раза). В структуре оптового товарооборота доля малых организаций снизилась с 52,7% в 2011 г. до 43,2 % в 2013 г., доля крупных организаций возросла с 9,4% в 2011 г. до 18,4% в 2013 г. Также увеличилось количество складских площадей класса «А» и «В». Эти данные также могут косвенно свидетельствовать о влиянии реализации Программы на совершенствование оптовой торговли в стране.

Нам придется снова прибегнуть к цифровым аргументам, т.к. в данном случае это необходимо. Итак, анализ статистических данных, опубликованных Нацстатом, показывает, что объем логистических услуг, оказанных организациями, осуществляющими логистическую, транспортно-экспедиционную деятельность, в фактически действовавших ценах в 2014 году по сравнению с 2013 годом вырос на 38,3% и составил 1517 млрд рублей. Указанный рост обеспечен за счет роста логистических услуг логистическими операторами на арендованных структурных элементах ЛЦ в 3,3 раза, логистическими операторами на складах и (или) других объектах – в 3,7 раза. Однако снизился на 15,6% объем логистических услуг, оказанных на транспортно-логистических центрах, при этом их удельный вес в общем объеме услуг составил 37,2% против 61,1% в 2013 году, на оптово-логистических центрах, торгово-логистических центрах – на 1,0%, с падением удельного веса до 14,6% (20,3% в 2013 г.). Также снизился удельный вес логистических услуг, оказанных ЛЦ, до 61,6% в 2014 году против 70% в 2013 году по причине снижения объема логистических услуг на транспортно-логистических центрах на сумму 115,4 млрд рублей (78,8%), на оптово-логистических центрах, торгово-логистических центрах – на 16,7 млрд рублей (92,5%).

Подводя итоги Программы, в качестве основных проблем функционирования логистической системы Республики Беларусь следует, очевидно, назвать следующие «болевые точки»:

- в условиях глобализации снабжение, производство и сбыт в экономике Республики Беларусь недостаточно увязаны со спросом и предложением в конкретных секторах товарного рынка, что затрудняет формирование эффективных логистических цепей поставки материальных ресурсов;
- возведение только 50% ЛЦ, запланированных Программой, указывает на неудовлетворительную привязку их к местности при выборе площадок для размещения и реальным



логистическим потокам (большинство ЛЦ построено на свободных территориях в районах нахождения кольцевых или других автомобильных дорог без учета возможностей использования железнодорожного транспорта с целью формирования мультимодальных схем доставки грузов и оптимизации логистических потоков);

- сравнительно незначительные инвестиции в логистический сектор по сравнению с соседними странами;
- сложность организации доставки с участием нескольких видов транспорта, включая недостаточно эффективное взаимодействие в начально-конечных и транзитных (пограничных) пунктах;
- отсутствие в большинстве ЛЦ комплексности выполнения логистических услуг, что чрезвычайно актуально в настоящее время;
- значительный уровень тарифных ставок аренды складских помещений класса «А» и «В»;
- основная часть созданных ЛЦ предназначена для работы с товарами народного потребления, а сегмент сырьевых ресурсов остается недостаточно освоенным;
- в значительной степени неиспользованной остается удобно территориально расположенная и коммуникационно развитая складская инфраструктура железнодорожного транспорта.

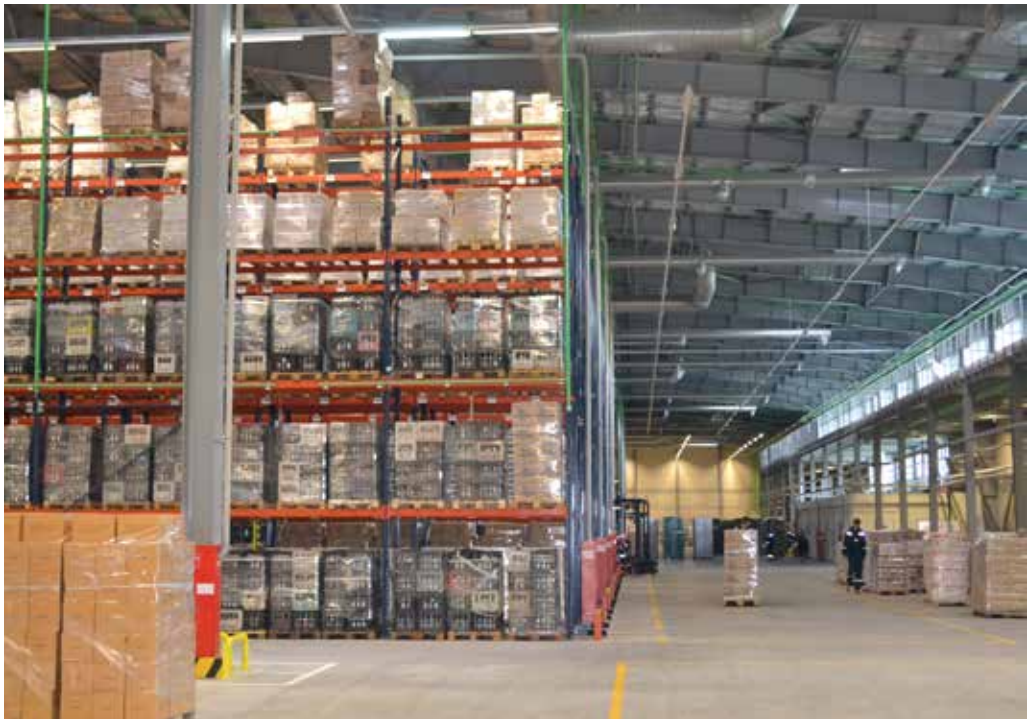
Приняты стандарты

За период действия Программы приняты ряд государственных стандартов в области логистической деятельности: СТБ 2046-2010 «Транспортно-логистический центр. Требования к техническому оснащению и транспортно-экспедиционному обслуживанию»; СТБ 2047-2010 «Логистическая деятельность. Термины и определения»; СТБ 2133-2010 «Классификация складской инфраструктуры»; СТБ 2306-2013 «Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации» и СТБ 2345-2013 «Логистическая деятельность. Требования к профессиональной компетентности персонала исполнителей логистических услуг и процедура сертификации».

Система национальной стандартизации пока не позволила придать новый импульс развитию и повышению конкурентоспособности рынка логистических услуг, а о качестве логистических услуг и их комплексности вообще речь не идет и здесь наблюдается большое отставание от ЛЦ, расположенных в странах-соседках – Литве, Латвии, Польше.

Интеграция неизбежна

Опыт реализации Программы, конечно, будет учтен при разработке проекта Программы развития логистической системы на 2016-2020 гг. Будет проанализирован и опыт развития иностранных



СТБ ПРИНЯЛИ, А ЧТО ИЗМЕНИЛОСЬ?

Указанные стандарты в своей основе базируются на применении лучших мировых практик в области логистической деятельности. Однако применяют ли их субъекты хозяйствования? Большой вопрос. Безусловно, сертификация как самих исполнителей логистических услуг, так и их персонала проводится БелГИС в добровольном порядке. Но цифры демонстрируют следующее: по состоянию на 1 сентября 2015 г. только 3 ЛЦ (ООО «Евротибас», СП «Транзит» ООО, ООО «Балтспед логистик») прошли сертификацию логистических услуг на соответствие СТБ 2306-2013 и получили соответствующие сертификаты. В процессе сертификации находятся еще 3 ЛЦ и 3 логистических оператора. Что касается сертификации персонала, то ни один субъект хозяйствования не рискнул обучить и сертифицировать персонал в соответствии с СТБ 2345-2013.

логистических систем, особенности конъюнктуры на торговом и транспортном рынках, новые тенденции в сфере глобализации и региональной интеграции, тенденции развития научно-технического прогресса, рекомендации ряда международных и общественных организаций логистической направленности и программы развития ведущих мировых логистических компаний.

Кроме того, благодаря развитым внешнеэкономическим связям, росту товаропроводящих сетей и благоприятному географическому положению, Республика Беларусь является интегрирующим звеном в торговле между государствами ЕС и государствами Азиатско-Тихоокеанского региона, что позволяет рассматривать логистическую деятельность в качестве одной из важнейших составляющих экспорта услуг. По планам Китая, сухопутный участок Нового шелкового пути также пройдет через Беларусь. Страна неизбежно будет интегрирована в мировое транспортное пространство.

Перед Республикой Беларусь стоит задача: занять достойную нишу в международных внешнеторговых потоках. Продуктивность и успешность данного процесса, так или иначе, отразятся не только на рейтинге республики по Индексу эффективности логистики LPI (The Logistics Performance Index), значения которого рассчитываются Всемирным банком с периодичностью один раз в два года (Республика Беларусь с 2014 года занимает 99-е место, Польша – 31-е, Литва – 46-е, Латвия – 36-е, Россия – 90-е, Казахстан – 88-е), но и в целом на экономике государства

Планируется что Программа развития логистической системы Республики Беларусь на 2016-2020 гг. будет включать подпрограмму «Развитие транзитного потенциала Республики Беларусь, автодорожных и железнодорожных пунктов пропуска на Государственной границе Республики Беларусь» (далее – Подпрограмма). На этом настаивает Минфин, т.к. финансирование ограничено, а объединение нескольких программ в одну позволит сэкономить средства.

Один хорошо, а четыре – лучше...

Образно говоря, партитура Программы рассчитана на «игру в четыре руки». Так, в утвержденном проекте концепции Программы в качестве заказчика-координатора Программы определено **Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь**. Заказчиком Подпрограммы в части обеспечения реализации мероприятий, направленных на внедрение современных информационных технологий пограничного контроля, является **Государственный пограничный комитет**, за обеспечение выполнения мероприятий, направленных на развитие автодорожных пунктов пропуска, отвечает **Государственный таможенный комитет**, за реализацию мер по развитию железнодорожных пунктов пропуска и укреплению технической базы межгосударственных передаточных станций – **Белорусская железная дорога.**

Прогнозы, конечно, дело рискованное...

В соответствии с экспертными оценками, годовой потенциал рынка логистических услуг Республики Беларусь оценивается в объеме более 1,5 млрд долл.

Продолжится строительство ЛЦ различной функциональности, включая ЛЦ на судоходных реках и в транспортных узлах. В результате реализации Программы развития логистической системы Республики Беларусь на 2016-2020 гг. будет построено еще 36 ЛЦ общей площадью около 1200 тыс. м^2. Доходы от логистической деятельности в 2020 году должны превысить 7 трлн рублей (в текущих ценах).

В результате реализации Подпрограммы доходы от транзита в 2020 году должны превысить 1,5 млрд долларов США. В том числе: доходы от транзита нефти по магистральным трубопроводам – 179,2 млн долл.; стоимость услуг по транзиту природного газа по магистральным трубопроводам – 481,9 млн долл.; доходы от транзита в сфере транспорта (за исключением трубопроводного транспорта) – 864 млн долл.

Планируется, что ряд инвестиционных проектов по развитию логистической инфраструктуры и инфраструктуры, необходимой для осуществления транзита по территории республики, а также мероприятия, связанные с совершенствованием законодательства, развитием международного сотрудничества, образованием, наукой, информационно-коммуникационным развитием, будут финансироваться в рамках соответствующих программ по развитию транспорта, дорожного хозяйства, энергосистемы, услуг в сфере связи, образования и информатизации либо в форме государственно-частного партнерства.

