

№ 12 (27) декабрь 2015 г.



Оплатите дорожные сборы в России быстро и удобно Вашей картой DKV CARD уже сегодня! Будьте успешны вместе с лидером!

www.dkv-euroservice.com

Belarus Tel.: +37517 239 22 (24/25)

Mob.: +37529 133 07 00

стр. **2**

Интеграция

Нужны единые правила игры

стр. **6**

Опыт

Продам «дрова», или
Экономить надо правильно

стр. **39**



Уважаемые читатели журнала «TIR»! Дорогие друзья!

Сердечно поздравляем Вас с наступающим 2016-м годом и рождественскими праздниками!

Редакция журнала «TIR» и его авторы от всей души желают Вам, нашим читателям, пользователям, клиентам и партнерам, всего самого доброго и прекрасного в наступающем новом году: незыблемого здоровья, бодрости, позитива, улыбок, любви, счастья и радости! Пусть новый 2016 год принесет успех и процветание Вашему бизнесу и, конечно, добро, мир и благополучие Вам и Вашим семьям!

Да, уходящий год был не из легких, как для бизнес-сообщества, так и для нашей страны в целом. Но, главное, думаю, что мы не опустили руки, не впали в уныние, а искали новые варианты, подходы и решения. И продолжали идти вперед. Вместе.

Пусть все проблемы, трудности и невзгоды, с которыми пришлось столкнуться в уходящем, 2015-м, навсегда останутся позади, а год 2016-й подарит всем нам удачу и поможет реализовать наши планы и самые заветные мечты!

С Новым годом! С новым счастьем!

Главный редактор журнала «TIR»



Дина КИРИЛЛОВА

содержание

Новости компаний

**ТОПЛИВНО-СЕРВИСНАЯ КАРТА DKV: ПРЕИМУЩЕСТВ – БОЛЬШЕ,
ЗАТРАТ – МЕНЬШЕ 2**

Интеграция

НУЖНЫ ЕДИНЫЕ ПРАВИЛА ИГРЫ..... 6

Под крылом самолета

АВИАЦИОННЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ В БЕЛАРУСИ: ПОЛЕТ НОРМАЛЬНЫЙ 15

Дороги

ПЛАТИ И ПОЛЗИ 22

Компетентное мнение

**«СНИЖЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ АКТИВНОСТИ ЗАСТАВЛЯЕТ
ПЕРЕСМАТРИВАТЬ ПОДХОДЫ К БИЗНЕСУ...» 24**

Итоги

ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ: КАЖДЫЙ ВЫЖИВАЕТ, КАК МОЖЕТ 28

Соседи

ИЗ УКРАИНЫ В КРЫМ – МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ? 31

Сотрудничество

ВЯЛІКІ ШАЎКОВЫ ШЛЯХ: ДАРОГА Ё БУДУЧЫНЮ 33

Злободневно

КОГО ВОЛНЮЮТ ПРОБЛЕМЫ ПЕРЕВОЗЧИКОВ? 36

Опыт

ПРОДАМ «ДРОВА», ИЛИ ЭКОНОМИТЬ НАДО ПРАВИЛЬНО 39

Выставка

БЕЗОПАСНОСТЬ НА ДОРОГАХ И НЕ ТОЛЬКО... 43



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 (mtc),
e-mail: reklama@transinfo.by.

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

Топливо-сервисная карта DKV:



преимуществ – больше, затрат – меньше

Оптимизация и сокращение затрат – вот один из главных вопросов, над которым сегодня бьются международные автоперевозчики. Оказавшись заложниками экономических проблем и внешнеторговых ограничений, география которых только расширяется, транспортный сектор переживает ситуацию, когда конкуренция обостряется, фрахты неуклонно падают, а себестоимость перевозок, наоборот, растет. Только расходы на дизельное топливо увеличились до... примерно 40 % в общих расходах автотранспорта. В этих условиях перевозчики стараются, насколько возможно, сокращать порожние пробеги и непроизводительные простои, развивают навыки экономичного вождения у водителей, отслеживают появление новых технологий, специализированных систем и оборудования, открывающих возможности для разумной экономии.

Компания DKV (полное название – DKV Euro Service GmbH & Co. KG) предлагает именно такие возможности. В то время, как вы читаете эти строки, около 2 миллионов топливо-сервисных карт DKV в автобусах и автомобилях самого разного назначения уже помогают своим пользователям решать широкий перечень задач на автотрассах, пролегающих от Гибралтара и Ла Манша до дальних уголков России...

Около года назад мы уже встречались с **Натальей ШАМАНОВСКОЙ**, главой представительства «Staack Pooltankstellen GmbH & Co. KG», являющегося агентством компании DKV Euro Service GmbH & Co. KG в Беларуси (см. «TIR» № 11 за 2014 г.). За прошедший год компания DKV Euro Service в очередной раз подтвердила репутацию европейского лидера в сфере обеспечения автоперевозчиков услугами и продуктами по безналичному расчету в пути следования. Карта DKV снова отмечена как лучшая марка в категории «Топливные и сервисные карты». Десятая по счету победа со стороны кажется уже естественной и простой. Однако за видимой простотой скрывается нечто большее. Кто-то умный заметил: «Простота – это крайний предел опытности...» и, похоже, эти слова очень уместны в данном случае.

Компания DKV Euro Service была основана в 1934 году в Дюссельдорфе. За более чем 80 лет своего существования эти три буквы – «D» «K» «V» – приобрели известность и уважение во многих странах, а сама компания достигла заметных успехов. Сегодня свыше 100 000 клиентов – предприятий грузового и автобусного коммерческого транспорта – доверяют услугам DKV, а общее количество выпущенных и работающих карт... Впрочем, об этом мы уже сказали.

Топливо-сервисная карта DKV, что важно, является основным продуктом компании. Пластиковая карточка стала своего рода концентратором возможностей, помогающих клиенту избежать простоев, использовать ценовые преимущества и повысить эффективность работы. Пакет предлагаемых услуг охватывает все важные сферы, имеющие значение для автотранспортного предприятия. Это – заправка, дорожные сборы, возврат НДС, онлайн-услуги и многое другое.

С помощью карты DKV можно осуществлять безналичный расчет за топливо и смазочные материалы более чем на 39 500 заправочных станциях различных компаний по всей территории Европы. Ее преимущество заключается в отсутствии «привязки» к какому-либо производителю нефтепродуктов: в сеть входят заправочные станции ARAL, DEA, ESSO, SHELL, BP, TOTAL, ELF, JET, TEXACO и многие другие. А вот уже совершенно свежая новость: чуть больше месяца назад, в октябре, в сеть DKV в Российской Федерации вошли сразу 500 заправочных станций. Среди них – станции таких компаний, как Газпром, Сургутнефтегаз, Татнефть, Нефтика и др.

Такой широкий охват имеет свое значение. Наталья Шамановская подчеркивает:

– «Пластиком» сегодня никого не удивишь. Заправка по карточке стала обычным делом. Но одно дело – карта конкретной топливной компании, и совсем другое – карта оператора с широкой сетью заправок. Появляется возможность планирования затрат. Водителю не приходится отклоняться от маршрута, чтобы заправиться на «своей» заправке, дорога к которой может попросту «съесть» столь желанную экономию...

И это лишь начало логической цепочки. Смотрите, что получается. Любой из вас, профессионалов, работающих на рынке транспортных услуг, разумеется, может и сам выбрать, где заправлять свои автомобили. Что называется, было бы время и желание. Однако ситуация на топливном рынке, как и на любом другом, меняется постоянно. И в одну сторону, и в другую. И поддержание информации в актуальном состоянии потребует уже более серьезного ресурса. Для постоянного мониторинга и анализа ситуации нужны время, обладающие навыками специалисты, дополнительные финансовые

затраты. Проще и эффективнее поручить всю эту работу профессионалу – компании, которая специализируется именно на решении подобных вопросов. И решает их в комплексе.

Если говорить конкретно о заправке автомобилей топливом, компания DKV Euro Service предлагает клиентам и возможность возврата НДС, уплаченного за заправленное топливо. Причем возврат осуществляется как на товары, оплаченные через DKV, так и по счетам других поставщиков услуг. Поинтересуйтесь, условия выгодные.

Компенсация осуществляется автоматически, как только ответственные финансовые органы переведут необходимую сумму. Однако использование **программы «нетто-фактурирования», Net Invoicing (NIP)**, значительно сокращает это время. Данная программа подразумевает непосредственное вычитание уплаченного иностранного НДС в том же счете DKV, в котором были выставлены услуги. Таким образом, программа NIP повышает вашу платежеспособность и позволяет избежать нехватки денежных средств. На сегодняшний день оба варианта возврата НДС доступны для белорусских клиентов в 11 странах Западной Европы.

Отдельно стоит сказать о том, что возврат НДС возможен и по суммам, уплаченным за дорожные пошлины в Австрии и Франции. И если мы уже говорили о дорогах и тех услугах, которые могут понадобиться в пути, то возврат НДС здесь – лишь одно из целого ряда преимуществ.

Как вы уже вероятно заметили, карты DKV являются не просто топливными, как большинство пластиковых карт для автомобильного транспорта, а топливо-сервисными. С компанией DKV Euro Service работают 9 100 партнеров, занимающихся ремонтом, шиномонтажом, аварийными и восстановительными работами, прокатом и мойкой автомобилей в 42 странах Европы, что дает все основания говорить об обладании самой крупной обслуживающей сетью в данной отрасли. Перечень доступных по карте DKV услуг можно продолжать долго: это и оплата комбинированного транспорта для максимальной эффективности использования транспортных средств, и оплата надежного сопровождения транспорта. И таможенное оформление, и парковки... Если так случится, что ваш ав-



704310 215678 50090

D-KV 1934

Brummi & CO.

704310

50090





томобиль будет оштрафован, то и здесь карта DKV сможет помочь. Да, штрафы также можно оплатить этой картой.

Круглосуточная служба аварийной помощи – DKV Truck Service – с общеевропейской сетью партнеров поможет избежать простоя. Как показывает практика, большую часть всех поломок автомобилей, с которыми клиенты обращаются по бесплатному международному номеру службы поддержки **00800 – 365 24 365**, можно устранить непосредственно на месте. Возможность арендовать у одного из множества партнеров DKV грузовые автомобили, трейлеры, автобусы и легковые автомобили гарантирует мобильность и разнообразные возможности применения автомобильного парка.

Для всех, кто сталкивался хоть раз со случаями мошенничества со стороны водителей, безусловно важный момент: водитель, не получая на руки наличных денег, всегда имеет необходимое количество денежных средств для оплаты любых расходов, связанных с обслуживанием автомобиля, и других транспортных расходов.

С помощью карты DKV можно осуществлять также безналичную оплату дорожных пошлин за проезд по автомагистралям, мостам, туннелям, за пользование многочисленными паромными переправами по всей Европе. Причем оплата дорожных пошлин производится по факту, то есть водителю не нужно беспокоиться о наличии денежных средств на счету и не нужно тратить время на пополнение счета. Удобно.

А знаете ли вы о том, что новое бортовое устройство для грузовиков с допустимым максимальным весом более 3,5 тонн с 1 апреля будущего года заменит евровинетки в Бельгии? DKV обеспечит легкий переход на оплату дорожных сборов при помощи бортового устройства с наилучшими условиями и первоклассным сервисом.

И, безусловно, один из самых болезненных вопросов в последнее время. Новая система взимания платы за пользование дорогами «Платон», начавшая работать в России 15 ноября. **Карточка DKV Card** – первая среди европейских карт – принимается российским оператором по взиманию платы за дороги в качестве платежного средства со дня введения системы платных дорог. Принимается этот «пластик» на терминалах самообслуживания путем покупки маршрутных карт без пред-

варительной регистрации. Востребованной должна стать и возможность расплатиться за проезд 12-тонников по российским федеральным дорогам общего пользования с помощью карты DKV в личном кабинете клиента на сайте <http://platon.ru/> в режиме онлайн.

Все услуги, о которых идет речь, доступны белорусским клиентам. Это – существенная оговорка, ведь нередко происходит так, что география инноваций и просто полезных технологий делится на «там» и «здесь». И путь из первой точки во вторую, из Европы к нам, они преодолевают годами. Но только не в случае с DKV. Более того, продукты DKV рассчитаны на любой профессиональный уровень клиента, и при необходимости вы получите **краткую пошаговую схему** пользования услугами.

Если же вы считаете себя продвинутым пользователем информационных и прочих технологий, вы явно оцените многочисленные онлайн-услуги, которые предлагает DKV Truck Service своим клиентам.

Так, с помощью **поисковика заправок станций** можно подобрать наиболее удобно расположенные заправочные и сервисные станции, получить подробную информацию о видах топлива и актуальных ценах на него и других предлагаемых станцией услугах. DKV расширяет и мобильные возможности. С сайта компании легко загрузить на свой навигационный прибор данные о месторасположении заправочных станций сети, что значительно упростит поиск ближайшей станции в дороге. Планировщик маршрута проложит для клиента идеальный маршрут.

Следующая информация – уже непосредственно для руководителей бизнеса. **Программа онлайн-анализа DKV eReporting** позволяет осуществлять контроль затрат на покупку топлива, оплату дорожных пошлин и других услуг. Вы можете проследить за всеми транзакциями, совершенными по карте DKV еще до их выставления в счете. Кроме того, любой клиент имеет возможность получать отчеты по индивидуально заданным параметрам. Например, можно «заказать» отчеты по транзакциям, распределенным по срокам, автомобилям, продуктам или странам.

У клиентов, использующих **приложение для смартфонов DKV**

Smartphone App, все вышеперечисленные онлайн-услуги будут всегда под рукой.