На реализацию мероприятий Подпрограммы, направленных на развитие автодорожных пунктов пропуска через Государственную границу Республики Беларусь на 2016-2020 годы, в ценах 2015 года потребуется 1581,14 млрд рублей из средств республиканского бюджета. На реализацию мероприятий Подпрограммы, направленных на развитие железнодорожных пунктов пропуска на 2016-2020 годы, – 312,0 млрд рублей, в том числе 209,9 млрд рублей из средств республиканского бюджета, и 102,1 млрд рублей из собственных средств организаций.

Планы – грандиозные

План мероприятий проекта Программы по развитию логистической системы на предстоящую пятилетку предполагает совершенствование правового обеспечения отрасли как национального, так и международного уровня (СНГ и ЕАЭС). Запланированы разработка законов «О логистической деятельности в Республике Беларусь», «О товаропроводящих (дистрибьюторских) сетях Республики Беларусь», заключение соглашений с ЕС о международных смешанных перевозках грузов и о свободе автомобильных перевозок грузов и пассажиров. Проектом Программы предполагается и создание Национальной логистической ассоциации.

В 2015-2020 годах БелНИИТ «Транстехника» проведет исследования международных и республиканских товарно-транспортных потоков, изучит техническое состояние логистической инфраструктуры. Минторг займется оценкой эффективности национальной системы товародвижения и ее логистических издержек.

Одной из приоритетных задач называется обеспечение максимальной лояльности государства при таможенном и пограничном администрировании. Обещано уменьшить правовую и техническую нагрузку, связанную с большим количеством нетарифных барьеров и документооборотом.

Продолжится модернизация международных пунктов пропуска для увеличения пропускной способности грузопотоков и ускорения их движения. В планах развитие е-технологий при проведении таможенных операций и внедрение технологий автоматического принятия решений о выпуске товаров при электронном декларировании. Госстандарт и Минторг будут работать над сертификацией субъектов логистической деятельности (ЛЦ и операторов) на соответствие СТБ 2306-2013 и СТБ 2345-2013, а «Транстехника» – над методологией оценки их эффективности.

Планы, как видим, без преувеличения грандиозные, цели – высокие и светлые, а будут ли они выполнены?.. Это зависит только от нас.

Дмитрий КУРОЧКИН,
фото автора.

И мастерство, и вдохновение...



11 и 12 сентября. Надрывный рев моторов два дня раздавался над могилевским агролесотехническим колледжем. Посвященным объяснять не нужно: на протяжении вот уже нескольких лет здесь, наряду с иными специалистами, из самых обычных мальчишек готовят водителей-международников. И потому большегрузы диковинкой не считаются. Однако в эти дни для шума моторов, звучащей из динамиков музыки, деловой суеты и улыбок на лицах был особый повод. Автодром колледжа стал площадкой для проведения очередного конкурса профмастерства водителей магистральных автопоездов. Вернее, финального этапа вот уже 9-го по счету профессионального состязания, которое год за годом организует Ассоциация «БАМАП».

Лучшие водители снова съехались изо всех уголков страны, чтобы в очередной раз выяснить, «кто ж на свете всех...» Быстрее? Сильнее? Опытнее?... Трудно сказать, что именно становится залогом успеха в таком конкурсе. Скорее всего, не одно какое-то качество, сколь бы выдающимся оно ни было, а сплав самых разных профессиональных, личных и деловых черт белорусских водителей. Предлагаем разобраться в этом любопытном вопросе, а заодно понаблюдать за тем, как происходили заезды, выслушать мнения участников, организаторов и гостей состязания. И даже заглянуть туда, где временем и людьми управляет не свисток судьи, а... обычный звонок, отсчитывающий учебные «сорокапятиминутки».

Своя формула

Моторы ревели на трассе не зря. Скорость прохождения трассы – и в соревновании по экономному вождению, и при демонстрации навыков управления автопоездом, безусловно, была важна. Так высчитывается результат: каждая секунда от старта до финиша, каждая ошибка или невыполнение водителем упражнения неизбежно добавляют ему очков. Штрафных очков. Все они последовательно плюсуются. Лучший водитель – тот, у кого их по итогу оказывается меньше. И еще, кажется, один момент в пользу скорости: *«при равенстве результатов у нескольких участников конкурса предпочтение отдается участнику, прошедшему трассу с наименьшим временем»*. Но не все так просто.

Будь водитель хоть Льюисом Хэмилтоном или Даниилом Квятом, это еще не гарантирует ему успеха в конкурсе, в целом. Тут вам не Формула-1, и у профессионального мастерства современного водителя-международника полно своих секретов. Да и чтобы попасть на трассу, нужно доказать, что ты этого достоин.

...Еще год назад, в Смолевичах, на базе государственного аграрно-технического профессионального лицея проходил отборочный, теоретический, этап конкурса. Экзамен, в котором участие приняли полсотни команд, призван был выявить уровень знаний водителей по тем вопросам, от которых



напрямую зависит безопасность и целостность доставки груза. Тут и знания ПДД, и Конвенции МДП 1975 г., и правил эксплуатации цифрового тахографа, безопасной погрузки и крепления груза. Думаете, все? Вовсе нет, экзамен включал в себя также вопросы на знание Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), и Европейского Соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)... Согласитесь, немало. Кстати, в финале оказались лишь 14 команд (и одна, пятнадцатая, выступила вне конкурса – команда ОАО «МАЗ»).

Уже в Могилеве внимательно следивший за всем происходящим



Александр Сегодник, председатель Постоянной комиссии по образованию, культуре и науке Палаты представителей Национального Собрания Республики Беларусь, назовет автопоезда *«сухопутными лайнерами, покоряющими просторы»*, а водителей-международников – их капитанами. И это сравнение, похоже, оправданное: сегодня водитель, садящийся в кабину тягача, должен обладать самым широким спектром знаний и навыков. Да, груз должен быть доставлен к заказчику максимально оперативно, в срок, но скорость – лишь один из помощников водителя. И реветь мотором нужно с умом. Впрочем, динамики, скорости на конкурсе тоже хватало. Недаром же р**уководитель спортивной команды «МАЗ Спорт-Авто» Валерий Козловский, еще один почетный гость конкурса, все норовил назвать заезды гонками.** По его словам, *«по накалу борьбы, страстей и азарта все напоминало гоночную трассу»*...

Неслучайный выбор

Заметили, теоретический отборочный этап конкурса проходил на базе одного учреждения профтехобразования, финал – на автодроме другого? Это – не случайность. **При определении нового «места встречи» выбор Могилевского государственного профессионального агролесотехнического колледжа имени К.П. Орловского, а именно таково полное название этого учебного заведения,** был осознанным. Близость к учащимся позволяет решать большое число задач, среди которых, безусловно, создание условий для непринужденного общения профессионалов нынешнего и будущего поколений. Учащиеся, говоря простым языком, могут прикоснуться к своей будущей специальности, оказаться в кабинах самых современных тягачей, задать интересующие их вопросы настоящим асам автомобильных дорог. Что касается именно могилевского колледжа...

Еще в мае этого года Ассоциация «БАМАП» в трех номинациях определяла лучшие учреждения образования и транспортные организации, принимающие участие в профподготовке водителей-международников, – «Лучшее учреждение образования», «Лучшая базовая организация» и «Лучший преподаватель года». Колледж им. К.П. Орловского стал победителем в первой из перечисленных номинаций. Как было указано, *«за значительный вклад в совершенствование учебно-материальной базы и подготовку водителей-международников»*. И финал конкурса было решено проводить именно здесь.

Пока заезды еще не начались, зададим парочку вопросов **руководителю СООО «Могилеввнештранс» Михаилу Ларченко.** Его предприятие выступает в качестве базового для коллед-



жа: значительное количество учащихся тут проходят так называемую практику. Для этих целей, по словам Михаила Ларченко, разработана специальная программа, которая предполагает, что практикант не просто отработает положенное время в мастерской, но познакомится с работой на самых разных участках предприятия.

А собственно, что это дает? Директор СООО «Могилеввнештранс» уверен:

– *Таким образом, учащийся не только имеет возможность закрепить полученные знания и навыки на практике, но получает представление о месте своей профессии, своего труда в системе работы всего предприятия. Он узнает, как оформляются и выдаются документы, как отслеживается в компании маршрут, по которому движется управляемый им автомобиль, и какие нюансы возникают в случае, если первоначально заданный маршрут вдруг изменяется... Мы стараемся сделать все, чтобы молодой водитель получил всестороннюю подготовку.*

Мое убеждение: специальность водителя-международника не может позволить своему обладателю мыслить узко. Это не просто «крути баранку, жми на педали». С пониманием молодого водителя, что он работает в системе, приходит ответственность перед другими людьми за свои действия.

Впрочем, давайте пока вернемся на конкурс. Еще чуть-чуть, и здесь начнутся заезды.



Михаил ЛАРЧЕНКО, руководитель СООО «Могилеввнештранс».

Конкурс один, цели разные

Даже то немногое, что уже сказано о конкурсе профмастерства, может помочь ответить на вопрос о целях и задачах его проведения. Безусловно, прямой ответ содержится в Положении о конкурсе, в строгом соответствии с которым он и проводится. Но давайте отвлечемся от документа и попробуем сами выяснить ответ на вопрос «А зачем?..» Тем более, что случай помог



Диагональная парковка.



Михаил СВИСТУН, судья конкурса (слева), и Геннадий БАЛЬЦЕВИЧ, председатель оргкомитета конкурса, заместитель генерального директора Ассоциации «БАМАП».

услышать самые разные мнения самых разных людей: с этим вопросом корреспондент одной из центральных белорусских газет и в шутку, и всерьез обращался и к участникам конкурса, и к его организаторам.

Одним из первых на этот вопрос ответил **Геннадий Бальцевич, председатель оргкомитета конкурса, заместитель генерального директора Ассоциации «БАМАП»:**

– Участие, а тем более победа в конкурсе профессионального мастерства – это хорошая возможность позиционировать себя на рынке, подчеркнуть уровень работы, способность выполнить ее качественно. Создать такой имидж предприятию, чтобы заказчик грузоперевозки – с учетом прочих равных – доверил тебе груз, а не кому-то другому, выбрал тебя из многих. Конечно, высокий уровень мастерства водителей, которые садятся в тягачи, упрощает этот выбор грузовладельца. Это – бонусы транспортного предприятия от участия в конкурсе.

Свои задачи перед собой ставит, разумеется, и Ассоциация «БАМАП». Требуется создать условия для повышения конкурентоспособности белорусского транспортного сектора в целом. И тут целое хитросплетение факторов. И особая атмосфера, окунаясь в которую нынешние учащиеся и будущие водители-международники лучше понимают, с чем они будут иметь дело, какие требования будут к ним предъявляться. Посмотрите, как горят глаза мальчишек, когда водители мастерски проходят крутой вираж, как они спорят о том, почему водителю не удалось выполнить сходу тот или иной элемент. Все это говорит об их увлеченности. Тут же и возможность для нынешних профессионалов, руководителей транспортных предприятий понять, чем они могут быть полезны в подготовке кадров для отрасли. И многое другое...

С этим мнением согласен **Георгий Малиновский, директор колледжа:**

– В процессе конкурса, в ходе заездов все мы – и учащиеся, и те, кто учит молодых ребят, – увидели, над чем необходимо работать...

Директор СООО «Могилевввнештранс» Михаил Ларченко видит в участии в конкурсе свои преимущества, позволяющие повышать эффективность работы предприятия:

– Можно сказать, конкурс подсказывает, какие резервы мы еще не использовали. Сейчас все включили режим экономии. Это касается, в первую очередь, расхода топлива. А оно, как известно, занимает почти треть всех расходов предприятий – 32 процента.

Да и потом, пусть учащиеся заражаются романтикой нашей работы. Какой еще другой автомобиль может сравниться с большегрузом?! Современный автопоезд не только функционален. Он служит истинным украшением любой автотрассы, его можно сравнить с красивой девушкой. Как элегантны его движения, когда им управляет профессионал...

А что же участники конкурса? Водители в своих оценках немногословны: сказываются собранность перед заездами и напряжение в ожидании результатов. И все же они с удовлетворением говорят о пользе конкурса. Так, один из его фаворитов и неоднократный победитель профессиональных состязаний прошлых лет **Александр Шамёнок, водитель ОАО «АТП № 6 г. Новополоцка»,** назвал сразу несколько плюсов своего участия:

– Конкурс помогает находиться в тонусе. Тот факт, что это состязание, дополнительно мобилизует. Все происходит быстро, динамично... Не дервенеешь за рулем.

И конечно, хорошо проверить на ограниченном пространстве и в сжатые сроки, что ты умеешь, понять, что делаешь неверно. Профессионализм повышается.

Плюс именно здесь, на конкурсе, появилось много новых знакомых, друзей. Общение тоже важно...

И это далеко не все мнения о том, каких целей помогает достичь конкурс

профмастерства, какие задачи он позволяет решать. И участники, и организаторы ставят перед собой свои задачи. И, что характерно, решают их.

Стоит, пожалуй, отметить и тот факт, что конкурс профессионального мастерства, который организует Ассоциация «БАМАП», не единственный в своем роде. На транспорте такая форма выявления лучших профессионалов и повышения имиджа своих предприятий весьма распространенная. Так, неделей позже, после того как в Могилеве состязались водители-международники, на площадке диспетчерской станции «Подкастельцы» филиала «Автотранспортное предприятие №6 г. Новополоцка» ОАО «Витебскоблавтотранс» прошли открытые областные соревнования по профессиональному мастерству водителей грузовиков и автобусов. А 29 сентября в Гомеле на базе Дворца культуры железнодорожников прошел конкурс «Машинисты нашей магистрали». Свое мастерство и знания демонстрировали работники локомотивных бригад.

Что ж, по замечанию одного из гостей нашего конкурса, *«желание стать лучшим, показать, на что ты способен, – это хорошие качества для настоящего профессионала. И победить должен именно профессионал, лучший из лучших. Это не только логика конкурса, это – логика нашего развития».*

Чуть иначе, чем прежде

Все течет, все изменяется. И конкурс профмастерства водителей магистральных автопоездов исключением из этого неписаного правила не является. Нет, в правилах проведения нынешнего конкурса радикальных изменений не произошло, но отдельные корректировки «добавили перцу».

Так, с нынешнего финала оргкомитет осуществляет видеорегистрацию выполнения упражнений, предусмотренных условиями конкурса. При возникновении спорных ситуаций видеозапись способна восстановить картину происходящего и помочь дать объективную оценку действиям водителя.

Кроме того, судейской коллегией установлен лимит контрольного времени прохождения трассы при фигурном вождении. Как отметил **Геннадий Дашкевич, главный судья конкурса, директор учебного центра «БАМАП-ВЕДЫ»**, с учетом особенностей площадки был сделан контрольный заезд и к полученному времени добавлено 15 процентов. Получается, 8 фигур водители должны проехать за 9 минут. Превышение лимита означает начисление штрафных очков.

Аналогичным образом поступили и с трассой для экономного вождения. Здесь также был сделан контрольный заезд, а его время – увеличено. Про





Геннадий ДАШКЕВИЧ, главный судья конкурса, директор учебного центра «БАМАП-ВЕДЫ».



Александр ШАМЁНОК, водитель ОАО «АТП № 6 г. Новополоцка».

запас, ведь на трассе всякое может произойти. Ее протяженность, к слову, составила 1 200 метров.

Подход организаторов к проведению заездов в целом можно назвать весьма строгим. А легкость, с которой отдельные водители-международники выполняли задания, можно объяснить лишь высоким уровнем мастерства и способностью сконцентрироваться в ответственный момент. Но никак не простотой самих заданий.

Вот некоторые выдержки из Правил. *«Тренировки на трассе запрещены». «При выполнении упражнений по движению автопоезда задним ходом открывать дверь автопоезда не допускается». «При невыполнении (пропуске) участником конкурса одной или более фигур, а также при прохождении дистанции не по схеме он не получает зачет в этой части конкурса».*

Предупредили организаторы конкурса и возможные упреки со стороны участников состязания по экономному вождению и в особенности тех, кто прошел трассу с не самым лучшим результатом, по поводу «холодного двигателя» в начале заездов. Мол, белорусский тягач (а для этой части конкурса был выставлен новенький «МАЗ») в этом состоянии «жрет» больше. Геннадий Дашкевич объяснил: *«Во-первых, на МАЗе установлен двигатель Мерседес. А во-вторых, Правилами предусмотрено, что «для обеспечения равных условий всем участникам соревнований по экономному вождению автопоезда перед началом соревнований двигатель тягача прогревается не менее 20 минут».* Тут стоит оговориться, чтобы всем было понятно: если так называемое фигурное вождение водители «сдают» на своих машинах, то при проведении экономного вождения все участники выступают на одном автопоезде.

Экономия в два раза!

Только представьте, именно такой разрыв в результатах по расходу топлива показали участники при проверке экономного вождения! По условиям этой части соревнования, каждый «участник конкурса должен преодолеть дистанцию с минимальным расходом топлива, не допуская выключение двигателя». А скоростной режим выбирать приходится самим! **Член судейской бригады Игорь Гончаров,** улыбаясь, дает необходимые пояснения:

– Водители выбирают оптимальную скорость движения с минимальным расходом топлива. Каждый должен учитывать: при повышенной скорости движения топлива расходуется больше. Есть

на этой трассе и своя «закавыка»: уже ближе к финишу водитель должен подъехать к специальной стойке, снять с нее кольцо, а через несколько метров вновь одеть его на другую стойку. Вот и решают для себя асы... С одной стороны, нужно проехать быстрее. С другой, на небольшой скорости можно на ходу и снять, и одеть кольцо. А если на скорости подлетаешь, тормозить нужно. А при трогании с места самый большой расход топлива происходит. Задача!..

И снова судья хитро улыбается...

Все так. И кому-то эту задачу удается решить, а кому-то не очень. Геннадий Бальцевич подводит к табло, на котором воедино собираются все результаты водителей:

– *Смотрите, вот у одного водителя расход топлива составил 639 граммов* (по Правилам, расход исчисляется в граммах), *а вот 1 000 граммов. Чувствуете разницу? Дистанция одна, автомобиль один, а результаты... Но лучше посмотрите на этот результат: 492 грамма! Рекорд!..*

Да, для нынешнего конкурса рекорд. Но стоит подумать и о другом: если на нашей условной трассе это повод для гордости, то на реальной – работа такого водителя способна приносить предприятию ощутимую экономию. А это уже совсем иные рекорды.

Высший пилотаж

Кто сказал, что искусство высшего пилотажа неподвластно водителям-международникам?! Кто считает, что автопоезд тяжелый и неповоротливый?! Всех скептиков участники той части конкурса, где проверялись навыки фигурного вождения, сумели убедить в своей правоте: автопоезд может делать сложные фигуры. Пускай, и на земле!

Тягачи с прицепами, длиной почти два десятка метров, буквально танцевали по площадке 100 на 120 метров: извивались «змейкой», огибали круги, с аккуратностью преодолевали «колею», словно заученными движениями парковались по диагонали, поочередно передним и задним ходом заезжали в бокс...

А чего стоит фигура «Стоп», при выполнении которой нужно деликатно, с одного торможения, сбить установленную на высоте бампера планку?! Это должен быть не удар, и даже не толчок,



Член судейской бригады Игорь ГОНЧАРОВ.

а... легкое прикосновение к ней. Настолько легкое, чтобы, упав на землю, планка не свалила стоящие перед ней кегли. При этом остановка автопоезда в обозначенной трехметровой зоне запрещена.

Или фигура «Мишень». Это последняя фигура, по выполнению которой фиксируется время всего заезда. Участник конкурса должен остановить автопоезд таким образом, чтобы вертикально закрепленная стойка на переднем бампере его автопоезда указывала как можно ближе к центру мишени, нарисованной на асфальтированной площадке. Радиус центрального круга в «Мишени» составляет всего 10 сантиметров, а водитель в таком положении, как вы понимаете, уже не видит, что происходит перед его автомобилем...

Наблюдать за этим зрелищем было интересно. Увлечены происходящим были все. Представители предприятий, приехавшие поболеть за свою команду, как им и положено, болели, надрывая голоса и разбивая ладони. Учащиеся спорили друг с другом: «Если бы водитель прибавил газу и довернул, не сбил бы он эту стойку!..» Судьи сохраняли внешнее спокойствие, но время от времени из них прорывалось: «На углу красный флажок видели? Нужно



Борис БЕЛИКОВ, директор представительства Ассоциации «БАМАП» в г. Витебске.

объехать его с правой стороны! И дальше едем по трассе! Смотрите внимательно!..»

Быстрее всех с фигурным вождением справился Андрей Дудчик, СООО «Брествнештранс». Его результат – 4 минуты 9 секунд (4.09). А лучший результат в этой части конкурса показал водитель из СП «Курс» ООО Владимир Савчук. Он отстал от своего коллеги на 8 секунд, но прошел трассу без штрафных очков. Очень близко к ним подобрались Вадим Гронский из СП «Курс» ООО (4.10) и Андрей Якуш из СП «Веставто» ОАО (4.19). Для сравнения, дольше всех рисовал круги водитель, который справился с заданием за неполных 9 минут. За 10.22 задание осилил водитель, результат которого не был зачтен.



Свое восхищение мастерством водителей высказал **Михаил Свистун, судья конкурса:**

– Участники показывают хорошие результаты. Слабых, случайных водителей здесь нет. Можно даже сказать, что все водители находятся в равной «весовой» категории. И это, думаю, придает конкурсу интерес, привносит в него интригу. Все выигрывают от того, что в конкурсе участвуют настоящие профессионалы.

Я был главным судьей на первых таких соревнованиях в Ассоциации «БАМАП» в 2004 году и могу сказать, что с того времени вырос и уровень организации конкурса, и уровень профессионализма водителей. Каждый раз не перестаю удивляться, как водителям удается столь быстро и филигранно выполнять столь сложные элементы. Вы же тоже видели, водитель, который справился с фигурным вождением быстрее остальных, практически не останавливался?! Боковую парковку – сходу, будто все время только и делал до этого, что тренировался...

Помогает ли это в работе? Несмотря на то, что только что хвалил водителей за скорость, скажу: никакая работа не любит спешки. Тем более работа водителя. Нужно уверенно и спокойно, с соблюдением всех правил дорожного движения выполнять свою работу.