С **программой скидок 5of20** компания DKV Euro Service предлагает эксклюзивный выбор выгодных скидок и ценовых условий для заправок, а также фиксированные ставки на услуги по возврату НДС по программе нетто-инвойсирования. Обратите внимание: при установлении скидок учитывается весь месячный оборот клиента при оплате топлива, дорожных сборов и услуг технического обслуживания автомобилей. Таким образом, при повышающихся оборотах вы получаете выгоду от большего количества преимуществ и большей экономии затрат. Это – уже преимущества завтрашнего дня...

Кстати, неплохая идея: давайте заглянем в ближайшее будущее. Хотя бы для того, чтобы понять, как в обозримой перспективе будут развиваться услуги и продукты, которые предлагает компания DKV Euro Service, и что это даст конкретному пользователю.

Компания DKV Euro Service работает над развитием и совершенствованием пакета предлагаемых услуг постоянно. Особой популярностью среди клиентов пользуется **бортовой прибор DKV**, который действует сразу в нескольких странах. При помощи одного прибора DKV можно оплатить дорожные сборы при проезде по Варновскому туннелю в Германии и туннелю Лифкенсхук в Бельгии, дорожные пошлины и охраняемые парковки во Франции, дорожные пошлины и охраняемые парковки в Испании и дорожные сборы в Португалии. Список стран, в которых действует единый прибор DKV, посто-

янно расширяется. В ближайшее время этот прибор будет оборудован **системой геолокации**, которая позволит владельцам транспортных компаний в любое время получить информацию о местонахождении своих транспортных средств.

В настоящее время ведется работа по расширению сети действия карты DKV также на другие страны. Будут совершенствоваться и онлайн-услуги. Так на практике, в деталях, в продуманных решениях высочайшего качества для автомобильных перевозок реализуется стремление компании DKV Euro Service превзойти ожидания клиентов и устранить многие проблемы на пути везущих грузы автомобилей.

Как видно, одна топливно-сервисная карта DKV объединяет в себе десятки преимуществ. Все, кто еще не воспользовался этими преимуществами, могут стать клиентами компании с европейским именем и получить в лице DKV Euro Service надежного партнера и верного друга. «You drive, we care»: «Вы – в пути, а мы – заботимся о Вас». Простой, лаконичный девиз, под которым работает компания, служит и ориентиром в работе, и жизненной философией, и обещанием каждому клиенту.



Белорусские клиенты DKV обслуживаются официальным партнером DKV в Республике Беларусь – представительством командитного товарищества «Staack Pooltankstellen GmbH & CO. KG.», которое работает в Минске по адресу: ул. Орловская, 40а, офис 8. Высококвалифицированные сотрудники выяснят все потребности потенциального клиента, осуществляющего грузоперевозки в Европе, помогут выполнить формальности, необходимые для успешного заключения договора.

Достаточно одного звонка в представительство.

Звоните по телефонам:

+375(17)2392224; +375(17)2392225.

Более подробную информацию ищите на сайте:

<http://staackpool.net/>.



Нужны единые правила игры

17 ноября в Минске состоялось заседание Совета Евразийского союза транспортных, экспедиторских и логистических организаций (ЕСТЭЛО). Нерядовое событие. Для участия в нем в белорусскую столицу съехались руководители крупнейших бизнес-ассоциаций и союзов России, Казахстана, Украины, Кыргызстана, а также Евразийской экономической комиссии (ЕЭК). Повестка дня предусматривала рассмотрение около десятка вопросов, которые сегодня волнуют транспортный, экспедиторский и логистический секторы стран, имеющих общие или во многом схожие экономические интересы. Мы расскажем лишь о некоторых из тех проблем, что прозвучали в ходе встречи международных экспертов. Решение одних из них способно упростить и повысить эффективность работы уже завтра, обсуждение других нацелено в более отдаленное будущее...

ЕСТЭЛО, как он есть

Прежде чем рассказать о вопросах, которые обсуждались на заседании Совета ЕСТЭЛО, необходимо хотя бы несколько слов сказать о самом Союзе. Тем более, что до сих пор на страницах «TIR» информация о его работе не появлялась. Несправедливо...

За прошедшие три года ЕСТЭЛО вырос, приобрел солидность и авторитет. В него входят уже более 4 500 транспортных организаций, а сам Союз представляет интересы всех видов транспорта. Что касается государств, в нем участвующих... Это очень интересный момент: реализация интеграционного проекта стала лишь толчком к появлению ЕСТЭЛО, но уже со старта он не удержался в границах ЕАЭС и шагнул за его пределы. На сегодняшний день в Союз, кроме организаций стран интеграционного блока, входят Ассоциация транспортно-экспедиторских и логистических организаций Украины «Укрвнештранс» и Литовская национальная ассоциация автомобильных перевозчиков «LINAVAL». На заседании Совета ЕСТЭЛО, о котором дальше пойдет речь, обсуждался вопрос о приеме в члены Союза Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Кыргызской Республики «АМАП КР». Забегая вперед, скажем, что инициатива коллег из Кыргызстана была поддержана всеми членами Совета, а окончательное решение по вопросу, в соответствии с действующим уставом, вынесено на утверждение Общего собрания ЕСТЭЛО, которое состоится весной будущего года.

За работой Союза, по словам его **исполнительного директора Анатолия ВОРОНИНА**, сейчас внимательно наблюдают многие. К примеру, Армения, бизнес-союзы которой в обозримой перспективе, вполне вероятно, также войдут в состав ЕСТЭЛО. Но мир большой, и в Союзе это хорошо понимают. Повестка дня состоявшейся в Минске встречи экспертов предусматривала анализ перспектив развития транзитных перевозок, и уже в ходе обсуждения этого вопроса прозвучала мысль о том, что транзит зарождается за пределами ЕАЭС, и чем более активными будут наши контакты с внешним миром, тем лучше. Неудивительно поэтому, что в ЕСТЭЛО сегодня задумываются о возможности привлечения в состав Союза транспортных

КРАТКИЙ ЭКСКУРС В ИСТОРИЮ

ЕСТЭЛО создан в 2012 г. Свою роль сыграла инициатива Ассоциации российских экспедиторов (АРЭ) и Союза транспортников России (СТР). Поговаривают, что к появлению организации, объединяющей сегодня профессионалов в области транспорта, экспедирования и логистики, приложил руку и Президент Российской Федерации Владимир Путин. В ту пору работа по подготовке к созданию Евразийского экономического союза (ЕАЭС) уже набрала обороты, и потребность в площадке для обсуждения экспертами смежных – острых и актуальных – вопросов становилась очевидной...

общественных ассоциаций и объединений таких стран, как Китай, Вьетнам, Пакистан и Иран. То есть тех стран, в которые, если протянуть вектор дальше, тянутся торговые пути, пролегающие по территории стран-членов ЕАЭС. Каким может быть это членство, еще только предстоит решить, но сама идея о том, что бизнесу «не нужно запирается в маленькой организации», кажется верной. Это слова **Сергея ЖЕЛАННОВА, вице-президента Ассоциации российских экспедиторов**. Впрочем, его мысли о том, что широкая география участия в ЕСТЭЛО дает возможность для продвижения идей, активного обмена информацией и практическим опытом, для развития, в конце концов, поддержали многие. Современный бизнес стремится к стиранию барьеров и границ...

И кстати, о бизнесе. Понятно, что в ЕСТЭЛО, как и в любое другое объединение профессиональных союзов и ассоциаций, закладывался не «платонический» характер. Это – не дискуссионный клуб, куда приходят просто поговорить. На его площадках вырабатывается позиция, которая становится аргументированным ответом государственным администрациям



Анатолий ВОРОНИН, исполнительный директор ЕСТЭЛО



Сергей ЖЕЛАННОВ, вице-президент Ассоциации российских экспедиторов

и наднациональным органам на их многочисленные вопросы «а как?». Примеров тому достаточно, и они выходят далеко за пределы нашего разговора о заседании Совета ЕСТЭЛО...

Вот **Член Коллегии (Министр) по промышленности и агропромышленному комплексу ЕЭК Сергей СИДОРСКИЙ** рассказывает о новых возможностях бизнеса после принятия Основных направлений промышленного сотрудничества в рамках ЕАЭС. Происходило это 26 ноября в Минске на первом заседании Делового совета Евразийского экономического союза. Сергей Сидорский особо подчеркнул, что документ разрабатывался в режиме открытого обсуждения с бизнесом:

– Все рычаги управления промышленным комплексом и обеспечения его эффективности находятся в руках предпринимателей, а ЕЭК лишь создает условия для возможности их оптимального использования...

А вот руководитель Рабочей группы по развитию института **уполномоченных экономических операторов Дмитрий НЕКРАСОВ** (он же – директор Департамента таможенного законодательства и правоприменительной практики ЕЭК) в ходе 1-го Всероссийского форума уполномоченных экономических операторов говорит о том, что ЕЭК пока не хватает консолидиро-

ванной позиции всех заинтересованных участников внешнеэкономической деятельности при формировании профильных норм в проекте Таможенного кодекса ЕАЭС. «У государственных органов стран ЕАЭС преобладает взгляд на уполномоченных экономических операторов как на получателей льгот при совершении таможенных операций. Такой односторонний взгляд не позволяет национальным регуляторам сделать мощный шаг навстречу бизнесу и добиться полного эффекта от внедрения института», – уверен Дмитрий Некрасов. Форум, к слову, проходил также 26 ноября, но только в Москве.

Еще примеры нужны?..

У ЕСТЭЛО в этом смысле, в смысле налаживания диалога между бизнесом и государством, есть ряд преимуществ. И главное из них – интеллектуальный и профессиональный потенциал, заключенный в организации. Союз объединяет в своих рядах крупнейшие бизнес-сообщества, и в его работе участвуют их руководители. Среди них – четыре человека, прежде занимавших в своих государствах (России и Казахстане) должность министра транспорта. Разумеется, работают здесь и иные профессионалы. Более 40 экспертов ЕСТЭЛО принимают участие в консультативных органах ЕЭК, в которых происходит обсуждение проблем и возможностей развития транспортной отрасли. Среди них – Кон-



Николай БОРОВОЙ, президент ЕСТЭЛО и председатель Совета ЕСТЭЛО



Сергей НЕГРЕЙ, заместитель директора Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК

сультативный комитет по транспорту и инфраструктуре ЕЭК, подкомитеты по видам транспорта и т.д. И, что интересно, наиболее активно в рамках ЕСТЭЛО работают представители автотранспортного сектора.

Сейчас, по словам **Николая БОРОВОГО, президента ЕСТЭЛО и председателя Совета ЕСТЭЛО**, продолжается активное формирование нормативной базы ЕАЭС и органов управления этого интеграционного образования. Вспомним тот же Таможенный кодекс ЕАЭС или проект Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики. И, значит, сейчас самое время для плодотворного диалога...

О каботаже в деталях

О перспективах либерализации каботажных перевозок грузов автомобильным транспортом в государствах-членах ЕАЭС в ходе заседания Совета ЕСТЭЛО рассказал **Сергей НЕГРЕЙ, заместитель директора Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК**. Напомним, под каботажной автомобильной перевозкой грузов понимается перевозка, осуществляемая перевозчиком, зарегистрированным на территории одного государства-члена, между двумя пунктами, расположенными на территории другого государ-

ства-члена.

Пересказывать содержание четырех этапов, на которые делится либерализация каботажных перевозок, вероятно, нет смысла. Об этом уже много писали и говорили. Уделим внимание некоторым важным новостям, а также техническим особенностям осуществления каботажа, на которых сделал акцент Сергей Негрей.

Пожалуй, главной новостью последнего времени в этом плане стало известие о том, что к программе либерализации присоединяется Кыргызстан. Советом ЕЭК одобрены соответствующие изменения в документ. Согласно внесенным изменениям с 1 января 2016 г. перевозчики из Армении, Беларуси или России, завершив автоперевозку грузов из государств, не являющихся членами ЕАЭС, получают право на обратном пути в государство регистрации выполнить одну каботажную автоперевозку грузов на территории Кыргызстана: в Таласской, Чуйской или Иссык-Кульской области. Ранее установленные условия выполнения каботажных перевозок будут предоставлены и перевозчикам, зарегистрированным на территории Кыргызстана, в согласованных регионах Армении, Беларуси и России. К концу 2015 г. изменения должны быть утверждены Высшим советом ЕАЭС.

В остальном программа пока оста-

ется неизменной. *Первый этап либерализации*, который продлится два года – 2016-й и 2017-й, – по словам Сергея Негрея, следует считать скорее подготовительным. Именно в это время станет понятно, насколько стороны интеграции готовы к более серьезной либерализации каботажных перевозок. Перевозки, которые смогут осуществлять транспортные компании, не будут гипervостребованными (слишком сильными остаются ограничения), однако этап послужит ступенькой для уверенного движения дальше.

С этого времени на борту автомобиля, выполняющего каботажную перевозку, должны обязательно находиться специальное разрешение и бортовой журнал для учета и контроля выполнения таких перевозок на протяжении календарного года. Информация в такой журнал должна вноситься в хронологическом порядке и подтверждать правомерность совершения перевозки.

Порядок ведения бортового журнала уже согласован всеми пятью сторонами ЕАЭС на площадке Подкомитета по автомобильному транспорту. Выдачу журналов, как установлено, будет осуществлять национальный орган транспортного контроля или уполномоченная им организация. Журнал, являющийся документом строгого номерного учета, будет выдаваться на конкретное транспортное средство.

Технический момент: после окончания календарного года, а также при использовании всех листов в нем, перевозчику по его заявлению будет выдан новый журнал.

В бортовой журнал должны быть внесены сведения непосредственно о каботажной перевозке, а также о предшествовавшей ей международной перевозке груза из государств, не являющихся членами ЕАЭС. Перевозчик при этом обязан обеспечить обучение водителей правилам ведения бортового журнала. Ответственность за нарушение правил ведения журнала и, в целом, за нарушения, допущенные при осуществлении каботажных перевозок, будет определяться законодательством на национальном уровне.