Победители и призеры

Догадка судьи конкурса по поводу тренировок, кстати, не шутка. Многие водители действительно тренируются перед участием в конкурсе. Об этом рассказал **Борис Беликов, директор представительства Ассоциации «БАМАП» в г. Витебске:**

– От нашей области в конкурсе участвуют две команды – ОАО «АТП № 6 г. Новополоцка» и ТЧУП «Сергеев В». Оба предприятия очень ответственно относятся к конкурсу. Скажем, Иван Ращинский, руководитель новополоцкого 6-го АТП, выделяет специальную площадку для подготовки, ребята тренируются... Конечно, бывают случаи, как говорят, «пришел, увидел, победил», но АТП № 6 придерживается иной стратегии.



По труду, как говорится, и награда. Команда ОАО «АТП №6 г. Новополоцк» признана победителем в командном зачете, а участвующие в ней водители стали победителями личного зачета.

В целом, призовые места распределились следующим образом:

Среди команд пьедестал почета между собой поделили:

1-е место – команда ОАО «АТП №6 г. Новополоцк»;

2-е место – команда СП Курс ООО (г. Брест);

3-е место – команда СП Веставто ОАО (г. Брест).

В личном зачете победителями и призерами конкурса были признаны представители тех же регионов – Витебского и Брестского:

1-е место – Шамёнок Александр Сергеевич (ОАО «АТП №6 г. Новополоцк»);

2-е место – Сачивко Алексей Викторович (ОАО «АТП №6 г. Новополоцк»);

3-е место – Дудчик Андрей Петрович (СООО «Брествнештранс»).

Победителям были вручены памятные кубки, медали и дипломы, а водителям, занявшим первые три строчки в личном зачете, – мотоцикл, скутер и велосипед. Свои памятные подарки участникам конкурса вручили партнеры конкурса, среди которых Республиканский комитет Белорусского профсоюза работников транспорта и дорожного хозяйства, АСМАП России, дилеры иностранных автопроизводителей и производителей товаров для автомобилей.

Вячеслав МИЛЬЯНЕНКО,
фото автора.





Железнодорожные грузоперевозки, или Почему не везем в вагонах?



Железнодорожный транспорт – это своеобразный барометр, определяющий состояние экономики. Иногда говорят и иначе: развитие железнодорожного транспорта – показатель развития и стабильности экономики в стране.
В Беларуси железная дорога – отрасль государственная. Если о проблемах автомобильных перевозок много говорят, пишут, их обсуждают, то о тенденциях в железнодорожной отрасли обычно отзываются сухо, констатируя лишь факты. Президент Беларуси Александр Лукашенко 30 июля 2015 г. принял с докладом Министра транспорта и коммуникаций Анатолия Сивака. Речь шла, в том числе, и об эффективности работы в железнодорожной отрасли. По словам Министра, железнодорожные перевозки несколько проигрывают по эффективности автомобильному транспорту...

Автомобили обгоняют поезда

Действительно, значительные преимущества по сравнению с железнодорожным транспортом демонстрирует автомобильный транспорт, доля которого в общем грузообороте за последние годы растет. И это обусловлено следующими факторами:

- **меньшей финансовой нагрузкой на автомобильный транспорт:** БЖД за свой счет содержит и развивает железнодорожную инфраструктуру общего пользования, в то время как основной объем затрат по содержанию автодорог несет государство;
- **отсутствием государственного регулирования тарифов автомобильного транспорта,** что позволяет автоперевозчикам более оперативно реагировать на колебания экономической конъюнктуры посредством изменения ценовой политики;
- **высокой доступностью, оперативностью и простотой получения комплексных транспортных услуг у автоперевозчиков.**

И даже несмотря на дополнительные статьи затрат, появившиеся у автоперевозчиков в последнее время (платные дороги, утилизационный сбор, госпошлина за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении), а также рост цен на топливо, автомобильный транспорт был и остается главным конкурентом железнодорожного транспорта, даже на дальние расстояния.

Но все же попытаемся оценить реальное положение дел в железнодорожной отрасли, опираясь на официальную статистику, опыт соседних стран и тенденции, складывающиеся в грузовых железнодорожных перевозках.

Роль Белорусской железной дороги в развитии логистической системы переоценить невозможно – она занимает важнейшее место, являясь флагманом развития транспортной отрасли. Однако в последнее время в сфере грузовых железнодорожных перевозок наметились негативные тенденции.

Очевидно, что с 2010 г. автомобильным транспортом перевозится больше грузов в абсолютном выражении, чем железнодорожным, но при этом основная масса перевозок – внутренние, на короткие расстояния.

Начало 2015 г. и вовсе показало значительное снижение объемов перевозок и грузооборота железнодорожным транспортом. Так, за I полугодие 2015 г. объем перевозок составил 63 115,2 тыс. тонн, или 90,5% к аналогичному периоду прошлого года. Грузооборот за указанный период и вовсе упал на 13,1%, составив 19 138,6 млн т·км.

Если смотреть по видам сообщений, то по данным службы статистики БЖД внутриреспубликанские перевозки грузов за I полугодие 2015 г. упали на 12,9%, ввоз – упал на 8,9%, транзит – упал на рекордные 19%, вывоз – увеличился на 4,3% (табл. 3).

Таким образом, начало падения объема ж/д перевозок пришлось на начало 2015 г., что связано со значительным снижением внутриреспубликанских и транзитных перевозок грузов ж/д транспортом. Следует отметить, что за этот же период объем падения промышленного производства в Беларуси составил 7,4%. «Санкционная война» между ЕС и Россией, политическая нестабильность в Украине, сложности в экономиках стран Евросоюза и стран СНГ привели к снижению объема транзитных перевозок железнодорожным транспортом через Беларусь.

И, как следствие, падение валютной выручки. Не хочу нагружать вас, уважаемые читатели, цифрами, однако в данном случае это необходимо. Итак, по данным платежного баланса, за 2014 г. от экспорта услуг ж/д транспорта получено 986,9 млн долл., что на 13% меньше, чем в 2013 г. В том числе ж/д перевозки грузов обеспечили 81,9% – 808,4 млн долл. Положительное сальдо внешней торговли услугами ж/д транспорта за указанный период составило 542,1 млн долл. Вместе с тем, в январе-марте 2015 г. поступление валюты

ОБРАТИМСЯ К ЦИФРАМ...

По данным официальной статистики объем перевозок грузов железнодорожным транспортом за 2014 г. составил 141 437 тыс. тонн, что на 1% больше, чем в 2013 г. Грузооборот за указанный период составил 44 997 млн т·км, что на 2,7% больше, чем в 2013 г. (таблицы 1 и 2).

Таблица 1

ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА ЗА 2009-2014 ГГ. (ТЫСЯЧ ТОНН)

Вид транспорта	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Трубопроводный	146 683	142 992	142 791	137 359	134 199	130 589
Железнодорожный	**133 996**	**139 937**	**152 775**	**153 673**	**140 040**	**141 437**
Автомобильный	133 893	166 862	190 989	189 302	192 475	191 660
Внутренний водный	5 458	6 168	6 711	4 023	4 486	3 758
Воздушный	25	19	9	14	11	41
Объем перевозок всех видов транспорта	420 055	455 978	493 275	484 371	471 210	467 486

Таблица 2

ГРУЗООБОРОТ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА ЗА 2009-2014 ГГ. (МЛН Т·КМ)

Вид транспорта	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Трубопроводный	64 785	65 743	65 258	61 134	61 220	59 704
Железнодорожный	**42 742**	**46 224**	**49 406**	**48 351**	**43 818**	**44 997**
Автомобильный	13 512	16 023	19 436	22 031	25 603	26 587
Внутренний водный	83	110	143	134	84	49
Воздушный	50	44	27	34	27	65
Грузооборот всех видов транспорта	121 172	128 144	134 269	131 684	130 752	131 402

от этих услуг значительно упало и составило 180,5 млн долл., или 71,8% к аналогичному периоду прошлого года. Положительное сальдо внешней торговли услугами этого вида транспорта за январь-март 2015 г. составило 73 млн долл., или всего 48,5% к аналогичному периоду прошлого года. Восстановятся ли объемы перевозок и грузооборота во второй половине текущего года? Будем надеяться...

Не только цифры имеют значение

Все больше влияние на спрос на грузоперевозки грузов ж/д транспортом оказывают качество и комплексность оказываемых логистических услуг. Сегодня клиент все чаще требует комплексных логических услуг, повышенного логистического сервиса, чего железная дорога пока предоставить не может. Осуществляя поиск поставщика транспортных услуг, грузовладельцы в большинстве случаев заинтересованы не только в непосредственном перемещении отправляемого груза, но и в получении целого спектра дополнительных услуг по его обслуживанию. Зачастую подобный комплексный логистический сервис не предоставляется именно в сфере железнодорожного транспорта, в том числе со стороны БЖД. С точки зрения будущего развития компании, несоблюдение данного требования может стать решающим показателем для переключения потенциальных грузопотоков на автомобильный транспорт и, как следствие, снижения ожидаемых финансовых результатов работы БЖД. Современный бизнес все чаще предпочитает заключать один договор с одним логистическим провайдером для обеспечения всего спектра необходимых логистических услуг.

С целью усиления своих позиций на рынке БЖД необходима трансформация перевозочной деятельности в транспортно-логистическую за счет развития комплексных сервисных услуг, которые включают: *услуги автомобильного транспорта, терминальную переработку грузов, перевалку в порту, морской фрахт, перевозки по расписанию,*

Таблица 3

ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ ЗА I ПОЛУГОДИЕ 2015 ГОДА (ТЫС. ТОНН)

Виды сообщений	Отчет январь-июнь 2015 г.	В % к январю-июню 2014 г.
Внутриреспубликанское	16260,5	87,1
Ввоз	5383,0	91,1
Вывоз	22004,9	104,3
Транзит	19446,8	81,0
Всего:	63115,2	90,5

организацию перевозок по территории иностранных железнодорожных администраций, электронный документооборот и др. Перевозочный процесс должен строиться на предложении клиенту сквозной ставки на всем пути следования груза от продавца до покупателя.

Сегодня среди предприятий железной дороги, а также предприятий, созданных с участием железной дороги, похвастаться комплексным логистическим обслуживанием может лишь государственное предприятие **«Белинтертранс – транспортно-логистический центр» Белорусской железной дороги** (государственное предприятие «БТЛЦ»), которое уже не первый год занимает первое место в рейтинге ведущих экспедиторов Республики Беларусь (рейтинг формируется Ассоциацией международных экспедиторов и логистики «БАМЭ»).

Необходимо, очевидно, также упрощать порядок взаимодействия грузоотправителя с железной дорогой. Если заказать перевозку автотранспортом довольно просто, то взаимодействие грузоотправителей с железной дорогой имеет множество сложностей, излишне забюрократизирована. Положительно оценивается деятельность БЖД по введению электронного документооборота посредством совершенствования процессов в АС «Электронная перевозка».





Американская или европейская модель?

Включение в цепочки поставок (с использованием автомобильного,





Стенд БЖД на выставке ТрансРоссия-2015.

морского и железнодорожного транспорта), т.е. оказание комплексных логистических услуг, возможно, потребует реформирования структуры управления БЖД.

Можно выделить две модели реформирования ж/д транспорта: американскую и европейскую. Согласно американской модели, весь железнодорожный транспорт делится на несколько вертикально интегрированных компаний, оперирующих в своих инфраструктурах, а все пассажирские перевозки выделены в отдельную компанию. Европейская же модель характеризуется тем, что в ней инфраструктура отделена от оператора или перевозчика.