И в 2018-м и 2019-м годах, когда будет длиться *второй этап либерализации* каботажных перевозок, на борту автомобиля, выполняющего каботажную перевозку, в обязательном порядке должны находиться бортовой журнал и спецразрешение на каботажную перевозку.

Именно с этого времени, по мнению Сергея Негрея, каботажные перевозки обретают практическую ценность, поскольку в эти два года появляется реальная возможность загружаться на территории страны-члена ЕАЭС в попутном направлении после завершения международной перевозки и тем самым избегать порожнего пробега.

Третий этап либерализации каботажных перевозок продлится, как известно, до конца 2024 г. Либерализация усилится с учетом снятия географического аспекта выполнения каботажной перевозки и появления иных преимуществ при загрузке в попутном направлении. Бортовой журнал и спецразрешения, как ожидается, больше не понадобятся, и с 2020 г. перевозчики смогут выполнять каботаж на условиях предварительного информирования соответствующего уполномоченного органа в виде заявки в электронном виде. Время, которое имеется в распоряжении стран-интеграторов, позволит отладить технологии, которые при этом потребуются, и безболезненно пользоваться возможностями третьего этапа либерализации.

С 1 января 2025 г. к программе присоединится Казахстан, который полностью откроет свою территорию для осуществления каботажных перевозок транспортными операторами иных стран-членов ЕАЭС.

В оставшееся до конца текущего года время необходимо внести изменения в национальные законодательства, которые пока в ряде случаев устанавливают прямой запрет на осуществление каботажных перевозок. Так, белорусская сторона, по словам Сергея Негрея, уже проинформировала ЕЭК о подготовке необходимых изменений в национальные нормативные правовые акты. Дополнительно будут прописаны ответственность за нарушения в данной сфере, а также источники и объемы финансирования для полного и своевременного осуществления всех мероприятий, предусмотренных программой.

Тем временем ЕЭК продолжает работу над целым рядом иных документов, которые будут регулировать работу автомобильного транспорта и сферу транспортного контроля. Об этом, дополняя своего коллегу, сообщил **Думан ДУЙ-СЕНБАЙ, начальник отдела автомобильного транспорта Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК**. В первом случае, речь идет о проекте



Думан ДУЙСЕНБАЙ, начальник
отдела автомобильного транспорта
Департамента транспорта и
инфраструктуры ЕЭК

Правил допуска к осуществлению международных автомобильных перевозок, во втором – сразу о двух документах. Имеются в виду проект Правил урегулирования спорных ситуаций в случае их возникновения с перевозчиками третьих стран и Порядок возврата (задержания) автотранспортных средств на внешней границе территории ЕАЭС.

И, разумеется, стоит сказать о том, что в ЕЭК начала работать Рабочая группа по подготовке проекта Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики. Можно полагать, что принятие этого документа будет способствовать обеспечению экономической интеграции, последовательному и поэтапному формированию единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг. Как ожидается, Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики будут приняты Высшим Евразийским экономическим советом до конца 2016 г.

Таможенный кодекс выбивается из графика

Это действительно так. С одной стороны, по результатам прошедших вну-

тригосударственных согласований проекта Таможенного кодекса ЕАЭС поступило большое количество поправок. Всего – 1 758 (только Беларусь внесла 388 предложений по изменению положений проекта Таможенного кодекса). Не устранен сторонами ряд существенных разногласий. С другой стороны, все чаще, особенно Казахстаном, высказываются сомнения в необходимости глубокой унификации таможенных норм этим документом. Как заметил в этом плане в ходе Делового совета ЕАЭС **Член Коллегии (Министр) по таможенному сотрудничеству ЕЭК Владимир ГОШИН**, «*вот уже более четырех месяцев мы пытаемся препятствовать снижению уровня достигнутой интеграции и отхода на национальные «квартиры».*

Но что представляет собой документ в том виде, в котором он находится сейчас? Как отмечают в ЕЭК, в настоящее время приоритетом является соблюдение интересов бизнеса. Владимир Гошин (обратимся к нему еще раз) выделяет здесь важный аспект:

– *Когда мы говорим, что создаем единые правила игры на все пять стран, мы понимаем, что формируем здоровую конкуренцию не только среди бизнеса, но и среди государственных органов, задействованных в сфере внешнеэкономической деятельности (ВЭД), в том числе и между таможенными администрациями.*

В проекте Таможенного кодекса ЕАЭС нашли отражение новые тенденции мировой экономики. Одним из таких трендов является наметившийся переход от глобализации к регионализации. Основная задача ЕЭК и сторон интеграции для реализации этого потенциала видится в создании такой нормативно-правовой базы, которая будет представлять ЕАЭС как единый субъект, как гарант четких правил игры на евразийском пространстве.

Здесь необходимо подчеркнуть важность создания для бизнеса ясных и стабильных правил. В ранг эталона возводится принцип, в соответствии с которым каждый предприниматель сможет заранее провести необходимые экономические расчеты с уверенностью, что правила не поменяются неожиданно, когда груз будет ввезен на таможенную территорию ЕАЭС.

Когда это произойдет, пока сказать трудно. Во всяком случае, как заметил в ходе заседания Совета ЕСТЭЛО



Александр СОЛОЩЕВ, генеральный директор Ассоциации «БАМАП»

Александр СОЛОЩЕВ, генеральный директор Ассоциации «БАМАП», ЕЭК намерена в середине 2016 г. – после окончания работы по согласованию предложенных ранее сторонами правок – внести проект документа на повторное внутригосударственное согласование.

Впрочем, в сфере таможенного регулирования есть и более позитивные новости. Так, 3 ноября на заседании Коллегии ЕЭК принято решение, направленное на упрощение контроля таможенной стоимости. Упрощается механизм контроля таможенной стоимости идентичных товаров, ввозимых более чем одной партией в рамках одного контракта. В частности, документом предусмотрена возможность непроведения дополнительной проверки таможенной стоимости товаров в случае, если по ранее ввезенным идентичным товарам такая проверка уже проводилась. При этом декларантом, как отмечают в ЕЭК, должны быть соблюдены все остальные условия, при которых дополнительная проверка таможенным органом не проводится. Применение такого механизма позволит снизить временные и финансовые затраты предпринимателей, а также оптимизировать таможенный контроль таможенной стоимости товаров, ввозимых на территорию ЕАЭС.

А неделей позже Коллегия ЕЭК приняла решение об упрощении процедуры таможенного транзита в рамках ЕАЭС. После вступления решения в силу уполномоченные экономические операторы и таможенные перевозчики, сведения о которых имеются в соответствующих реестрах таможенных органов, смогут не подтверждать действительность своего статуса путем представления бумажного свидетельства. Таможенные органы сами будут проверять наличие таких сведений в информационных системах. Таким образом оптимизируется объем требуемых таможенными органами документов при таможенном декларировании таможенного транзита, а также регламентируются возникающие на практике проблемные вопросы при завершении таможенного транзита.

Контроль уже запроектирован

Как известно, в России в конце 2014 г. вступил в силу Федеральный Закон от 24 ноября 2014 г. № 362-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный Закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в связи с совершенствованием государственного контроля за осуществлением международных автомобильных перевозок». Как рассказал **Александр ШЕРСТНЕВ, заместитель генерального директора Ассоциации международных автомобильных перевозчиков АСМАП**, проведший анализ нормативных изменений в сфере контроля международных автомобильных перевозок, с этого момента контролирующие органы получили целый ряд дополнительных полномочий, позволяющих повысить эффективность контроля международных автомобильных перевозок.

От себя добавим, что данные структуры теперь могут выполнять контроль соответствия предъявленного разрешения виду выполняемой перевозки, контроль полноты и правильности заполнения разрешений. Также они наделены правом привлечения к административной ответственности водителей за выполнение перевозок с незаполненными или неправильно



Александр ШЕРСТНЕВ, заместитель генерального директора Ассоциации международных автомобильных перевозчиков АСМАП

заполненными разрешениями, задержания до уплаты штрафа выезжающих с территории России транспортных средств, на водителей которых наложены штрафы по статьям 11.26 и 11.29 российского Кодекса об административных правонарушениях.

Вместе с тем, существенно расширен перечень мест проведения транспортного контроля. Теперь он может осуществляться Ространснадзором не только на согласованных в установленном порядке контрольных пунктах на дорогах общего пользования, но и на обозначенных дорожными знаками стоянках (парковках) транспортных средств.

В развитие Федерального Закона № 362-ФЗ должен был быть принят ряд подзаконных актов. Во всяком случае, это было предусмотрено Планом-графиком подготовки проектов нормативных правовых актов Правительства Российской Федерации и федеральных органов исполнительной власти в целях реализации положений Федерального Закона от 24 ноября 2014 г. № 362-ФЗ. План утверждался заместителем Председателя Правительства Российской Федерации Аркадием Дворковичем 9 апреля 2015 г. Однако из предусмотренных документов на текущий момент в Министерстве юстиции зарегистрирован только приказ Министерства

транспорта Российской Федерации от 19 августа 2015 г. № 249 «Об утверждении Условий осуществления двусторонних и транзитных международных автомобильных перевозок без разрешений» (зарегистрирован 27 октября 2015 г., регистрационный № 39477).

По словам Александра Шерстнева, документ устанавливает более ясные и понятные требования к осуществлению двусторонних и транзитных международных автомобильных перевозок без разрешений. Его нормы касаются, в первую очередь, таких стран, как Беларусь, Казахстан, Кыргызстан и др., поскольку именно в отношении этих стран международными соглашениями в рамках ЕАЭС предусматривается возможность осуществления перевозок (транзитных, двусторонних) на безразрешительной основе.

Базовым документом при осуществлении транспортными средствами, принадлежащими иностранным перевозчикам, двусторонних и транзитных международных автомобильных перевозок любых видов грузов без российских разрешений, остается международная товарно-транспортная накладная, подтверждающая вид перевозки. Одновременно определяются условия осуществления двусторонних и транзитных международных автомобильных перевозок без разрешений:

- грузов для целей проведения выставок, ярмарок, театральных, музыкальных, цирковых и спортивных мероприятий, киносъемок, постановки радио- и телевизионных передач;
- грузов в целях оказания гуманитарной помощи;
- грузов транспортными средствами определенной грузоподъемности и (или) максимальной разрешенной массы;
- грузов тяжеловесными транспортными средствами или крупногабаритными транспортными средствами, а также опасных грузов, на которые получены специальные разрешения, и в других случаях.

Вместе с тем, в российском Минюсте на государственной регистрации все еще находится проект приказа Министерства транспорта Российской Федерации «Об утверждении Критериев и порядка определения вида выполняемой международной автомобильной перевозки груза».

Учитывая, что Минэкономразвития России с целью подготовки заклю-

чения об оценке регулирующего воздействия еще в июне нынешнего года внесло свои предложения в части доработки этого документа, можно предположить, что задержка выхода приказа вызвана именно необходимостью внесения корректировок. Информация об этом находится в сети Интернет в открытом доступе. Попутно отметим, что Минэкономразвития в своем заключении указал на фактическое отсутствие в документе порядка определения вида выполняемой международной автомобильной перевозки груза, что, как было подчеркнуто, создает риск избирательного правоприменения со стороны контролирующих органов. Помимо этого, Минэкономразвития были выявлены положения, которые «вводят избыточные административные и иные ограничения и обязанности для субъектов предпринимательской и иной деятельности или способствуют их введению, а также способствуют возникновению необоснованных расходов субъектов предпринимательской и иной деятельности».

Судьба еще одного подзаконного акта проявилась буквально на днях, когда СМИ растиражировали новости о заседании Коллегии Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Российской Федерации, которое состоялось 2 декабря. Во время этого мероприятия заместитель Министра транспорта Российской Федерации Николай Асаул заявил о том, что приказ Минтранса об особенностях контроля за перевозками грузов третьих государств появится к началу 2016 г.

Именно этот документ, как сказал Николай Асаул, вызвал наиболее серьезную сложность:

– Он вызывает серьезное раздражение у наших коллег из иностранных государств, по нашему мнению, необоснованное. Если перевозки осуществляются в классическом варианте, то есть если совпадает страна регистрации, юридического лица, владельца транспортного средства, со стороны погрузки и так далее, то никаких проблем нет. Более слож-

ный случай, когда владельцем груза прописано лицо, которое зарегистрировано не в том же государстве, где зарегистрировано транспортное средство и где выполнялась погрузка. Это и есть по закону «груз третьего государства».

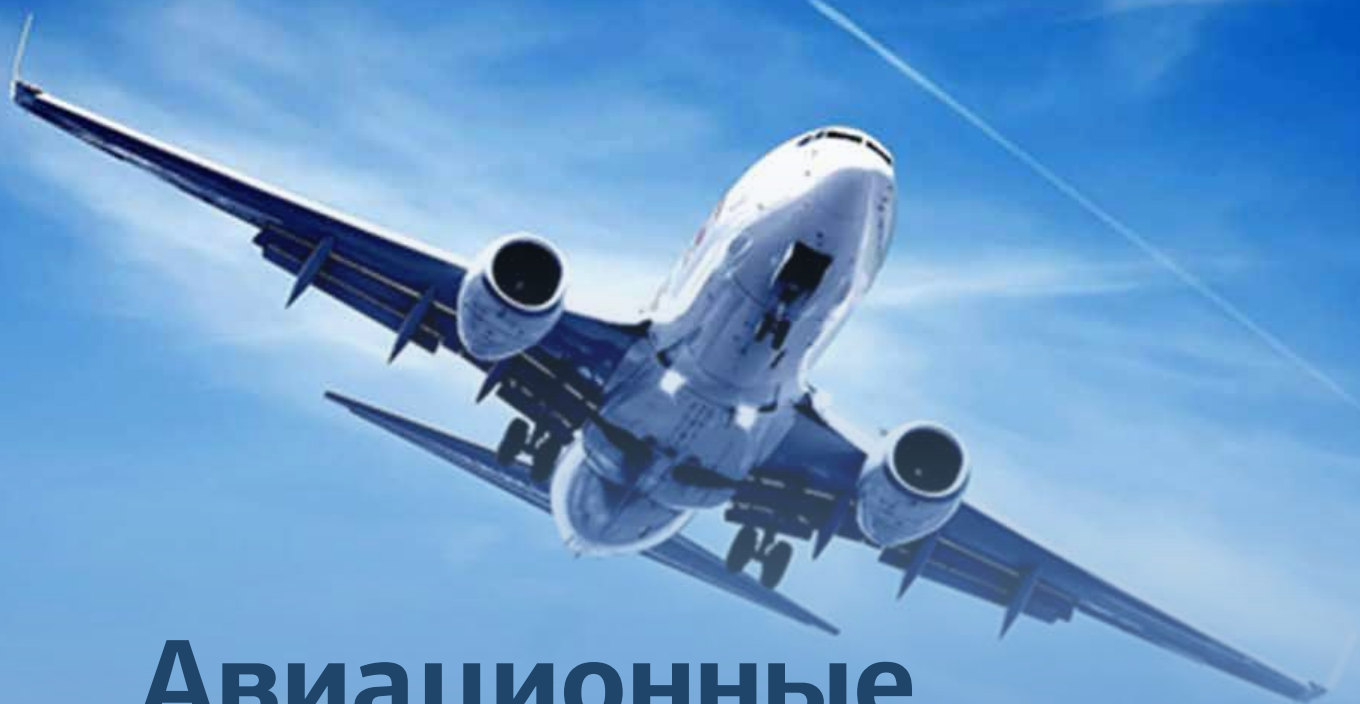
Представитель российского Минтранса отметил, что в этих случаях наиболее часто происходят злоупотребления со стороны недобросовестных перевозчиков. «Проект приказа предполагает четкую последовательность действий со стороны государственных контрольных органов в части идентификации всех необходимых данных и сведений. Это на 100% не избавляет нас от злоупотреблений, но серьезно минимизирует риски правонарушений. Для добросовестных перевозчиков данный документ не усложняет перевозку грузов, он направлен на борьбу с теми, кто осуществляет переоформление товаротранспортных документов. Это не секрет, что некоторые перевозчики из некоторых государств занимаются этой деятельностью на промышленной основе», – добавил Николай Асаул.

...Остается ждать. А по мере того, как будут появляться новые нормативные акты, Александр Шерстнев пообещал информировать об этом партнеров по ЕСТЭЛО.

Вместо заключения скажем, что на заседании Совета ЕСТЭЛО было рассмотрено также немало организационных вопросов, касающихся работы органов управления Союза и Плана деятельности на период 2016-2018 годы. Это – первый перспективный план работы. Документ будет скоординирован с теми планами деятельности, которые вырабатывает ЕЭК. По конкретным направлениям работы будут определены, как ожидается, ответственные лица. И, значит, на площадке ЕСТЭЛО произойдет еще не одна интересная и полезная дискуссия.

Вячеслав МИЛЬЯНЕНКО,
фото автора.





Авиационные грузоперевозки в Беларуси: полет нормальный

С понятием авиационных грузоперевозок мне до сей поры сталкиваться не приходилось. Однако был момент, когда линия судьбы чуть-чуть коснулась этой темы самым неожиданным образом. В 80-е мне довелось служить на Тихоокеанском флоте в редакции газеты «Тихоокеанская вахта». Случилось так, что в один из дней трагически погиб наш коллега, военный журналист. По воле родных похороны и предание тела земле должны были состояться в Украине...



На Камчатке из-за гористого рельефа и большой вулканической активности железных дорог нет, часто случаются землетрясения и есть даже угроза цунами, поэтому оперативное сообщение с «материком» производится только воздушным путем. И, соответственно, для транспортировки тела погибшего пришлось задействовать самолет пассажирских авиалиний.

Но в эти тяжелые, гнетущие дни никто не подумал о том, что с перевозкой подобного груза могут возникнуть проблемы. Оказывается, что заявку на перемещение «груза 200» нужно было делать заблаговременно. Работники «Аэрофлота» заявили, что загрузка тяжелого гроба может нарушить центровку самолета, угрожать безопасности лайнера и его пассажиров. Вопрос удалось все же решить, и цинковый гроб был отправлен в тот же день. Но именно тогда ко мне пришло осознание, что авиаперевозка какого-либо груза – это вопрос серьезный и отнюдь не простой.

Вопреки кризису – наращиваем мощности

Недавно мне довелось прикоснуться к теме перевозки грузов воздушным транспортом уже в Беларуси. Любому, даже незнакомому с этой темой человеку понятно, что авиа – достаточно дорогой вид перемещения различных товаров и предметов. И, честно говоря, я не сомневался, что центробежная сила экономического кризиса последнего времени значительно приземлила многие показатели грузовых авиапе-

ревозок в нашей стране. Однако, когда мне недавно удалось ознакомиться с данными Нацстата по этой отрасли, все оказалось с точностью до наоборот. Как ни парадоксально, но грузоперевозки воздушным транспортом в Беларуси не просели, а даже несколько выросли.

Вот так выглядит динамика перевозок грузов (в % к соответствующему периоду прошлого года).



В первом полугодии 2015 года изменение грузооборота транспорта (прирост и снижение в % к соответствующему периоду 2014 года) выглядит так.



В итоге весь грузооборот транспорта за 6 месяцев нынешнего года достиг 61,5 млрд тонн. И, естественно, я

Самолет
авиакомпания
«Трансавиаэкспорт»
готов к полету





Владимир КОСТИН, директор
Департамента по авиации
Министерства транспорта
и коммуникаций

задался вопросом, почему больше государственных и коммерческих структур стали перемещать товары воздушным путем.

Смотрим в небо с оптимизмом

Чтобы лучше разобраться, на какой высоте находятся авиационные перевозки в нашей стране, куда держат курс и что находится за горизонтом их перспектив, я обратился к самому сведущему человеку в этой области – директору Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь **Владимиру КОСТИНУ**.

Владимир Борисович очень позитивно откликнулся на мое предложение поделиться с читателями журнала «TIR» своими мыслями о развитии и перспективах отечественных грузоперевозок воздушным путем.

– Сразу нужно отметить, что 90% авиационных грузоперевозок в Республике Беларусь выполняет Национальный аэропорт Минск. Причем, радует то, что показатели грузоперевозок у нас растут с каждым годом. Приведу пример минувших трех лет. В 2014 году в Беларуси объем перевозок грузов авиационными организациями составил 27,8 тыс. тонн, или 388,6% к уровню 2013 г. При этом обеспечено выпол-

ОЧЕНЬ ВАЖНЫЕ ЦИФРЫ...

В первом полугодии 2015 г. организации и индивидуальные предприниматели нашей страны перевезли 221,7 млн тонн грузов. В июне места назначения достигли 37,9 млн тонн грузов, что на 3,1% больше по сравнению с маем. За шесть месяцев 2015 г. белорусские авиакомпании транспортировали 16,8 тыс. тонн грузов, что на 25,8% больше, чем за то же время в минувшем году. Кстати, на 6,9% вырос объем грузоперевозок на автотранспорте, а ж/д транспорт стал перевозить на 9,5% больше грузов. Только внутренний водный транспорт несколько сдал позиции.

нение доведенного задания по грузооборотному уровню до 171,2% при задании 101%. То есть, мы на более чем 70 процентов перевыполнили задание Правительства и Минтранса.

А то, что касается 2015 года, то статистические данные за январь–октябрь выглядят так. Авиационными организациями перевезено уже 24 тыс. тонн, что на 9,3% выше уровня аналогичного периода прошлого года. И до конца года темпы грузоперевозок продолжают расти. Уже сегодня обеспечено опережение доведенного Советом Министров задания по грузообороту. У нас сейчас 125,9%, а задание всего лишь 102,8%. Мы превышаем план уже примерно на 22%, и эта цифра растет. Кстати, в небольшом количестве перевозятся грузы и пассажирскими самолетами (скажем, почта).

За счет чего достигается такая стабильность? У нас сейчас есть программа, в которой участвуют отечественные авиакомпании и, прежде всего, Открытое акционерное общество «Авиакомпания Трансавиаэкспорт». Оно, по сути, государственное, так как без малого 100% акций принадлежит государству. Кроме него в Республике Беларусь есть и другие компании, но уже частные – «Робистар» и «Геникс». Сейчас на базе Оршанского авиаремонтного завода образовалась новая грузовая



Грузовой отсек
транспортного
самолета

компания «Рада» (пока у них есть самолет Ил-76 и скоро будет второй).

Все они участвуют суммарно в показателе общих грузоперевозок за пределы Беларуси и по стране, но до них ни Минтранс, ни Правительством плановые показатели не доводятся. То есть они за показатели не отвечают.

На сегодняшний день внутри Республики Беларусь авиационные грузоперевозки не развиты, в силу их нерентабельности. Расстояние от Минска на север, запад, юг, восток слишком малое (около 300 километров). Поэтому автомобильный и железнодорожный транспорт полностью справляются с перевозкой грузов. Учитывая, что аэропорты находятся за пределами любого города и нужно еще производить загрузку и разгрузку, это тем более неудобно и невыгодно.

Мы сейчас говорим только о международных авиаперевозках. Сегодня прогнозировать данное направление очень сложно – это крайне тяжелый бизнес. И если какая-то компания заявляет, что собирается заниматься им, прежде нужно сто раз подумать, потому что можно запросто остаться в проигрыше. Сначала необходимо досконально изучить все рынки грузоперевозок и то, какие типы воздушных судов хорошо бы иметь в наличии. Сегодня, даже обладая такими огромными самолетами как Ил-76 или Боинг-747, не помешает иметь и воздушные суда меньших провозных емкостей. Скажем, такие, как Ан-12, Ан-26 (берущих на борт даже 6 и более тонн груза) и другие.

Я говорю не о конкретных типах судов, а об их грузоподъемности. Надо, чтобы коммерческую загрузку можно было менять оперативно. Порой нужно перевезти и 100 тонн груза, а порой есть необходимость подобрать небольшой заказ и перебросить около 6 тонн. Именно поэтому данный рынок очень интересен. Чтобы идти в ногу со временем, нужно иметь парк современных воздушных судов. Он должен быть конкурентоспособен при участии в конкурсах на грузоперевозки, которые часто проводятся в мире по выполнению тех или иных видов работ. Скажем, по программе перевозки продуктов питания по Африке, полетов на Северный полюс, по военной линии (например, переброска военного контингента в рамках ООН). Сегодня различных программ достаточно. Здесь идет гарантированная стабильная оплата. Однако сегодня очень важно выставлять себя под другие коммерческие предложения и конкурсы. И, конечно же, преимущество всегда у того, кто предлагает наименьшую себестоимость летного часа.

К сожалению, сегодня наши воздушные суда (скажем, тот же самолет Ил-76 старой модификации) расходуют больше топлива, чем аналогичные западные самолеты. Естественно, и себестоимость летного часа выше. Закладывать определенные ниши рентабельности или работать себе в убыток – никто не будет. Но, при этом, считаю, мы сегодня работаем неплохо. Нас признают во многих странах, потому что Беларусь в свое время успешно позиционировала себя в рамках ООН. У нас было более 15 самолетов, что уже является весомым критерием мирового уровня.

Дело в том, что для серьезных международных организаций или конкретных грузоотправителей было важно сотрудничать с авиакомпанией со значительным воздушным флотом, обладающей какой-то историей, чтобы она отвечала всем международным требованиям. И мы им соответствовали и соответствуем в полной мере. Единственно, нам нужно производить модернизацию воздушного флота, надо брать более современные самолеты. Чтобы, предлагая перевезти тонну, сто или один килограмм груза, мы могли с гордостью сказать, что стоимость у нас ниже, чем в других компаниях. Это основная задача.

В то же время нет ни малейших сомнений, что работа в плане авиационных грузоперевозок у нас была, есть и

будет. По прогнозам многих авторитетных организаций (прежде всего, ИКАО, лидеров авиастроения компаний «Боинг» и «Airbus») авиационные грузоперевозки будут неуклонно расти. По различным данным, прогнозы роста колеблются в среднем от 5,2 до 5,5% в год. Самый высокий процент грузоперевозок, безусловно, будет в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР), в частности, в Китае. Там прогнозируют до 9 и более процентов. Интересно, что меньше всего грузоперевозок воздушным путем прогнозируют в Европе, несколько больше этого в Америке. Думаю, средняя мировая цифра роста авиационных грузоперевозок в 2016 году составит все же 5,5%.

Честно говоря, о том, что конкретно перевозится авиакомпаниями... Есть ограничение по предоставлению информации. Но вам я несколько приоткрою завесу тайны. У нас основная работа производится за рубежом. Мы, как правило, летаем по определенным программам. Перевозим продукты питания в регионы Африки, районы Азии, в Ирак, Афганистан. Где-то мы возим военный персонал, обмундирование, технику, строительные материалы.