К чему привело реформирование железнодорожной отрасли у наших соседей? Большинство стран СНГ (Россия, Украина, Казахстан и др.) выбрали европейскую стратегию как наиболее перспективную. **Наибольший опыт накоплен у Российских железных дорог (РЖД),** реформа РЖД, начатая в 2001 г. и разбитая на три этапа, фактически продолжается и по сей день. Еще в начале реформы РЖД единственным способом создать рынок на ж/д транспорте виделся в конкуренции различных собственников на единой инфраструктуре. А чтобы владелец инфраструктуры не ущемлял интересы операторов, было принято решение оставить перевозчика без вагонов.

За время реформы: РЖД преобразовано в акционерное общество; появились новые участники перевозочного процесса – операторы железнодорожного подвижного состава, обладающие приватным парком вагонов; РЖД перестает быть собственником вагонного парка; из состава РЖД полностью выведена деятельность по перевозкам пассажиров в пригородном сообщении, совместно с субъектами Российской Федерации созданы 25 пригородных пассажирских компаний (ППК).

К слову, только 11 из 25 ППК в 2014 г. были безубыточными, передача компаниям основных средств – депо и подвижного состава – с баланса РЖД затягивается, поскольку у субъектов РФ нет возможности внести в уставный капитал денежную сумму, необходимую для сохранения долей в уставном капитале ППК. Что касается грузовых железнодорожных перевозок, то практически весь парк вагонов принадлежит частным операторам, парк вагонов РЖД был передан созданным ОАО «Первая грузовая компания», ОАО «Вторая грузовая компания» с последующей продажей части акций частным инвесторам. Однако, несмотря на появление частных компаний-операторов подвижного состава, увеличение ими общего вагонного парка, они так и не смогли стать локомотивом развития железнодорожной отрасли, формирование конкурентного рынка грузовых перевозок не завершено.

В Украине Правительство планирует создать в сфере ж/д транспорта холдинговую компанию АО «Украинская железная дорога» на базе субхолдингов вертикально интегрированных бизнесов по видам деятельности. Кроме того, принят Закон «О железнодорожном транспорте Украины», который предполагает сохранение монополии государства в эксплуатации ж/д объектов и создание конкурентного рынка перевозчиков с равным доступом к инфраструктуре. Также предлагается разграничить хозяйственные функции и функции государственного

управления: первые вверить АО «Украинская железная дорога», вторые – соответствующим органам исполнительной власти. На первом этапе реформирования Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины приватизации конкретных бизнес-направлений не ожидается.

Программой по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан предусмотрена реорганизация Казахстанских железных дорог (АО «НК «Казахстан темир жолы») в холдинговую структуру с корпоративным центром и дочерними компаниями по перевозкам грузов и пассажиров и услугам инфраструктуры. В конкурентных условиях рынка после разделения единого исполнителя перевозок с общими активами на два исполнителя – национального оператора инфраструктуры и множество грузовых перевозчиков, конкурирующих между собой за право оказывать услуги конкретному грузоотправителю, возникают следующие вопросы: как в новых условиях обеспечивать четкое исполнение технико-технологического процесса новыми участниками организации перевозок груза ж/д транспортом? Как быть с теми грузоотправителями, перевозка грузов которых не представляет коммерческого интереса для перевозчиков, нацеленных, в первую очередь, на получение прибыли?

Проблема есть, а решения пока нет...

Указанные проблемы не изучены и не обеспечены нормативно-правовыми документами не только в Казахстане, но и в Беларуси. Может сложиться парадоксальная ситуация, когда все экономически выгодные перевозки примет на себя частный перевозчик, а социально значимые грузовые перевозки останутся национальному транспортному ж/д оператору.

При этом, если технология работы в условиях единого перевозчика, совмещающего владение инфраструктурой, отработана и понятна, то новая схема работы с созданием национального оператора инфраструктуры и множества грузовых перевозчиков не понятна и не отработана. Кроме того, она потребует разработки новой соответствующей технологии процесса перевозок грузов по железной дороге и технологии взаимодействия участников перевозочного процесса с подготовкой соответствующей нормативно-правовой базы.

Что касается БЖД, то она представляет собой классический пример железной дороги, которая и управляет инфраструктурой, и является перевозчиком, и владеет крупнейшим парком вагонов. БЖД должна сконцентрироваться именно на перевозочном процессе и оказании транспортно-логистических



Контейнерный терминал БТЛЦ.



Прирельсовый склад на грузовой станции «Колядичи».

КАКОВ ОН, ВЕРНЫЙ ПУТЬ?

Таким образом, видится два направления реструктуризации БЖД:
1) акционирование с созданием дочерних компаний;
2) создание холдинга.

услуг, остальные, непрофильные, неосновные бизнес-процессы следует, думается, выделять в отдельные предприятия, филиалы. Весьма положительно оценивается «избавление» БЖД от ведомственной медицины и образования.

Изменить принципы управления

Целью реструктуризации БЖД, по моему глубокому убеждению, должно стать изменение принципа корпоративного управления – переход от отраслевого управления к управлению через наблюдательный совет, а это может дать только акционирование предприятия, т.е. реорганизация БЖД в акционерное общество. У этого подхода есть и оппоненты, предлагающие реорганизацию предприятия в холдинг. Но оценивал ли кто-нибудь вообще эффективность созданных за последнее время холдингов, которых сегодня уже более 50? С точки зрения логистики, чем больше организационная структура управления предприятием, тем менее она управляема.

Оба направления необходимо рассматривать подробно и предметно, формируя план конкретных преобразований с указанием эффекта от оптимизации информационных, финансовых и материальных потоков.

В любом случае, при создании холдинга или акционерного общества необходимо отделять классическую услугу по перевозке грузов от логистики. Сегодня БЖД должна не просто оказывать услуги по перевозке грузов ж/д транспортом, но и обеспечивать комплексное логистическое обслуживание предприятий. Наиболее оптимальным вариантом может быть создание в составе холдинга или в составе созданного акционерного общества – предприятия (дочернего предприятия), оказывающего логистические услуги. Могут быть варианты создания в структуре БЖД отдельного подразделения (дирекции) управления логистикой – с последующим ее возможным выделением в отдельное унитарное предприятие.

ПОЗАИМСТВУЕМ ОПЫТ СОСЕДЕЙ...

Например, логистические услуги в холдинге РЖД оказывают 2 профильные компании: GEFCO и ОАО «РЖД Логистика». GEFCO реализует интегрированные логистические решения для промышленных предприятий, оптимизируя их глобальные цепочки поставок. ОАО «РЖД Логистика» предоставляет комплексные транспортно-логистические услуги путем интеграции всех услуг холдинга «РЖД» и сторонних поставщиков в единую цепочку поставок на рынке мультимодальных перевозок.

Как уже упоминалось нами, в Беларуси есть логистические операторы, созданные с участием БЖД. Это государственное предприятие «Белинтертранс – транспортно-логистический центр» Белорусской железной дороги (государственное предприятие «БТЛЦ»), а также СООО «Трансрэйл-БЧ», которые оказывают логистические услуги. Однако в этом случае БЖД должна выступать как логистический интегратор (в логистике такого оператора называют 4PL), объединяя вокруг себя логистических операторов, оказывающих комплексные логистические услуги (их называют иначе 3PL), автомобильных перевозчиков и экспедиторов. Ведь потребитель хочет видеть логистического оператора в одном лице и ждет комплексных логистических тарифов, сформировать которые должен логистический интегратор. Однако именно такой подход потребует создания в структуре БЖД отдельного подразделения управления логистикой.

Давайте вместе!

Определенную нишу на рынке логистических услуг займет и

Объединенная транспортно-логистическая компания (ОТЛК). Соглашение о ее создании было подписано национальными железнодорожными компаниями России, Казахстана и Беларуси. Запись о регистрации ОАО «Объединенная транспортно-логистическая компания» внесена в единый государственный реестр юридических лиц 13 ноября 2014 года в Москве. Уставный капитал ОАО составил 39,7 млрд российских рублей. ОАО «ОТЛК» займется перевозкой контейнерных грузов в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС), в том числе на транзитных маршрутах между Европой и Азией. Согласно бизнес-плану общий грузооборот ОТЛК к 2020 году превысит 4 млн TEU. За счет реализации проекта по созданию Объединенной транспортно-логистической компании Беларусь рассчитывает увеличить транзитный контейнеропоток в 4,5 раза, объемы переработки контейнеров на станции Брест-Северный – в 6,8 раза, с объемом инвестиций в развитие терминально-складской инфраструктуры около 25 млн долл. Первый контракт ОТЛК был подписан с крупнейшей логистической компанией DHL.

В современных условиях именно сотрудничество со смежными видами транспорта и логистическими операторами на принципах взаимодействия и партнерства, а также интеграция работы железных дорог с морскими портами в рамках международных транспортных коридоров, создание эффективных технологий международных перевозок – все это позволит привлечь дополнительные грузопотоки на железную дорогу и соответственно увеличить поступление валюты от услуг ж/д транспорта. Выход БЖД на рынок с предложением оказания комплексных транспортных услуг позволит усилить лояльность клиентов путем удовлетворения спроса на комплексное обслуживание по принципу «одного окна», когда все необходимые услуги по доставке грузов заказчику оказывает единственная организация.



Дмитрий КУРОЧКИН, фото автора.

Контейнерный поезд «Викинг».





Марат КАПУСТИК:

«Мы планируем создать единый центр управления движением...»

В начале 2016 года в Беларуси вводится в действие высокоскоростная система динамического взвешивания грузового автотранспорта. Специальный корреспондент журнала «TIR» Петр ВАСИЛЬЕВ попросил рассказать об этой инновации Марата КАПУСТИКА, заместителя начальника управления подрядных работ РУП «Минскавтодор-Центр».

– Марат Анатольевич, Ваша организация выступает заказчиком проекта. Что он собой представляет?

– Указом Президента Республики Беларусь мы определены общим заказчиком по проекту усовершенствования и модернизации автомобильных дорог, одним из элементов которого является внедрение системы динамического взвешивания. Система будет установлена на двенадцати воротах взимания платы за проезд. По всей стране определены наиболее оптимальные точки, чтобы охватить наибольшее количество дорог. Покрываются основные трассы и направления.

В пунктах контроля будет положено новое асфальтобетонное дорожное покрытие, в которое вмонтируют специальные датчики. Эти датчики подключат к общей системе динамического взвешивания.

Таким образом, будет обеспечен контроль нарушителей требований по весу автотранспортного средства. Система, фиксируя грузовой автомобиль или автопоезд, идущий с нарушением веса, отправляет сигнал в центральный пункт. Оперативно будет уведомлен ближайший стационарный или мобильный пост Транспортной инспекции, сотрудники которой на свои ноутбуки получат сведения о нарушителе. Система передаст изображение номерных знаков машины и ее общее фото в высоком разрешении. После остановки инспекторы произведут взвешивание на специальных весах, показатели с которых станут основанием для привлечения нарушителя к ответственности.

В местах контроля уже будут останавливать лишь нарушителей, что значительно сократит время доставки груза, сэкономит топливо, а также облегчит жизнь водителям и сотрудникам Транспортной инспекции.

– Когда будет внедрена система динамического взвешивания в Беларуси? Учитывался ли при разработке проекта зарубежный опыт?

– Планируется, что в полном объеме система заработает в конце 2015 –начале 2016 года. Предварительно будут произведены приемо-сдаточные испытания и аттестация. Точные сроки пуска системы будут объявлены общественности, равно как и расположение точек взвешивания.