Порой выполняются полеты и на американский континент, и на Северный полюс. Однако это программы, которые реализуются раз в году. Скажем, доставка оборудования на льдину. В основном это переброска воинских контингентов по линии ООН или НАТО, это беспосадочное десантирование грузов и так далее. Кстати, структуры Североатлантического альянса ежегодно приглашают нас в Европу на совещания, где речь идет о сотрудничестве структур НАТО со странами – бывшими республиками Советского Союза. Речь идет о возможности использования

воздушного пространства, об оказании различной помощи. Скажем, сейчас из Афганистана выводится воинский контингент, и нам предлагают перевезти военнослужащих, различное оборудование, технику (причем, она же бывает не только военная, но и строительная). Благодаря такому взаимодействию мы ищем и находим заказы. Однако это не постоянная работа и, конечно же, нам нужно стремиться к стабильным грузоперевозкам.

Пока в каких-то иных грандиозных программах мы не участвуем, честно говоря, нам бы в этих удержаться. Будем модернизировать авиатехнику – будем участвовать и в других программах. Наши заказчики, в основном, были наработаны по линии каких-то организаций. В первую очередь, бизнес предлагает нам работу. К тому же и само наше руководство много движется, активно предлагает свои услуги.

Я помню, что еще недавно – в 2008 году – некоторые смелые аналитики прочили Европе рост перевозок грузов по воздуху на ближайшие годы чуть ли не на 70%. Однако этим прогнозам не суждено было сбыться. Очень сильно изменилась экономическая и геополитическая ситуации. Как по грузоперевозкам, так и по пассажирским перевозкам в лидеры активно выходит АТР. Поэтому мы делаем все возможное, чтобы не потерять свою нишу и представить нашу компанию в разных сферах. Мы сейчас берем самолеты более вместительные, такие как Боинг-747. У нас один самолет уже находится в лизинге и сейчас стоит вопрос о взятии второго. Это позволяет возить большее количество грузов за один рейс – 100 тонн и более, на большие расстояния. К счастью, пока у нас есть рынки, куда возить грузы.



К погрузке готовится негабаритный груз



Гуманитарный груз прибыл в точку назначения

Вообще в мире (в общем потоке грузоперевозок) авиационные занимают где-то от 5 до 7% (если перевести в тонны). Однако при этом в денежном выражении, вдумайтесь, авиация берет от 60 до 70% средств! Признаюсь, когда я читал эти данные ООН, я искренне порадовался за авиацию. Получается, все самое дорогое возит именно она. Золото, деньги, что-то особо ценное и т.д. Дело в том, что в авиации гораздо ниже риски, выше безопасность груза и огромная скорость перемещения. Поезд может сойти с рельсов, его могут взорвать, корабль может утонуть, а самолет более надежен в данной сфере.

Поэтому мы будем делать все возможное, чтобы развивать авиационные грузоперевозки. Для этого у нас в авиакомпании есть соответствующий план. Это постоянный мониторинг рынков и партнеров, с которыми будем работать по поиску грузоотправителей любого уровня. Мы хотим и стремимся сотрудничать не только с какими-то юридическими лицами любого уровня, но и с официальными источниками, которыми для нас являются ИКАО (Международная организация гражданской авиации), ООН, структуры Евросоюза и другие. Здесь строгий контроль и четко отслеживается безопасность. Для этого даже есть соответствующая военная структура, которая делает все возможное, чтобы максимально обезопасить доставку груза.

Конечно, как я говорил, нам надо модернизировать свой авиапарк, и мы сейчас решаем, каким образом это сделать, думаем, как привлечь инвестиции. Причем, мы уже стоим на пороге принятия такого важного решения. А то, что грузовая авиация в Беларуси

была, есть и будет – в этом у меня нет никакого сомнения. Но, повторяюсь, необходимо принимать меры, чтобы не отставать в развитии от конкурентов, в первую очередь, в техническом плане.

В том числе, обязательно надо активнее развивать электронный документооборот – это крайне важно. Сегодня во многих странах мира он используется весьма эффективно, что позволяет значительно ускорить процесс без массы бумаг и лишних проводов. Мы сейчас над этим очень плотно работаем и в ближайшее время создадим соответствующий документ. В ближайшее время всесторонне обсудим его в нашем департаменте, предоставим на суд коллегии Минтранса, затем предложим Правительству. Ведь этот документ не должен касаться одного ведомства, он будет охватывать все задействованные в цикле грузоперевозки структуры государства. Это пограничные, таможенные и другие службы. Очень радует, что у нас есть талантливые, энергичные, современные специалисты, готовые полностью разработать и эффективно продвигать электронный документооборот.

Думаю, нужно уделить особое внимание логистике. Я не буду говорить в целом об этом направлении в государственном масштабе. Хотя, конечно же, слежу за информацией республиканского уровня и знаю, что есть программа развития логистического комплекса Республики Беларусь. Кстати, мы в ней тоже задействованы. В данной программе есть конкретные вопросы, касающиеся мониторинга состояния складских помещений, которые могут быть задействованы для логистики непосредственно авиации.

Мы недавно еще раз промониторили ситуацию и сегодня можем говорить в полный голос о логистике только одного нашего предприятия – Национального аэропорта Минск. В нем есть транспортно-логистический комплекс, который сегодня соответствует всем мировым требованиям. Однако уже все понимают, что назрела необходимость расширения самой зоны, где обрабатываются грузы (временное хранение, обработка грузов и так далее).

В начале этого года руководством Национального аэропорта Минск принято решение дополнительно построить 7000 кв. м зоны для временного хранения багажа, груза, транспортных средств с грузом. Речь идет о самих по-

мещениях, составляющих внутреннюю инфраструктуру аэропорта. И сегодня в нем разрабатывается документация, которая позволит нам дополнить эти площади. Параллельно идет модернизация уже имеющихся площадей. Причем, логистика должна быть такой, чтобы очень быстро и оперативно доставить, разгрузить, перегрузить на другие транспортные средства грузы.

Надо признать, что то самое отсутствие у нас электронного документооборота не лучшим образом влияет на оперативность доставки и обработки груза. Думаю, это является определенным препятствием. Не так активно к нам или через нас идут грузы, которые мы могли бы обрабатывать и, следовательно, получать большую прибыль. В то же время программу развития логистического комплекса мы выполняем и будем выполнять. В Министерстве проводятся совещания, чтобы ускорить и расширить решение вопроса, не только учитывая предложения аэропорта, но и в более глобальном, объемном контексте.

Мы также рассматриваем расширение авиационной составляющей, используя аэродром «Гродно». Там есть свободная экономическая зона, определенная государством, в нее как раз входит данная воздушная гавань. И при реализации проекта аэропорт будет востребован в плане логистики в рамках данной СЭЗ. Там отсутствуют многие налоги, соответственно созданы немного другие условия для развития бизнеса. Мы готовы оказывать помощь именно резидентам СЭЗ и вместе с ними развивать базу самого аэропорта, именно логистику. Поэтому, как только будет подготовлена соответствующая документация для реализации этого проекта, мы примем в нем непосредственное участие.

Больше у нас в гражданской авиации нет ни складских помещений, ни каких-то планов развивать грузовое хозяйство в других аэропортах ввиду их невостребованности на сегодняшний день. Однако, как только возникнет подобная необходимость, мы сможем достаточно оперативно это организовать в любом областном аэропорту. Сегодня все стремятся в столицу. Основные потоки товаров идут именно в Минск.

В то же время в авиационной составляющей будет участвовать и Оршанский авиаремонтный завод, который, по сути, является иностранным предприятием. Там сегодня строится транспортно-логистический центр в виде цеха или здания, где будет производиться обработка грузов. Однако сам проект временно приостановлен по определенным финансовым причинам. Данная авиакомпания «Рада», образованная на базе Оршанского авиаремонтного завода, планирует перевозить грузы, используя свой логистический центр. Взлетно-посадочная полоса этого аэродрома пока не имеет светосигнального оборудования. И если грузы туда пойдут и сложится логистика, то будут вкладываться деньги, чтобы довести ее до состояния, когда можно работать круглосуточно, а не только в дневное время при визуальных полетах.

Подводя итог, хочу сказать следующее. Я твердо убежден, что у перевозок грузов воздушным путем – огромный потенциал. Если мы будем активны, современны и коммуникабельны, сможем эффективно модернизировать авиапарк и расширить логистический комплекс, – мы просто обречены на успех.

**Беседовал Андрей ДРОБ,
фото автора.**

*Окончание читайте в следующем номере
журнала «TIR».*

*Самолеты
авиакомпаний
«Белавиа»
активно
участвуют в
грузоперевозках*



Плати и ползи

С ноября в Беларуси добавилось несколько новых платных участков дорог. Один из них проходит по югу Гродненской области и по северу Брестской – отныне грузовые авто и иностранцы обязаны оплачивать проезд по трассе Р99 от погранперехода «Бобровники» до выезда на М1 в районе Барановичей. Мы проехали по новой-старой дороге в поисках изменений, за которые хотелось бы выложить деньги и ... не нашли их.

Средняя скорость на легковой машине за 200 с лишним километров пути «туда-обратно» не превышала по данным бортового компьютера 70 километров в час. По «соседней» платной магистрали – М6, донельзя загруженной транспортом в час «пик», не нарушая правил, можно по маршруту «Минск–Гродно» войти и в 90 км/ч средней скорости. Здесь так не получится. Несмотря на то, что первая реакция на новую платную дорогу – это удивление. Куда подевались все машины?

Тем более странно, что еще совсем недавно по данным ГАИ эта трасса была одной из самых загруженных и опасных в регионе. Загруженной потому, что сюда массово поехали большегрузные автомобили, стремящиеся объехать платный участок М6 от Брузгов до Щучина. Сегодня на повестке дня другие проблемы... И там, и там платить надо, так зачем ехать лишние километры?

– «Файная» дорога, – говорит молодой польский дальнобойщик с улыбкой. – «Самоходов» (машин по-нашему) нет, хорошо ехать. Плата? Ну не из своего же кармана плачу, это расходы

шефа, поэтому мне «вшыстка едно».

Правда, других плюсов, кроме минимального трафика от госграницы до Волковыска, поляк не видит. Мол, видал дороги и получше. И сходу предлагает присмотреться к российской ситуации: там вообще черт ногу сломит по поводу оплаты...

Кажущаяся пустота на дороге обманчива. Повороты, горки – не знаешь, что скрывается за ними. Аварии тут происходят постоянно. К вопросу о платной, а, значит, комфортной и безопасной дороге: здесь не редки ДТП с пешеходами и тихоходными транспортными средствами. В Зельве – городке аккурат посередине новой платной дороги – за последний год сбили двух идущих по краю проезжей части пешеходов. Под Волковыском совсем недавно произошла, наверное, самая страшная авария года в регионе. Рейсовая маршрутка «догнала» в темноте неосвещенный мотоблок. Как результат – трое погибших. Что делал на оживленной и важной для транзита трассе тот, кому вовсе на дорогу выезжать не рекомендуется? Вопрос риторический...

За поездку насчитал на трассе с десятком тракторов и даже гужевую повозку.



С последней «встретился» на затяжном подъеме в уже сгущающихся сумерках. Объезжать вслепую страшно, тащиться за ней – неважно. Добавьте к этому огромное количество грузовиков из местных СПК. Теплая осень продлила сезон. К сахарным комбинатам везут свежий урожай свеклы. Перегруженные МАЗы и КамАЗы обильно «обстреливают» соседей по потоку увесистыми свекольными снарядами. Едут не спеша: обгон – как лотерея. А следом – вывозящий органику на поля «УРАЛ». Кто встречался, знает: запах непередаваемый, а брызги жидкого навоза со стекла щетками убираются с трудом. Аграрии пожимают плечами, мол, дорога в регионе едва ли не единственная, часть СПК просто разделены ею пополам, поэтому, как ездили, так и будем ездить. Бортовыми устройствами оснастили даже 40-летние «газики», но без нужды под рамки не суются: платить лишний раз никто не хочет. Даже местные признаются, что нормального объезда нет, разве что по разбитым гравийкам и грунтовкам. Поэтому как ни старайся, особо не разгонишься, даже в пределах правил.

Картинка-то, в принципе, обычная для любой белорусской дороги. Но, заплатив за проезд, ждешь хотя бы минимального комфорта. Отыскать место для отдыха не сложно. Площадки каждые 15-20 километров. Правда, из сервиса там уличный туалет-скворечник да пара открытых всем ветрам беседок. Отелей с момента введения оплаты за проезд не прибавилось: едва ли не единственный – в Зельве. Еще есть кафе на подъезде к Слониму, да пара заправок.

– Люди у вас хорошие. Сiju третий день с поломкой здесь. Даже в душ пустили бесплатно на АЗС, – говорит россиянин Владимир, превративший «Вольво» в дом на обочине дороги. – Правда, дорогой очень проезд, в России дешевле.



– А мы теперь едем, как раньше, по М6, – это уже в Гродно рассказывает белорусский водитель литовской фуры. – Раньше на Бобровники шли в объезд платных участков. Сейчас смысла нет. Тут дорога точно лучше.

Кстати, платные участки на Р99 не сплошные. Прерываются в крупных населенных пунктах – Зельве и Волковыске. За Зельвой платный участок начинается аккуратно с перекрестком с одной из местных дорог, ведущей на север области. Пункта оплаты в зоне видимости нет, а знак «Платная дорога» просто констатирует, что без бортового устройства дальше пути нет. Что делать? Вернуться и поискать место, где можно оплатить проезд?

С таким же вопросом к местным властям обратились индивидуальные предприниматели в Слониме. Говорят, мол, перевозки осуществляем в черте города, далеко не выезжаем, но объездная – одна из самых удобных городских магистралей – стала платной. Проблему во внимание приняли, но так пока и не решили...

Хватает и других вопросов. Платная дорога, если уж решили брать деньги именно за транзит, добавила проблем местным жителям и предприятиям. Если плату берут за удобство, то хотелось бы увидеть другие изменения в инфраструктуре: как минимум, объезд крупных городов, минимум пешеходных переходов, освещение опасных мест и «ликвидацию» спящих полицейских. Да и тихиходный транспорт комфортному движению никак не способствует... Правда, пока жалобы на все это больше похожи на пустое сотрясение воздуха.

Сергей ГАВРИЦКИЙ,
фото автора.



Сергей СУВОРОВ:

«Снижение экономической активности заставляет пересматривать подходы к бизнесу...»

В нынешнем году завершается Программа развития логистической системы нашей страны. Что-то реализовано, что-то – не до конца. Но никто не станет отрицать, что практически с нуля сделан серьезный шаг вперед как в количестве объектов логистической инфраструктуры, так и в качестве их оснащения.

Несмотря на то, что до конца года остается еще около двух недель, можно уже подвести предварительные итоги. На этот раз – итоги развития рынка складской грузоподъемной техники.

Мой собеседник – Сергей СУВОРОВ, директор УП «Техновиза» – компании с 12-летним опытом поставки и обслуживания грузоподъемной техники.

– Сергей Анатольевич, какие внешние факторы сегодня, на Ваш взгляд, влияют на спрос на складскую технику?

– Спрос на вилочные погрузчики и складскую технику в этом году прямо зависел от состояния дел как в экономике нашей страны, так и в экономике наших основных торговых партнеров. Начнем с положения дел у нашего восточного соседа. Санкции Запада, снижение цен на нефть и девальвация российского рубля негативно сказались на ожиданиях бизнес-сообщества. Прямым результатом этого стало снижение спроса. В Беларуси в течение года снижается ВВП, падает экспорт. На Украине экономика находится в тяжелом положении... Поэтому продажи как в Беларуси, так и у наших соседей заметно «просели».

– Ваша компания постоянно участвует в крупнейшей отраслевой



выставке CEMAT Russia-2015. Можете ли Вы сказать, что падение рынка грузоподъемной техники отразилось и на выставке?

– Прошедшая в Москве в сентябре этого года отраслевая выставка CEMAT Russia-2015 подтвердила эти опасения. По сравнению с прошлым годом значительно сократился список участников выставки, а площадь экспозиции уменьшилась приблизительно в 2 раза. Единственным утешением стало количество посетителей. Выставку посетили около 4700 человек. Это такая же цифра, как и в прошлом году. Видимо, интерес к развитию у российских потребителей все же есть, только вот покупательная способность снизилась.

CEMAT Russia считается самой крупной площадкой, на которой ежегодно выставляются ведущие поставщики грузоподъемной техники, складских стеллажей, систем автоматизации, а также других продуктов и решений в области интралогистики. Если говорить об участниках CEMAT Russia-2015, то из крупных мировых брендов-производителей виловых погрузчиков и складской техники были представлены далеко не все. Отказались от участия такие поставщики мирового уровня, как Linde и Toyota-BT, которые в прежние годы имели далеко не последние по величине стенды. Самыми заметными участниками были, конечно, STILL и Jungheinrich. Эти две компании являются лидерами рынка. STILL уже десять лет, как открыл в Москве свою дочернюю компанию – «Штилл Форклифттракс». За эти десять лет присутствия на российском рынке они построили широкую сеть региональных офисов продаж и сервисных центров по всей России.

– А что говорит статистика?

– По данным WITS (World Industrial Truck Statistics) – мирового статистического агентства, поставки в Россию за 10 месяцев 2015 года по сравнению с тем же периодом 2014 года сократились почти на 42%. Падение существенное. Больше всего снизился спрос на противовесные виловые погрузчики. Снижение здесь составило более чем 50%.

Что касается Казахстана, то там дела не лучше, чем в России. Падение спроса составило те же 42%. Разница лишь в том, что рынок виловых погрузчиков и техники для склада упал почти одинаково – на 41% и 46% соответственно. Несмотря на сложную политическую

обстановку в Украине, там рынок упал не так сильно, как в России и Казахстане. Падение составило в целом 33,3%.

– Насколько упал рынок грузоподъемной техники в Беларуси? Насколько можно верить статистике?

Прежде чем перейти к рынку Беларуси, хотелось бы отметить то, что в настоящее время WITS-статистика может не совсем корректно отражать потребление грузоподъемной техники среди стран Таможенного союза. Данная статистика формируется по заказам на заводы, поступившим из той или иной страны. Например, если белорусская компания разместила на заводе в Германии заказ на 5 электрических тележек для паллет, то они попадут в WITS-статистику по нашей стране. Хотя это совсем не означает, что тележки будут работать в Беларуси. Когда препятствия в торговле между странами Таможенного союза почти исчезли, никто не может гарантировать, что товары, заказанные белорусской компанией и даже прошедшие таможенное оформление в Беларуси, здесь и останутся. Мы, к примеру, в этом году делали отгрузки из Беларуси и в Россию, и в Казахстан.

Если посмотреть на реальный спрос, я имею в виду тендеры, конкурсы и т.п., и сравнить его с WITS-статистикой, то очевидна диспропорция. С этим согласны кроме нас и другие участники рынка – поставщики грузоподъемной техники. Общим мнением является то, что WITS-статистика по Беларуси за 2015 год, мягко говоря, слегка «завышена». Реальное количество продаж в этом году как минимум на 30% ниже. Есть, конечно, некоторая вероятность, что по ошибке Беларуси приписали «чужие» цифры. Но, скорее всего, причиной является то, что техника завозится в Беларусь, проходит таможенную очистку и затем отгружается в Россию.

Теперь вернемся к нашему местному рынку. Если верить цифрам, то ситуация с заказами у нас получше, чем в России и Казахстане. Падение спроса за 10 месяцев 2015 года по сравнению с тем же периодом 2014 года составляет 33,9%. Однако, как я заметил выше, существует мнение среди основных дилеров, что эти цифры не совсем корректны. Реальная картина на рынке значительно хуже, и спрос по сравнению с прошлым годом упал на 40-50%.

– Ощутили ли Вы преимущества Таможенного союза? Стало ли легче

продавать технику в Россию и Казахстан?

– Несмотря на унификацию таможенных пошлин, некоторые различия при таможенном оформлении, например, электрических тележек без подъемной мачты в законодательстве России и Беларуси остаются. Ввозная таможенная пошлина на эту технику в России выше, чем в Беларуси. Таким образом, российские игроки рынка могут ввозить такую технику через Беларусь целенаправленно, чтобы затем сформировать более низкую цену на этот товар, нежели их конкуренты, работающие по традиционной схеме. Даже если выигрыша за счет различий в величине пошлин нет, то можно сократить издержки за счет более низкой стоимости таможенного оформления товаров в Беларуси, нежели, например, в России. Там средняя ставка таможенного брокера за услуги по оформлению составляет 500 евро за фуру. Это значительно дороже, чем в Беларуси.

– Давайте отойдем от статистики. Каково реальное положение дел на рынке грузоподъемной техники в Беларуси?

– В этом году белорусская программа развития логистической отрасли то ли закончилась, то ли забуксовала. Если последние несколько лет шло бурное строительство торгово-логистических

центров, то теперь, к сожалению, наметился скорее обратный процесс. За весь прошедший год не состоялось ни одного конкурса по оснащению оборудованием каких-либо крупных объектов логистической инфраструктуры.

На фоне того, что новые склады не открываются, действующие логистические операторы столкнулись с существенным снижением спроса на свои услуги. Загрузка некоторых существующих складов составляет 50-70% от их возможностей. Многие сокращают площади арендуемых складов. В результате на рынке наблюдается некоторое перенасыщение складской техники. Наши некоторые клиенты обращаются к нам не за тем, чтобы купить новую технику, а чтобы реализовать часть имеющейся. Это касается в основном ритейла и логистических центров. И это еще не самое худшее, что происходило на рынке. Есть примеры, когда покупатели складской техники по тем или иным причинам не могли справиться с платежами и были вынуждены возвращать технику лизинговой компании. Лизинговая компания в свою очередь предлагала нам реализовать эту технику на местном рынке.

Общей тенденцией в этом году является и стремление покупателей получить от поставщика более длинные сроки оплаты. Очевидно, что потребность в технике есть, но отсутствие



доступных кредитов затрудняет работу белорусских предприятий и им трудно производить обновление или расширение парка.

Анализ текущего спроса на грузоподъемную технику показывает, что около 50% инициированных белорусскими субъектами в этом году закупок были по их же собственной воле отложены до лучших времен или вовсе отменены. Основной причиной этого представители таких предприятий называют отсутствие финансирования. Это касалось в основном производственных предприятий. До нас доходит информация и о неких запретах на покупку импортной грузоподъемной техники предприятиями с го-

рынка неизбежно рождает отложенный спрос. Так что в будущем году давайте надеяться на изменение ситуации и на то, что рынок пойдет в гору.

Есть и еще один важный положительный фактор, вызванный кризисной ситуацией. В своем стремлении сократить издержки многие предприятия оптимизируют штат. Это приводит к реальному оздоровлению рынка труда. Ранее в отрасли наблюдался дефицит водителей погрузчиков и операторов складской техники. Логистические центры чуть ли не соревновались в зарплатах, чтобы заполучить себе опытных работников. Конечно, такое положение негативно влияло на стоимость и качество их услуг. Теперь же ситуация изменилась и персонал склада уже не бежит с места на место. Общее же снижение экономической активности в нашей стране заставляет логистических операторов пересматривать их подходы к бизнесу. Надеюсь, это в конечном итоге пойдет на пользу нашей логистической системе и будет способствовать стремлению Правительства страны сделать Беларусь реальным игроком на мировом рынке логистических услуг.

**Беседовал Дмитрий КУРОЧКИН,
фото автора.**



сударственной долей собственности. Запреты вышестоящими органами и ведомствами основываются на том, что надо покупать отечественные погрузчики. Но ведь Беларусь не производит всей линейки грузоподъемной техники, поэтому такие запреты безосновательны.

Таким образом, в этом году наблюдается, с одной стороны, перенасыщение объектов логистической инфраструктуры страны грузоподъемной складской техникой, с другой стороны – отсутствие у производителей финансовых средств на обновление парка погрузчиков.

– А каковы Ваши прогнозы на будущий год?

– Итогом 2015 года для нас и наших соседей станет существенное падение рынка подъемно-транспортного оборудования. Но нет, как говорится, худа без добра. В каждой негативной ситуации можно найти плюсы. Падение любого



Транспортная отрасль: каждый выживает, как может

2015 год стремительно близится к завершению. Еще пару недель, наполненных предпраздничными хлопотами и приятной суетой, и мы вступим в следующий год – 2016-й. Возможно, еще рановато подводить черту под уходящим годом, но какие-то предварительные выводы уже сделать можно. Да и прогнозы на будущий год не помешают. Итак, каким был 2015 год для мировой экономики в целом и для транспортной отрасли в частности?



Очевидно, что мировая экономика растет более медленными темпами, чем прогнозировали Международный валютный фонд и другие крупные «сипноптики» в этой сфере. А транспортная сфера выступает своеобразной лакмусовой бумажкой, реагирующей на экономические спады.

По словам Нильса Смедегарда Андерсена, главного исполнительного директора A.P. Moller-Maersk Group, «рост мировой экономики замедляется, а торговля в настоящее время значительно слабее, чем обычно».

МВФ в прошлом месяце понизил прогноз итогового глобального валового внутреннего продукта в 2015 году до 3,1% с 3,3%. Фонд обосновывает свое решение замедлением роста развивающихся рынков, обусловленное низкими ценами на сырьевые товары. МВФ также сократил прогноз на 2016 год до 3,6% с 3,8%. Но даже пересмотренные оценки могут быть, по мнению Нильса Андерсена, слишком оптимистичными.

«Руководствуясь нашими макроэкономическими прогнозами, мы предполагаем меньший рост, особенно в развивающихся странах, а также в Европе, – сообщил эксперт. – На 2016 год мы смотрим немного более пессимистично, чем большинство прогнозистов».

Организация экономического сотрудничества и развития в ноябре понизила свои прогнозы для мировой экономики во второй раз за три месяца. Эксперты считают, что ВВП будет расти на 2,9% в 2015 году и на 3,3% в 2016-м, по сравнению с 3% и 3,6% соответственно, прогнозируемыми в сентябре.

Например, контейнерное направление Maersk сообщило о спаде прибыли на 61% в третьем квартале, поскольку спрос на суда для перевозки грузов

по всему миру не вырос по сравнению с годом ранее. Низкие скорости роста оказываются особенно болезненными для отрасли, которая уже борется с избыточной мощностью. До сих пор больше всего страдали поставки из Азии в Европу, поскольку слабый евро ставит экспортеров, таких как Китай, в жесткие условия, влияющие на конкурентоспособность. Тем не менее, пока нет никаких признаков, что мировая экономика движется к спаду, аналогичному последовавшему за финансовым кризисом 2008 года.

Narag-Lloyd AG, крупнейшая судоходная компания Германии, отложила запланированное первичное публичное размещение акций после мрачного прогноза по прибыли глобального лидера индустрии Moller-Maersk Group. Maersk же, ссылаясь на последствия замедления экономического роста для судоходной отрасли, снизила прогноз на прибыль в этом году на 15% до \$ 3,4 млрд.

Средние ставки доставки для контейнеров упали на 36% в третьем квартале в соответствии с данными Всемирного индекса контейнеров (World Container Index). Аналитики констатируют, что на всех основных маршрутах остаются слабыми объемы и темпы перевозок. Направление Азия-Европа страдает больше всего из-за избыточных мощностей.

Автоперевозчики Европы обновляют парк

В октябре 2015 года спрос на новые коммерческие автомобили в ЕС показал увеличение (+ 6,6%) десятый месяц подряд, на общую сумму 189 092 единиц. Рост был поддержан во всех сегментах коммерческих транспортных средств. Испания (+22,9%) подтвердила положительную динамику двузначного роста, а затем Италия (+7,6%), Германия (+6,7%) и Франция (+3,9%). За десять месяцев 2015 года рынок ЕС расширился (+ 1,6%), на 1 706 662 коммерческих транспортных средств.