Безусловно, при подготовке к внедрению системы нами изучался международный опыт работы с подобными проектами. В качестве международного консультанта была привлечена шведская компания, выигравшая тендер. Представители компании оказывали содействие при подготовке всей необходимой документации и выборе подрядчика.

В Российской Федерации уже внедрена похожая система, но белорусская будет отличаться от нее. Наша система схожа со шведской, словацкой и чешской системами, которые успешно монетизированы.

– Кто выступает исполнителем и пользователями проекта и какова его стоимость?

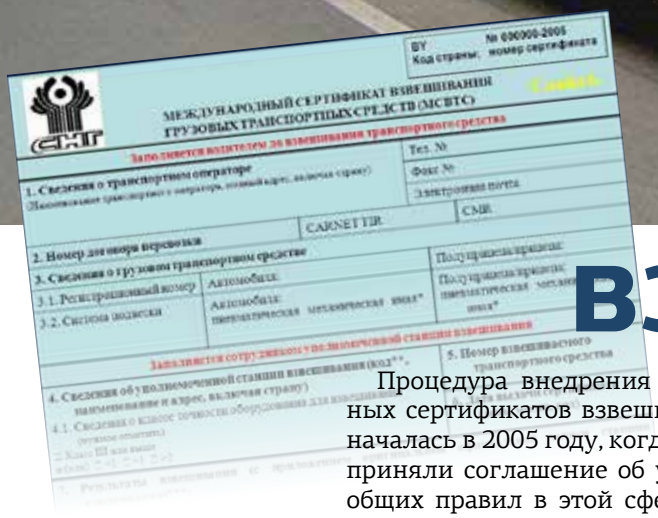
– Подрядной организацией определен словацкий консорциум в сотрудничестве с белорусской организацией «ИТС-Бел». Основным потребителем проекта выступает Транспортная инспекция. У балансодержателя системы взимания платы РУП «Белавтострада» будут установлены сервер и центр обработки данных. С него на мобильные и стационарные посты Транспортной инспекции будут поступать в онлайн-режиме сигналы о возможных нарушителях.

Стоимость проекта порядка 8,3 млн евро. Проект реализуется за счет средств займа, предоставленного Европейским банком реконструкции и развития сроком на 10 лет. В ближайшей перспективе ожидается проработка монетизации системы. Кроме того, в течение пяти лет мы планируем создать единый центр управления движением. Нынешний проект, как ожидается, будет включен в общую сеть дорожных систем. Сюда входят метеосистема, система взимания платы за проезд, система выдачи разрешений крупногабаритным транспортным средствам и другие. Это позволит, например, проводить выписку штрафов в автоматическом режиме.



В Республике Беларусь налажена система выдачи международных сертификатов взвешивания, однако действительны они лишь для стран СНГ. Создание единого сертификата, признаваемого в Европе, пока остается лишь в планах...




МЕЖДУНАРОДНЫЙ СЕРТИФИКАТ ВЗВЕШИВАНИЯ ГРУЗОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (МСВТС)
Заполняется водителем до взвешивания транспортного средства
1. Сведения о транспортном операторе
2. Номер договора перевозки
CARNET TIR
СМР
3. Сведения о грузовом транспортном средстве
3.1. Регистрационный номер
3.2. Система подвески
Автомобиль
Автомобиль с механической связью
Заполняется сотрудником уполномоченной станции взвешивания
4. Сведения об уполномоченной станции взвешивания
5. Номер взвешивания транспортного средства

Где можно взвеситься?..

Процедура внедрения международных сертификатов взвешивания (МСВ) началась в 2005 году, когда страны СНГ приняли соглашение об установлении общих правил в этой сфере. С 1 октября 2005 года после окончания процесса аккредитации Транспортная инспекция Беларуси начала выдачу МСВ (это право было делегировано ей Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь).

Что же такое международный сертификат взвешивания и для чего он необходим? В первую очередь, МСВ позволяет избежать повторного взвешивания транспорта по пути его следования, что сокращает время доставки груза. Автомобиль взвешивается, после чего оформляется соответствующий документ, признаваемый в странах СНГ. При этом существует ряд требований к тем, кто получил сертификаты, например, нельзя менять комплектность транспортного средства, производить догрузку или разгрузку. В противном случае МСВ признается недействительным.

Сама процедура выдачи международного сертификата утверждена международным соглашением и занимает

около получаса. Инспекторы помогают водителям, плохо владеющим русским языком, заполнять необходимые документы. Процесс компьютеризирован, от руки ничего заполнять не надо.

Согласно законодательству, выдача сертификатов осуществляется только на стационарных постах, которых изначально было аккредитовано и оборудовано 10. Находились эти посты на приграничных пунктах пропуска.

С 1 января 2014 года осталось функционировать только 4 поста, но они уже не располагаются на границе. Пункты взвешивания находятся на основных трассах возле Полоцка, Першаи, Привольного и Федьковичей. Новых пунктов вводить пока не планируется. Оставшиеся же на приграничных пунктах посты взвешивания находятся в ведении таможенной службы, которая не имеет разрешения на выдачу сертификатов.

И ситуация складывается следующим образом: если ранее транзитный транспорт взвешивался на границе и далее следовал в другую страну, то теперь многим водителям приходится специально заезжать в стационарные пункты. Например, грузовики, въезжающие в страну через Козловичи, вынуждены делать крюк в 36 километров, чтобы взвеситься в Федьковичах. Если же транспорт идет из Литвы, то ближайший пост по выдаче МСВ расположен более чем в 100 километрах от границы. Это явно неудобно и нерационально.

До тех пор пока МСВ выдавались на границе, количество транспортных средств, получивших сертификаты, составляло 46 тысяч в год. Теперь же выдается только около 5 тысяч сертификатов. Учитывая, что стоимость получения одного МСВ составляет 96 тысяч 500 белорусских рублей, очевидно, что недополучено 3 956 500 000 белорусских рублей – практически 4 миллиарда!

Ранее основная масса сертификатов выдавалась на двух постах, расположенных в пунктах пропуска – Каменный Лог и Козловичи. После получения МСВ в тех же Козловичах водители могли выезжать сразу на трассу М10 – одну из основных для движения в Российскую Федерацию. Сейчас из-за неудобного для многих расположения постов транспортные средства не взвешиваются в Беларуси, осуществляя эту процедуру в других странах. А почему?

НАРУШЕНИЕ НЕИЗБЕЖНО ВЕДЕТ К НАКАЗАНИЮ...

Среди основных нарушений, которые при взвешивании фиксирует Транспортная инспекция, – перегрузы у грузовиков по осям. Чаще всего перевес приходится на вторую осевую группу. Так, только за январь-август 2015 года было выявлено около 3800 нарушителей. Примечательно, что при этом общий вес груза может не превышать нормы. Причина – неправильное распределение веса при погрузке, а также невнимание и небрежное отношение к этому водителей, которые должны контролировать процесс загрузки.

Как результат – наложение административного штрафа от 20 до 50 базовых величин в соответствии со статьей 18.43 Кодекса об административных правонарушениях Республики Беларусь «Нарушение правил проезда тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств».

Ведь белорусская система весогабаритного контроля соответствует всем современным требованиям и ничем не уступает, например, российской.

Наиболее эффективная работа по выявлению вышеописанных нарушений ведется посредством передвижных постов взвешивания, которых в Беларуси десять.

В настоящее время Министерство транспорта и коммуникаций прорабатывает возможность выдачи в Беларуси международных сертификатов взвешивания для водителей, отправляющихся в страны Европы. Транспортная инспекция готова к выдаче МСВ, ее посты и сотрудники соответствуют всем выдвигаемым требованиям. Предлагается объединить сертификаты для СНГ и Европы.

Александр ДЕГТЯРЕВ.

Синдром хамелеона

Приятно, когда совместными усилиями экспедиторов и/или грузовладельцев в руки правоохранительных органов попадают те, чья причастность к серии преступлений не вызывает сомнений. Однако, когда их после задержания просто отпускают без привлечения к ответственности, ссылаясь при этом на этику, возникает, согласитесь, чувство законного негодования.

Мошенники, о которых «TIR» рассказал в конце минувшего года (№ 11, материал «Оборотни на колесах»), были пойманы в польском городе Лодзь на территории торгового дома при попытке украсть груз. Впрочем, грузом рисковать клиент не стал, в связи с чем состав преступления не был доказан. Да и находящиеся в машине фальшивые документы почему-то не стали доказательством причастности к серии преступлений. И явно замешанных в преступной схеме водителя и его напарника-подельника отпустили спустя 48 часов, не предъявив обвинения. Автомобиль же с фальшивыми номерами, не совпадающими с данными техпаспорта, был задержан с формулировкой «до выяснения всех обстоятельств»...

История вопроса

Ситуациями типа «приехал–загрузил–украл» пестрит Интернет. Едва ли не каждый третий грузовладелец сталкивался с проблемой, когда якобы европейские перевозчики увозили груз в неизвестном направлении. Только по официальной статистике, ежегодно в Европе происходит более 200 тысяч краж грузов, сообщает www.komlinie.eu. Цифра, скорее, приуменьшена, нежели преувеличена, так как грузы подлежат страхованию, но этот случай до сих пор не имеет отдельного страхового кода. К тому же такое преступление, как увоз груза мошенническим путем, квалифицируется как «прочие правонарушения».

Как мы уже говорили, в ноябре прошлого года по Европе прокатилась серия краж, ущерб от которых, по самым приблизительным подсчетам, составил около миллиона евро. Схема проста: с заказчиком или экспедитором дорогого груза связывается некое лицо от якобы европейской транспортной компании EOOD «RADUGA VZH». В доказательство своей благонадежности присылали сканированные копии документов, которые впоследствии оказывались фальшивыми. Также в схеме были задействованы реально существующие европейские автомобили-двойники, с поддельными номерами...

Что в имени тебе моем?..

В сентябре текущего года история с «болгарами» повторилась. Этот «дубль два», поверьте, заслуживает того, чтобы мы рассказали о нем подробно.

Естественно, поменялось название фирмы, мошенница-диспетчер представилась другим именем, и к той самой машине Renault прикрутили другие номера: РВ5909МТ и РВ4667ЕН. Вначале псевдодиспетчер, представившаяся менеджером болгарской компании EOOD «MAKS TRANS 1017», вышла на белорусскую компанию ООО «Лакинта» и предложила транспортные услуги по перевозке тканей из Польши в Республику Беларусь. Однако сделка не состоялась, хотя та назойливо продолжала диалог и даже поинтересовалась у экспедитора, «есть ли еще какой-нибудь груз из Польши?» Судя по заявленной цене, она прекрасно ориентировалась во фрахтовом рынке. Параллельно мошенники заключили сделку с украинской компанией ООО «Рос-Буд-Транс», не ведая, что имеют дело со старыми знакомыми, но в другой инкарнации: «Trans-Fortuna», у которых год назад украли ламинат. Мягкий голос того же диспетчера, что ранее представлялась Еленой Руссу, но теперь уже ставшей Йорданкой Ивановой, не вызывал сомнений. Тот же Renault, но с другими номерами, другим водителем, был опознан по царапинам на борту.