Результаты показывают увеличение регистраций тяжелых грузовиков свыше 16 тонн (+5,5%), на 28 245 единиц. Во многом способствовали этому положительные результаты двузначные процентные показатели Франции (+24,2%), Италии (+20,3%), Испании (+14,1%) и Германии (+12,3%).

За десять месяцев рынок большегрузов в ЕС вырос на 18,5%, достигнув

КОРОТКАЯ СПРАВКА

Компания Maersk – владелец крупнейшей в мире судоходной линии, обрабатывающей около 15% всех потребительских товаров, перемещаемых морским путем.



показателя в 216 530 единиц. Испания (+45,1%), Италия (+25,9%), Великобритания (+25,1%), Франция (+12,8%) и Германия (+4,5%) показали увеличение спроса на тяжелые грузовики, способствуя общему подъему рынка за период.

Последствия для Беларуси

Действия европейских автоперевозчиков могут показаться странными на общем фоне спада объемов грузоперевозок. В то время, как судоходные компании снижают прогнозы по прибыли и ломают голову над тем, чем занимать свои суда, автокомпании из ЕС словно готовятся к валу заказов. Возникает вопрос: что рассчитывают перевозить европейские грузовики?

Все довольно предсказуемо: в рамках обостряющейся конкуренции за уменьшающийся рынок автоперевозчики ЕС стараются максимально закрепить на своем рынке, не допуская чужаков. Для этого используется, в частности, проверенный и всеми одобряемый способ – апелляция к экологии.



В ОБРАЩЕНИИ ГОВОРИТСЯ:

«Обновление парка предлагает наиболее эффективный способ улучшения качества воздуха. По мере замены старых грузовиков на более новые модели выбросы от автомобильного транспорта будут снижаться. Призываем политиков помочь ускорить обновление парка и внедрение самых чистых транспортных средств».

Совсем недавно крупнейшие игроки отрасли опубликовали открытое письмо к политикам ЕС («Open letter to european policy makers»).

Считается, что повышенный спрос на топливную экономичность повысит инвестиции в инновации, увеличит потребность в высококачественной технике, а также в рабочих местах. По оценкам игроков отрасли, будет дополнительно создано порядка 33 000 рабочих мест. Не обойдется и без поддержки правительствами успешно зарекомендовавших себя про-

грамм trade-in (обмен старого авто на новое с доплатой). Испанская программа «PIMA Transporte» уже показывает поразительные результаты.

Белорусы же до сих пор закредитованы, пытаются в непростой ситуации выплатить долги, накопленные в результате обновления своего парка. Не нужно быть предсказателем, чтобы понять, куда хлынут поддержанные грузовики из ЕС. Приобретая еще не старые еврофуры, наши грузоперевозчики, тем самым, построят себе заслон для будущих перевозок в Европу.

Сложившаяся ситуация подталкивает белорусских автоперевозчиков активнее осваивать рынок России в частности и ЕАЭС в целом. Возлагаются надежды и на Китай с его «Экономическим поясом нового Шелкового пути».

ЕАЭС находится на пути от стран Юго-Восточной Азии, географические условия, казалось бы, способствуют белорусским автоперевозчикам. Фактически же, по данным Ассоциации «БАМАП», этот громадный грузопоток минует ЕАЭС, в частности, его сухопутную транспортную сеть. Например, годовой грузооборот Китая и ЕС превышает 90 млн тонн. При этом 62% экспортно-импортных поставок осуществляются морским транспортом. На автомобильные грузоперевозки приходится только 7% от всего товарооборота.

Надежды возлагаются на либерализацию грузоперевозок по России и ЕАЭС. Однако к соглашению по каботажным перевозкам до 2025 года решил не присоединяться Казахстан, а россияне выдают крайне недостаточное количество дозволений для белорусских автоперевозчиков на доставку товаров в/из третьей страны.

Совокупность факторов подталкивает отечественных автоперевозчиков прибегать к различным способам выживания. Понятно, что вариант обновления автопарка до самых новейших требований потянут далеко не все.

**Петр ВАСИЛЬЕВ,
фото из открытых источников.**

Из Украины в Крым – международные перевозки?

Несмотря на то, что транспортная отрасль как часть экономики, казалось бы, находится вне политики, перевозчикам приходится быть в курсе событий изменчивого мира. «Гражданская блокада» доставки продовольствия в Крым с 23 ноября сего года закрепилась на государственном уровне. Получается, Украина сама отрезает территорию, которую считает украинской, от грузоперевозок. А тут еще неразбериха в Интернете: одни транспортные порталы «оставили» Крым в составе Украины, другие же «исключили» Автономную Республику Крым из географии Украины, зато добавили некую «Крымскую область, Россия». Как быть перевозчику в сложившейся ситуации? Попробуем разобраться.



Из Херсона через Харьков, Белгород и – на керченский паром

Именно такой путь пришлось преодолеть коробке с усилителем низких частот (УНЧ) для АТС. Оборудование было взято для ремонта еще до «гражданской блокады» полуострова, а вернуть его оказалось возможным, лишь сделав колоссальный «крюк». Теоретически УНЧ можно было провезти легковой машиной, но груз этот можно доставить только легальным способом, с оплатой по безналичному расчету. То есть контрабанда не подходит. А посему, устройство пришлось везти сначала в Белгород, с затаможкой в Харькове, а оттуда догрузом – в Крым, через паромную переправу. Вот какие вояжи прихо-

дится проделывать сейчас большинству специальных и промышленных грузов.

Напомним: 20 сентября все три сухопутных перехода (Чонгар, Чаплынка и Каланчак) оказались перекрытыми активистами так называемой «гражданской блокады Крыма». А так как начиная с ноября блокада официально узаконена, то особое внимание уделяется судам, чьи маршруты пролегают вблизи полуострова. И все это для того, как сообщает пресс-служба Госпогранслужбы Украины, чтобы «не допустить перемещения товаров морским транспортом».

Но, оставив политику окончательно в стороне, сфокусируем внимание читателя на экономической подоплеке. Любопытно, что еще летом отно-

сительно дешевыми украинскими товарами в Крыму оптом и в розницу торговали местные жители – крымские татары, которые занимались доставкой этих продуктов в супермаркеты своим либо привлеченным транспортом. О предстоящей блокаде Меджлис (представительный орган крымских татар) сообщил еще в начале сентября, незадолго до завершения курортного сезона.

Кроме того, в новый, пока что временный, закон планируются корректировки, учитывающие, в том числе, и интересы крымскотатарского народа. Так, Премьер-министр Украины Арсений Яценюк поручил Министерству экономического развития и торговли Украины подготовить проект распоряжения Кабмина с конкретным перечнем товаров, работ и услуг, которые могут поставляться в Крым. Для составления списка товаров было предложено привлечь Меджлис.

Некоторые источники при этом утверждают, будто участники продуктовой блокады выдавали местным предпринимателям негласные разрешения на провоз товара в Крым – за 30 тысяч гривен с каждой фуры. Однако ни один предприниматель не признался нам в наличии таких разрешений. И в то же время многие украинские производители лишились рынка сбыта, а производители, например, вина, имеющие свои виноградники в Крыму, – ощутили трудности с доставкой виноматериалов.

Как будто ответом на заявление Меджлиса о будущей товарной блокаде полуострова стало поручение главы Республики Крым Сергея Аксенова министру транспорта Андрею Безсалоу проверить законность работы всех перевозчиков, пресечь полулегальную деятельность предприятий, обеспечить соблюдение маршрутов.

Заграница нам...

Практически как по заказу в Крым ринулись турецкие товары. По информации крымского сельскохозяйственного надзорного ведомства, только с 1 по 19 октября 2015 года в порты города русских моряков Севастополя и курортной Евпатории завезено уже более 385 тонн турецких фруктов и более 20 тонн сухофруктов.

На этой волне в октябре турецкие бизнесмены начали активно налаживать связи с полуостровом. В частности, ими планировалось реализовать в

Крымю около 30 инвестиционных проектов, основными из которых являются организация паромного сообщения с Республикой Крым, строительство пятизвездочного отеля в Симферополе и проекты в сфере телекоммуникаций. Однако совсем недавно подписанные инвестиционные соглашения пришлось свернуть... Теперь же на территорию полуострова поставляется исключительно российская продукция, которая, кстати, дороже украинской.

Попутного вам!

Как же обстоят дела с доставкой грузов на полуостров теперь? Блокада касается только грузовых автомобилей, которые перевозят товары в Крым и обратно. Именно для них перекрыты все три дороги и пункты пропуска (Чонгар, Чаплынка и Каланчак) на административной границе с Херсонской областью. Граждане и легковые авто могут беспрепятственно попасть на территорию полуострова. В Интернете есть немало предложений о доставке посылок в Крым и обратно. Грузы идут на мало ранее востребованных мини-автобусах. Посылки и товары принимают в ближайших точках украинской курьерской доставки. Нередко перевозчики при этом берут пассажиров – до 5 человек. Какого-либо особого перечня товаров нет. Свободно пропускают бывшие в употреблении вещи, а новые изделия должны быть в упаковке и иметь товарный чек. Не пропускают через границу также генераторы и все, что похоже на электрооборудование. Помните, в самом начале мы приводили в качестве примера перевозку усилителя низких частот для АТС? Именно поэтому наш УНЧ вынужден был перевозиться через Белгород. Вот так...

Впрочем, переход Чонгар, по слухам, обещают открыть в следующем месяце, когда соответствующий закон будет принят в окончательном варианте. А о развитии событий у наших южных соседей мы будем вас информировать в следующих выпусках журнала. Потому что нам небезразлично, что происходит за нашим забором и как развивается ситуация в транспортной отрасли Украины. И последнее. Широко известная поговорка гласит, что «близкий сосед лучше дальнего родственника». А украинцы нам и соседи, и родственники.

Дмитрий ТИМОШЕНКО,
фото из открытых источников.



Вялікі шаўковы шлях: дарога ў будучыню

Пачнем з невялікай, але істотнай для разумення нашай тэмы гістарычнай даведкі.

Вялікі шаўковы шлях – караванная дарога з Кітая ў краіны Сярэдняй і Пярэдняй Азіі – быў адкрыты ў другім стагоддзі да нашай эры. Узнік гэты шлях па ініцыятыве тагачаснай кітайскай дзяржавы, якая шукала лепшых коней для свайго шматлікага войска. У якасці тавараў для абмену кітайцы прапаноўвалі шаўковыя тканіны, фарфор і іншыя вырабы. Такім чынам, Вялікі шаўковы шлях адыграў значную ролю ў развіцці эканамічных і культурных сувязей народаў Пярэдняй і Сярэдняй Азіі з Кітаем.

Ці прыжывуцца кітайцы ў Беларусь? І ці можна “зрабіць кітайцаў”... з беларусаў? І ці варта гэта рабіць? Такія дзіўныя пытанні апошнім часам часта ўзнікаюць у нашых суайчыннікаў, якія разважаюць пра тэндэнцыі ўсё больш шчыльнага сяброўства паміж Рэспублікай Беларусь і КНР. Бясспрэчна, і ў нас, «памяркоўных беларусаў», і ў іх, «прадпрыемальных кітайцаў», ёсць свае адметныя рысы і асаблівасці, якія перашкаджаюць развівацца міжкультурным камунікацыям і супрацоўніцтву ў розных галінах эканомікі. Але ж узаемны інтарэс ёсць, і менавіта ён дазваляе беларуска-кітайскаму бізнесу ісці наперад, нягледзячы на ўсе цяжкасці і перашкоды! А калі паглядзець больш уважліва, дык стане відавочным, што агульнага паміж беларусамі і кітайцамі даволі шмат, і таму, мяркую, зрабіць нашае супрацоўніцтва эканамічна мэтазгодным і карысным для абодвух бакоў – не такая ўжо і цяжкая задача.





Менавіта пра гэта – пра перспектывы аднаўлення плённага супрацоўніцтва паміж дзвюма краінамі – разважалі, спрачаліся, выпрацоўваючы агульныя падыходы да праблем, спецыялісты Беларусі і Кітая падчас “Беларускага транспартнага тыдня-2015”, што адбыўся ў Мінску напачатку сёлета кастрычніка.

Усё пачалося з пленарнай дыскусіі «Перспектывы ўдзелу Рэспублікі Беларусь у праекце «Эканамічны пояс Шаўковага шляху». Вось спіс пытанняў, якія былі закрануты падчас абмеркавання:

■ паляпшэнне каардынацыі планаў будаўніцтва інфраструктуры і тэхнічных стандартаў;

■ развіццё транспартнай інфраструктуры з мэтай ліквідацыі “вузкіх месцаў” у галіне транспарту, пашырэнне дарожнай сеткі, забеспячэнне сістэмы бяспекі і эфектыўнага кіравання дарожным рухам;

■ стварэнне платформы і механізмаў для ўсебаковага супрацоўніцтва ў грамадзянскай авіяцыі і паляпшэння авіяцыйнай інфраструктуры;

■ распрацоўка адзінага механізму каардынацыі перавозкі грузаў і спрашчэння мытнага афармлення, стандартызацыя правіл перавозкі;

■ абарона інвестыцый, выключэнне двайнога падаткаабкладання ў мэтах абароны законных правоў і інтарэсаў інвестараў.

Шчыра кажучы, не ўсе чаканні ў плане глыбіні і грунтоўнасці арганізаваных мерапрыемстваў па гэтай тэматыцы спраўдзіліся.