И закружился, как осенний листопад, документооборот: прислали тот же, что и в прошлом году, джентльменский набор копий: лицензия, страховка, техпаспорт, реквизиты болгарской фирмы EOOD «MAKS TRANS 1017». В этот раз «на кону» был груз почти в полмиллиона евро: косметика и бытовая химия. Не вызывало сомнений, что ехать они согласились по бросовой, особенно для европейской компании, цене. Да и отсрочка платежа в 40 дней их ничуть не смутила, как и то, что груз пришлось ждать 3 дня...

Радости украинских коллег не было предела. Моментально была предупреждена служба безопасности завода, чтоб водителей и машину не выпускали. Однако мошенники не спешили паниковать. Клиенты вызвали польскую полицию и запросили представителей от потерпевших украинских фирм.

ВОТ КАК БЫВАЕТ...

Экспедиторы через своих знакомых и иностранных коллег собрали в помощь следствию больше информации, чем сами следователи. Собственно говоря, и поймали мошенников логисты, занимаясь практически не своим делом...

Штраф вместо тюрьмы

При задержании в автомобиле нашли поддельные номера, несколько фальшивых документов на водителей и автомобиль. Принадлежность фуры указанной в них фирме вызывала сомнения.

Вскоре, однако, напарника водителя, который по всей вероятности, мог быть координатором преступления, отпустили, а водителя – уже спустя 48 часов, не предъявив обвинений. Связь между преступлениями не была настолько явной. Личность водителя установили, но без обнародования этих сведений.

Одно дело, когда в Украине милиционеры и прокурор спустили дело «на тормозах», но другое – когда в Европе полицейские разводят руками и отпускают явных преступников «за недостаточностью улик». Оказалось, что стоит только «оборотням на колесах» представиться другой компанией, пусть даже с фальшивыми документами, как сразу не оказалось прямого доказательства вины, а значит, и основания подозревать. «Ну и что, что фальшивые документы? – заявляет польский блюститель закона. – За это у нас предусмотрен штраф. Ну, а прямой связи преступлений мы не видим». И действительно, тогда в преступной схеме была задействована фирма «Ra-Duga», а теперь “Maks-Trans”, которая украсть груз стоимостью в полмиллиона евро... не успела.

Кстати, в части предыдущего эпизода нашего детектива следствие даже в Европе тянется до сих пор, хотя при содействии болгарских коллег нам удалось выяснить, что реальные автомобили принадлежали другим фирмам, а указанная в прошлом году



компания EOOD “RADUGA” закрыта с 2013 года. Однако Интерпол не спешит с расследованием этого дела, и воз, как говорится, и ныне там.

Исчезновение поляков

Польские представители компании «Альбатрос» приехали в Лодзь после того как служба безопасности торгового дома сообщила о задержании фуры с водителями. С того дня поляки так и не взяли трубку телефона и не перезвонили. Хотя, как утверждает директор компании Николай Зинченко, это очень обязательные люди.

«Наша сотрудница звонила Павлу, начальнику службы безопасности завода, – рассказывает Сергей («Рос-Буд-Транс»), - и он ей сообщил о том, что водителей отпустили». По словам Сергея, выяснять подробности он не имеет права. К тому же начальник службы безопасности, хоть и согласился посодействовать в задержании, но сейчас его расспрашивать об этом либо просить позвонить в полицию, чтобы разузнать подробности, бесполезно – это вопрос не в его компетенции. Так что установить личности фигурантов не представляется возможным. А в полиции пояснили, что те фальшивые документы не имели прямой связи с раскрываемыми преступлениями. Впрочем, обстоятельства пропажи польских представителей компании «Альбатрос» сейчас выясняются...

«Мы сами провели всю работу...»

Напомним, в ноябре прошлого года прошла волна мошеннических операций с завладением грузов нескольких украинских компаний: ООО «Техношик» (г.Киев), ФЛ-П Кость А.А. (г.Луцк), ЧП Бурбан И.М. (г.Новояворовск Львовской обл.) ООО «ТЭК Альбатрос», компания «Полилог» (г.Хмельницкий). В городе Новояворовск заявление приняли в милиции, но «выбросили» его на следующий день, в Киеве и Харькове за подачу в Интерпол открыто попросили взятку, спустив дело на тормозах. И только в Чернигове дело передали в Интерпол. Однако это дало только то, что разыскивать стали фирму, которая закрыта, а автомобилей на балансе у нее и не было.

И тем не менее уволенный в настоящее время прокурор одного из районов города Харькова открыто призвал

киевских клиентов ООО «Техношик» «отблагодарить» его за «оказанное содействие. А оно заключалось в следующем: два раза вызвать на допрос экспедитора, попытавшись «пришить ему дело», и один раз вызвать потерпевшего, попросив мзду. Как ранее признал сам прокурор, материалы на мошенников собрал экспедитор. Впрочем, собранные с таким трудом материалы никто не стал перепроверять, их подшили в особую папку и передали... другому прокурору.

Вся надежда была на Интерпол. Но дела до сих пор пылятся на полках. В «европеизированной» Украине европейское продолжение получило только заявление от черниговских коллег. Но ввиду того, что разные дела не объединили, связи между «разными» преступлениями европейские правоохранители не усмотрели. Ну, а львовская компания смогла практически поймать водителя с напарником – создав единственную зацепку в этом деле...

Из первых уст

Вот какой диалог состоялся у нас с уже упомянутым Сергеем из компании «Рос-Буд-Транс».

– В результате задержания подозреваемых им максимум, что можно «впаять», – работу под чужими документами, не связанными ни с одним из преступлений. Их, вроде бы, взяли на учет. Обидно, что фактически мы сами провели всю работу по задержанию, но, вместе с тем, на ситуацию повлиять не могли.

– Выходит, что люди сделали больше, чем правоохранители?

– Ну, люди и сделали всю работу, просто правоохранители не воспользовались этой ситуацией. Эти мошенники через полгода–год все это дело снова провернут. Схема стандартная, не знаю, сколько они до этого лет так работали и сколько после этого будут работать... Мы, считай, попались почти два раза. Это случайно они вышли на нашу новую фирму. Мы их специально не искали. Кроме болгарских телефонов, в диалоге нашем фигурировали белорусский, польский номера, городской номер из украинского Днепропетровска, но кто их будет проверять? На машине, к тому же, vin-код не совпадал с номерами, но ни у кого это не вызвало особых подозрений, никто не стал выяснять настоящие номера машины, расследовать, где она появлялась, за какие автобаны платили по дорожной карте... К тому же toll должен быть настоящий. Но никто этого не проверил! Мы и так, и сяк – безрезультатно. Мы смогли только задержать негодяев и отдать в руки полиции.

– Как вы планируете в дальнейшем бороться с мошенниками?

– Теперь мы будем проверять каждого перевозчика. С незнакомцами постараемся не ездить, не говоря уже о каких-то поляках, болгарах и прочих иностранцах. Будем страховать грузы. Так работают почти все европейские компании, поэтому о таких кражах особо не заявляют. Мы вышли на этих отправителей через наших немецких коллег, и они нам помогли, так как заинтересованы в том, чтобы таких преступников ловили. Они дали нам телефон начальника службы безопасности, с которым связалась наша польская сотрудница. Часа два служба безопасности консультировалась с юристом, можно ли так делать, наконец «дали добро», и все были предупреждены, что погрузки не будет, что заявка фальшивая...

– А если бы аферистов задержали с грузом, т.е. на месте преступления?..

– Такая мысль у нас была. Но если их машины будут загружать всякой бутафорией, они сразу догадаются. Не первый день работают. А рисковать

ПОЛЕЗНЫЙ СОВЕТ НИКОГДА НЕ ЛИШНИЙ...

Если в документообороте фигурирует страховка, позвоните в страховую компанию для подтверждения действительности полиса.

Присмотритесь к шрифтам и начертаниям на бланках, обратив внимание на то, что на водительских удостоверениях должны стоять круглые даты срока их действия. Как и в регистрационных документах фирм.

настоящим грузом – никто на это не пойдет. Возможно, когда-нибудь, через много лет, когда они украдут еще немало грузов, когда в Интерполе будут «висеть» более десятка дел, тогда, быть может, им загрузят маячки какие-нибудь... Мы сделали все, что смогли, а в остальном надо быть начеку. Вот и все. К сожалению, в нашем случае даже не было заведено уголовное дело... Осталась надежда на европейскую компанию. Мы в прошлый раз работали через польскую экспедицию. Там нас обнадежили, что возбуждено уголовное дело, но эти сведения не подтвердились.. Иначе наш директор поехал бы в Лодзь. То, что у нас, в Украине, открыто дело, не играет роли. Польские коллеги просто узнали, что груз застрахован, и не стали раскручивать этот клубок...

Мы все знаем, что рано или поздно мошенники будут пойманы. Просто жизнь так устроена – сколько веревочке ни виться, а конец будет. Однако пока мы еще раз хотим предупредить грузовладельцев о мошенниках и призвать всех наших коллег к повышенной бдительности и осмотрительности. Мы не случайно так подробно описываем все особенности и «зигзаги» этой детективной истории. Данный случай, может, и не вершина айсберга, однако причастность именно этой преступной группы ко многим широко нашумевшим аферам не вызывает сомнения: они повторно не обращались к тем компаниям, с которыми уже имели дело в прошлом году. Следует обратить внимание, что мошенники хорошо освоили «технологию хамелеона» и маскируются под рабочие фирмы, выкупая логины и пароли на транспортных сайтах у неработающих и закрывающихся фирм.

Да, мимикрия аферистов и мошенников всех мастей поистине не знает границ. И сравнение с хамелеоном, который с ее помощью успешно дожил как вид с доисторических времен до наших дней, кажется нам совершенно оправданным. Только вот грузополучателям и экспедиторам, пострадавшим (морально и материально) из-за «синдрома хамелеона», от этого не легче. А посему – мораль: будьте бдительны!

И еще. Доверяйте своей интуиции. Если, казалось бы, все в порядке, но в воздухе постоянно витает какой-то неуловимый подвох, прекращайте взаимодействие с такими партнерами и избегайте с ними работать в дальнейшем. Помните, что хамелеоны живы до сих пор...

Дмитрий ТИМОШЕНКО,
фото автора.

ПОКА ВЕРСТАЛСЯ НОМЕР...

Как стало известно из надежных источников, автомобиль Renault, о котором мы говорили, арестован. Выяснилось, что документы на фуру поддельные. Установлено также, что транспортное средство принадлежит одной французской компании. Водителя с напарником отпустили, так как, по их показаниям, их наняли вместо других водителя и напарника. Личности их дополнительно не устанавливались...

Придорожный сервис, или Остановка - это тоже часть пути



Окончание

Люксембург: все предусмотрено

Люксембург у меня вызвал ассоциации со сказочной страной. Живописная природа, старые замки, красивые поля, луга, леса и горы. Все это разместилось на достаточно маленькой территории страны, которую можно пересечь буквально за 1-2 часа. До сих пор не могу понять, как на такой маленькой площади размещается такое разнообразие ландшафтов? Двигаешься по ровной дороге, въезжаешь в лес – и через 5 минут уже проезжаешь по горному серпантину, а через 30 минут горы куда-то исчезают, и дорога вновь бежит по небольшим холмам... Но вернемся к придорожному сервису.

Первый такой объект мы встретили прямо на границе. Большой комплекс, включающий в себя автозаправочную станцию, кафе, магазины и стоянки, как это принято, отдельно для грузовиков, легковых автомобилей и автобусов. Останавливаются здесь практически все, кто въезжает в страну. Самая распространенная причина остановки – это заправка топливом. В Люксембурге оно значительно дешевле, чем в соседних странах; Германии, Бельгии, Франции. Следовательно, при въезде и выезде из страны все заправляют полные баки. Особенность в том, что на выезде с территории заправки стоят шлагбаумы, которые открываются только после расчета за топливо. По всей видимости, были случаи, когда, заправившись, путешественники уезжали не заплатив.

Кроме этого, водители грузовых автомобилей оплачивают дороги. Для легковых машин они бесплатны. Интересен сам способ оплаты. Водитель приобретает виньетку на определенный срок (день, неделя, месяц), наклеивает ее на лобовое стекло и – проезд оплачен. Причем виньетка будет действовать, кроме Люксембурга, еще и в Бельгии, Нидерландах, Дании и Швеции.

Один из дней нашего путешествия был посвящен знакомству со страной. И запомнилось вот что. Магистральные автопоезда в основном движутся по автобанам, которые пересекают страну. На второстепенных дорогах трафик достаточно низкий, фуры встречаются редко. Грузы развозятся в основном на малотоннажных грузовиках, на дорогах даже встречаются тракторы, и очень много автопутешественников. Для них оборудованы бесплатные стоянки возле встречающихся на пути достопримечательностей. Достаточно много платных кемпингов, мотелей и стоянок, оборудованных для туристов на автокемперах. Мне подумалось: очень разумно, имея красивую природу, дать возможность ею любоваться всем



Люксембург: старый город.

желающим и в тоже время не наносить вред окружающей среде. Другие объекты сервиса представлены небольшими АЗС. Кафешки есть в населенных пунктах, которые встречаются достаточно часто. В общем, все очевидно. Где более насыщенный трафик, там и большее количество объектов сервиса, рассчитанных на перевозчиков. В глубине страны – все для отдыха и релаксации.

А еще запомнилась столица герцогства Люксембург с одноименным названием. Чем? – спросите вы. Своим подходом к градостроительству. Город расположен в окружении гор, имеет давнюю историю, и на старые здания современные архитекторы не покушаются в отличие, например, от того же Берлина, Москвы и, с некоторых пор, Минска. В Люксембурге четко просматривается часть старого города, а для новых построек – пожалуйста, выделен новый квартал. То есть каждая часть города имеет свою стилистику. Может, нам стоит перенять этот опыт?..

Ах, Франция, нет в мире лучше края...

Попрощавшись с очаровательным Люксембургом, мы отправились во Францию. Передвигаясь по Франции на автомобиле, готовьтесь к дополнительным затратам. Самые дорогие в Европе автобаны именно здесь. Платят все, вне зависимости от того, какой у вас автомобиль – легковой, грузовой или автобус. Впрочем, есть альтернативный вариант. Можно перемещаться по дорогам местного значения, которые бесплатны. Но будьте готовы к неспешной езде, пристроившись «в хвост» колонны, которую собирает за собой и трактор, и неторопливый пенсионер-водитель, и водитель-новичок.

Мы выбрали хоть и более затратный, но комфортный путь по автобанам. А вот способ оплаты дорог нас не порадовал. Если еще пару лет назад, подъезжая к пункту приема платежей, вы общались с очаровательной француженкой (разве француженки могут быть не очаровательными?) и вносили плату. Теперь приходится общаться с бездушными автоматами. Казалось бы, что может быть проще оплаты с помощью автомата? Но не тут-то было! Надо очень внимательно читать и следить за тем, в какой канал вы въезжаете. Для меня это была настоящая головоломка. Решив оплатить наличными и заехав в соответствующий канал, я увидел, как за мной закрылся шлагбаум, отрезав путь назад. Автомат принял мои евро, жадно проглотив их, и только после этого сообщил, что он... неисправен. Приемник возврата денег был почему-то наполнен дождевой водой. Кнопка же экстренной связи с диспетчером не очень помогла. Французским языком я не владею, а английским не владел диспетчер. На мое счастье, поблизости оказались сотрудники, обслуживающие оборудование, и они под вой сирены в аварийном режиме подняли шлагбаум и дали возможность выехать. Не представляю, что бы было, случись это глубокой ночью. В дальнейшем французские автоматы еще не раз преподносили сюрпризы в виде неприема белорусских пластиковых платежных карт, благо, у меня оказалась «чиповая» австрийская карта. Но неприятностей все же не удалось избежать...

При выезде с автобана в районе Пуатье попал в ситуацию, когда смог совершить оплату только с французской карты. На счастье, меня выручила попутчица-француженка, которая любезно согласилась мне помочь. В противном случае не представляю даже, что бы я делал. И, завершая разговор о неудобствах, добавлю: готовьтесь, что английский знают только в крупных городах...

Однако придорожный сервис, тем не менее, заслуживает похвал. Небольшие стоянки оборудованы беседками со столиками и туалетами, внешний вид которых поначалу смутил. Они явно рассчитаны на теплый климат и продуваются со всех сторон всеми ветрами.

Отдельная тема – это большие стоянки, даже не стоянки, а комплексы,



разбитые на мини-кварталы. В таком комплексе кроме обязательной фирменной заправки присутствует еще торговый блок из 2-4 залов, в которых продают автохимию, автозапчасти и аксессуары, а также книги, открытки, путеводители, сувенирную продукцию, рюкзаки, чемоданы, зонты, ветровки, носки, памперсы... Перечисление всего ассортимента займет не одну страницу, а выбор продукции как минимум на порядок больше, чем в универмаге белорусской глубинки. Дети могут порезвиться в игровой комнате, а на улице оборудованы детские площадки. В комплексе обязательно есть зона питания, представленная 3-4 кафе с блюдами различных национальных кухонь. Если нет времени засиживаться, то можно воспользоваться автоматами, продающими кофе, чипсы. Причем таких автоматов в ряду до 10 штук.

Немного о самих французских автомагистралях. Интересная особенность: скоростной режим, как правило, для легковых автомобилей 130 км/ч, а при неблагоприятных погодных условиях – 110 км/ч, о чем информируют дорожные знаки. Состояние дорожного полотна нареканий не вызывает. Активно идет строительство новых автобанов. Ремонтируемые участки встречаются не столь часто, как в Германии. Загруженность дорог ниже, чем в Германии, а пробки встречаются только перед самым Парижем.

Франция была самой южной страной в нашем летнем путешествии, но даже здесь отсутствуют ограничения на движение грузовых автомобилей по температурному режиму. Опять вспомнилась Беларусь с ее ограничениями...

Франция позади, впереди – Бельгия!

Следующей страной была Бельгия. Дороги платные для грузовиков. Система оплаты – виньетки, уже упомянутые мною ранее. Для легковых машин дороги бесплатны. Качество дорог здесь похуже, чем во Франции или Германии, зато в ночное время автобаны освещены. На заправках часто



Новостройки, утопающие в зелени.







встречалась система предоплаты: сначала платишь, потом – заправляешься, что для Европы несколько необычно. Как правило, сначала заправка, а потом оплата. Стоянки не такие большие, как во Франции, но больше белорусских. С питанием тоже полный порядок: бельгийская кухня, наверное, не столь изысканная и утонченная, как французская, но очень сытная, чем и похожа на нашу родную, белорусскую. Ароматные мясные деликатесы, бесподобная картошка. Да, именно в Бельгии был самый вкусный картофель, который мне доводилось пробовать...

Бельгийский придорожный сервис, с моей точки зрения, ничем особенным не выделяется. Можно сказать, все стандартно, но это только до тех пор, пока не начинаешь сравнивать с нашим, родным сервисом. И вот тут понимаешь, что нам еще далеко до «их» стандартов.

Нидерланды: низкая земля с высоким уровнем сервиса

Знаете, из всех автобанов лучшие, на мой взгляд, именно в Нидерландах. Я не встречал там бетонки, везде отличный асфальт. Множество развязок, мостов, хорошая навигация. Как и в Бельгии, автобаны в ночное время освещены. Слышал, что освещение финансировалось за счет средств от контрибуции, выплаченной Германией после окончания Второй мировой войны. Для грузовиков дороги платные, оплата производится через виньетки. Легковые машины передвигаются бесплатно, за исключением проезда по некоторым тоннелям. Кстати, для 5-осных автопоездов допустимая общая масса 50 тонн. Это особенно актуально, если учесть, что самый большой порт Европы – это Роттердам. Именно туда прибывают океанские суда, контейнеровозы. Порт Роттердама обеспечивает их разгрузку в течение 24 часов. Контейнеры, в том числе и тяжелые, сразу перегружаются на автомобили. При этом у автомобильных перевозчиков нет необходимости оформлять разрешение на перевозку тяжеловесного груза, в связи с чем экономится время на обработку и доставку груза в логистический центр или конечному потребителю. Кроме этого, в Нидерландах в отличие от Германии нет ограничения на движение грузового транспорта в

выходные и праздничные дни. Это наглядный пример эффективной работы логистической системы. Груз на пути следования не задерживается, и когда у логистического оператора встает вопрос, каким портом в Европе воспользоваться, ответ чаще всего один – Ротердам.

Придорожный сервис, являющийся сегодня предметом нашего пристального внимания, предлагает всю необходимую инфраструктуру. Заправки, стоянки, мотели, мойки, душевые кабинки, точки питания. В придорожных кафе, еще раз хочется отметить, очень удобная система самообслуживания, особенно, если вы не владеете голландским языком. Блюда все на виду, названия продублированы на английском или немецком языках и обозначены понятной пиктограммой. Горячая еда подается прямо со сковороды, плиты или подогревается в бачках. И ни разу я не видел бутерброда, завернутого в целлофан!

Традиционно самые большие придорожные комплексы находятся на границе. Границу между государствами зачастую только по такому комплексу и можно обнаружить, а еще – дорожный указатель, который проинформирует, что вы въехали или выехали из Нидерландов. Невольно сравниваешь с белорусско-российской границей: формально ее нет, но внушительная приграничная инфраструктура и количество сотрудников контролирующих органов не внушают чувства прозрачности границ. В Нидерландах мне лишь пару раз довелось встретить на границе одинокий полицейский автомобиль...

Вместо заключения

...Позади семь стран и 6500 километров. Исходные данные, как говорится, собраны, и можно сделать выводы.

Итоговая оценка белорусского придорожного сервиса в сравнении с европейскими странами невысока. Добрым словом можно вспомнить заправки, особенно известных брендов. За дорогами следят, явных ям и куч мусора не видно, возле крупных городов есть придорожные гостиницы...

На этом список положительных качеств заканчивается. Чего катастрофически не хватает, так это стоянок для автокемперов. А вообще стоянки не разделены зонами для грузовиков, автобусов, легковушек. Крупного комплекса с магазинами, заправками, детскими игровыми площадками я в Беларуси не встречал. В последнее время о необходимости развития придорожного сервиса говорят многие и на различных уровнях. И программы этого развития, конечно, есть. Но ведь обычные люди, простые граждане судят о делах не по количеству документов и программ, а по реальным результатам. А у нас. согласитесь, даже те немногочисленные объекты, которые открываются, не всегда готовы предоставить достойный уровень обслуживания водителям и автопутешественникам.

Поэтому мой главный вывод таков: надо всем вместе задуматься, наконец, что мы может предложить тем, кто приезжает в Беларусь (или проезжает через нее), кроме красивых пейзажей?..

Александр КОМАРОВ,
фото автора и из открытых источников.