Падчас круглага стала «Патэнцыял транспартнай інфраструктуры Рэспублікі Беларусь для прыцягнення грузапатокаў праекта «Эканамічны пояс Шаўковага шляху» прагучалі даклады з агульнавядомымі звесткамі пра тую ці іншую транспартную галіну, і толькі некаторыя з іх мелі сувязь з тэматыкай Шаўковага шляху. Гутарка ішла пра развіццё аўтамабільных дарог, пра магчымасці Нацыянальнага аэрапорта «Мінск», пра сітуацыю з водным транспартам у Беларусі, узгадвалі і пра беларускую чыгунку... На жаль, у гэтай



размове не ўдзельнічалі прадстаўнікі бізнесу Паднябеснай, таму і пытаньні ў прысутных было не вельмі шмат, па сутнасці, была закранута толькі электронная сістэма спагнання аўтадарожных збораў, якая і сёння непакоіць беларускіх перевозчыкаў...

Троху пазней адбыўся яшчэ адзін круглы стол – «**Лагістычная сістэма Рэспублікі Беларусь ва ўмовах праекта «Эканамічны пояс Шаўковага шляху»**», дзе таксама былі абмеркаваны пытанні, не маючыя непасрэднага дачынення да Шаўковага шляху (рэгуляванне лагістычнай і транспартна-экспедыцыйнай дзейнасці; міжнародны вопыт ажыццяўлення лагістычнай дзейнасці, магчымасці лагістычнай інфраструктуры; кампетэнцыя персаналу лагістычных апэратараў і да таго падобныя тэмы).

«Вялікі камень» – вялікія перспектывы

Цікавым падалася на гэтым фоне экспазіцыя аднаго з заснавальнікаў нацыянальнай прамысловасці і гандлю Кітая – карпарацыі China Merchants, прысвечаная ідэі аднаўлення Вялікага шаўковага шляху. Мяркую, пра гэтую карпарацыю нам варта распавесці больш падрабязна.

China Merchants была заснавана ў 1872 годзе. Кіраўніцтва кампаніі зараз знаходзіцца ў Ганконгу, развіваючы сваю дзейнасць, аднак, і ва ўнутраных раёнах Кітая і паўднёва-ўсходняй Азіі, якія з’яўляюцца перспектыўнымі

рынкамі з найбольшай жыццяздольнасцю і вялікім патэнцыялам. Карпарацыя ўваходзіць у спіс чатырох найбуйнейшых (па капіталаўкладаннях) кітайскіх кампаній. China Merchants працуе ў асноўным у сферы камунікацый, транспарту, і, адпаведна, будаўніцтва інфраструктуры, эксплуатацыі і абслугоўвання, а таксама фінансавых інвестыцый і кіравання. Карпарацыя бярэ актыўны ўдзел у развіцці беларуска-кітайскага індустрыяльнага парка «Вялікі камень» (плошчай 1 кв. км), дзе будуць прадстаўлены лагістычныя паслугі, паслугі складскога захоўвання, гандлёва-выставачныя паслугі і іншыя. У наступным годзе пачнецца будаўніцтва парка, пры гэтым адначасова вядзецца праца па прыцягненні інвестараў. На сённяшні дзень у парку зарэгістравана восем рэзідэнтаў.

Зразумела, нашыя краіны знаходзяцца яшчэ ў самым пачатку вялікага шляху – шляху да узаемаразумення, даверу, эфектыўнага і ўзаемавыгаднага супрацоўніцтва. Але галоўнае, што Беларусь і Кітай ўжо пачалі рухацца па гэтай дарозе, якая не менш патрэбная абедзвюм дзяржавам, чым калісьці ў старажытныя часы Вялікі шаўковы шлях. І тут дарэчы ўзгадаць афарызм вялікага кітайца Канфуцыя: «Шлях даўжынёй у тысячу міль пачынаецца з аднаго, самага першага крока...».

А гэты, першы крок мы ўжо зрабілі.

Таццяна ПАШКЕВІЧ,
фота аўтара.



Кого волнуют проблемы перевозчиков?

Зимой, как известно, большинство портов замерзает. Самое время вспомнить о южных портах. Перспективными для Республики Беларусь являются черноморские порты, преимущественно украинские. В свете актуальной международной ситуации (в части турецких товаров) они станут единственным пунктом перевалки грузов в нашу страну, а также единственным возможным путем в Турцию для белорусских перевозчиков.

После отделения Крыма от Украины ушел в вынужденный отпуск самый крупный грузовой паром Евпатория–Зонгулдак (Турция). Кроме этого, в Зонгулдаке, в отличие от Стамбула, есть фитосанитарный контроль, что немаловажно. А ведь проблема нехватки паромов в направлении Ильичевск–Зонгулдак отмечается не первый год. Тема муссировалась уже неоднократно, однако паром, что называется, и ныне там...

Не подумайте, что мы политизируем тему, вновь возвращаясь к сложным отношениям России и Украины. А тут еще и турецкий вопрос... Нет, речь пойдет сугубо об экономических проблемах, «только бизнес», как говорится. Хотя совсем абстрагироваться от политики вряд ли возможно...



Когда же придет паром?

В прошлом году, например, обещания запустить еще один паром Скадовск (Украина)–Зонгулдак (Турция) так и остались несбывшейся мечтой многих перевозчиков. В Скадовском морском торговом порту Херсонской области проведены дноуглубительные работы в акватории порта и на подходном канале до глубины 6 метров (для работы паромной линии турецкой компании «Cenk Group» Скадовск–Зонгулдак).

Как писала год назад местная интернет-газета «Молодежная правда», ссылаясь на заверения Херсонской облгосадминистрации, первые рейсы планировалось запустить уже к концу 2014 года. Тогда же в торжественной обстановке было подписано соответствующее соглашение между уже упоминавшейся нами местной облгосадминистрацией в лице ее руководителя Андрея Путилова и владельцем турецкой компании «Cenk Group» Атиллой Йенером.

Новость звучала более чем убедительно: к ноябрю 2014 года обещали запустить паром. Владелец турецкой компании «Cenk Group» заверил, что никаких проблем по реализации проекта нет. Партнеры из Херсона, в свою очередь, заверили, что со стороны властей в целях скорейшего начала работы переправы будет предоставлено полное содействие: «С нашей стороны вы получите полную поддержку, все разрешительные документы будут оформляться очень быстро. Однако, в первую очередь, беспокоит вопрос: сколько новых рабочих мест будет создано, куда пойдут налоги и что от вашей работы получают обычные люди?». По словам представителя компании «Cenk Group» в Украине, компания будет зарегистрирована в Херсонской области, а дополнительно взять на работу уже сейчас необходимо около 40 человек.

В мае 2014 года в порту проводились работы по реконструкции причала со снижением его высоты до 1,3 метра для обеспечения перегрузочных операций на паромы такого типа. Однако результата как не было, так и нет. Восстановления паромной линии пока так и не состоялось, и на сегодняшний день паромы на Турцию ходят только из порта Ильичевск.



Деньги не пахнут...

Турецкая компания-судовладелец и паромный оператор «Cenk Group» не раз демонстрировала свою непоследовательную позицию в некоторых вопросах. Когда Турцией была подписана резолюция о территориальной целостности Украины, тем самым были взяты обязательства соблюдать пункт, на основании которого Турция как государство не должна предпринимать никаких действий, которые могут быть истолкованы как признание изменения политического и административно-территориального статуса Автономной Республики Крым и города Севастополя. Однако, как говорится, деньги не пахнут, а если пахнут, то пахнут хорошо...

Корабли компании «Cenk Group» преспокойно входили в порты Крыма, потому как от официальных турецких властей никаких особых распоряжений насчет Крыма не последовало. Наоборот, на тот момент грузопоток сюда увеличился. Кроме этого, турецкий паром YUSUF ZIYA ONIS, принадлежащий той же компании Cenk Group, в апреле прошлого года прибыл на рейдовую стоянку Евпаторийского морского порта из Новороссийска, отмечает украинское интернет-издание The Kiev Times.

Иными словами, паромы этой компании преспокойно участвовали в обслуживании маршрутов не только между Крымом и Турцией, но и

между Крымом и Россией. В наши дни у турецкой компании, похоже, назревают проблемы уже с Россией. Экспедитор Али, сотрудник компании Cenk Group, рассказывает: «Россия не пускает наши паромы в Крым и Новороссийск...». По его словам, из-за этого сократилась работа у компании в целом. При этом дефицит паромов Cenk Group в направлении Ильичевск–Зонгулдак пока сохраняется. Официально в компании ссылаются на неблагоприятные погодные условия. Действительно, штормит... Но не только на море.

Врагу не сдается наш гордый «Варяг»...

А тем временем в Турции стоят российские фуры с дальнобойщиками, которые оказались невинными заложниками конфликта. С 28 ноября текущего года крымские дальнобойщики не могут покинуть Турцию в связи с отменой паромного сообщения по линии Зонгулдак–Севастополь и из-за негласного запрета на пропуск российского грузового транспорта через границу.

«В Турции в порту Зонгулдак стоят крымские машины с водителями и не могут уехать домой. Один паром ходил на Крым, и тот останови-

ли. Как теперь добраться, нам никто не может сказать, – сообщил один из перевозчиков, который уже третьи сутки не может выехать из Турции. – В Турции где-то около 30 крымских машин, мы между собой держим связь. Турецкие паромы отказались перевозить машины с русскими номерами».

По его словам, последней надеждой дальнобойщиков остается паром «Варяг», который сейчас находится в Севастополе. «Все границы Турции закрыты для российского перевозчика. Единственный паром, который может забрать грузовики с водителями, это «Варяг», но он стоит в Севастополе. Мы связывались с руководством парома, они нас заверили, что не бросят. Но пока паром не может выйти...».

Пока никаких официальных сообщений по ситуации с возвращением в Крым не было. А перевозчики ждут. И надеются.

**Дмитрий ХАРЬКОВСКИЙ,
фото автора.**

По мере развития событий «TIR» будет информировать вас обо всем, что имеет отношение к затронутой злободневной теме.



Продам “дрова”, или Экономить надо правильно

Совсем недавно у меня состоялся разговор с коллегой по поводу использования спутниковых систем навигации. Я высказал мысль о том, что самое большое достоинство таких систем – это возможность круглосуточно информировать, где находится ваше транспортное средство. Затем мы переключились на обсуждение дополнительных возможностей, позволяющих определить расход топлива, и я незаметно для себя начал высказывать некоторые сомнения в части полезности данной опции. А сомнения мои были вызваны практическим опытом из реальной жизни. И именно этим опытом я хочу сегодня поделиться с читателями журнала «TIR».

Не секрет, что продавцы спутниковых систем именно функцию контроля топлива ставят на приоритетное место. На первый взгляд, здесь все очевидно. Снижение затрат, львиную долю которых составляет оплата топлива, является извечной проблемой руководителей автотранспортных предприятий. И это понятно: топливо нынче в цене. А разница в стоимости топлива в Республике Беларусь и в Европе зачастую побуждает водителей на продажу его за границей...

Как действует схема?

Схема этой манипуляции выглядит следующим образом. Автомобили с большими топливными баками (от 800 до 1500 литров), заправленными полностью, выезжают через Литву. Почему через Литву? Потому что Польша ввела ограничения на количество ввозимого топлива, а в Литве таких норм нет. И получается: следуя в Западную Европу, экономически более выгодно сделать крюк в лишние 300 километров, что позволит на дешевом белорусском топливе довезти груз до места назначения и загрузиться в обратном направлении без дозаправки

по европейским ценам. А если водитель понимает, что топлива ему хватит до границы с Республикой Беларусь, то «лишние» литры он стремится продать. И по рации раздаются призывы: «продам дрова», что на сленге означает продажу дизельного топлива. Такие продажи, безусловно, нелегальны, а термин «дрова» понятен всем.

В наиболее выигрышном положении находятся водители рефрижераторов, т.к. рефрижератор имеет дополнительный топливный бак, обеспечивающий работу холодильной установки. И предприимчивые водители в этот бак также заправляют топливо с целью последующей реализации.

И именно ради возможности нажиться на топливе водители всю дорогу его экономят. Как? Экономия зависит от многих факторов: стиль езды, дорожные и погодные условия, рельеф местности, наличие или отсутствие пробок на дороге. В качестве дополнительного метода экономии зачастую не включают автономный отопитель кабины. Все эти действия, по сути, для транспортной компании являются только плюсом. Но не всегда. Водитель, к примеру, начинает хитрить с холодильной установкой рефрижератора, включая кратковременно установку на



КОГО ВЗЯТЬ НА РАБОТУ?

Руководители предприятий уже на стадии собеседования с потенциальным работником внимательно вслушиваются в задаваемые соискателем вопросы. И если вопросы касаются норм расхода, топливных баков, маршрутов... Услышав подобное, поневоле начинаешь подозревать, а не торговец ли «дровами» перед тобой?

максимальную мощность и рискуя при этом переморозить доставляемые продукты. Затем, в процессе транспортировки установка не включается в надежде на изотермические свойства кузова. При этом температура может сохраняться на заданном уровне, однако требуемая вентиляция не обеспечивается. Но ведь для перевозки овощей, фруктов, цветов и другой подобной продукции вентиляция жизненно необходима! Ее отсутствие чревато порчей или повреждением транспортируемого груза и может привести к значитель-

КАК ПЕРЕХИТРИТЬ ХИТРЕЦА?

Чаще всего именно недобросовестные водители выводят из строя оборудование, чтобы скрыть свои «делишки». Нужно покупать новое оборудование, следовательно, опять издержки. А попробуй доказать, что водитель сделал это сознательно! Держать на предприятии собственную службу дознания, понятное дело, не вариант. Более «продвинутые» водители обратятся в фирму-конкурент по установке оборудования, где им за вознаграждение установят антипрограммку, которая будет искажать результат в пользу водителя.

ным убыткам. А такие «хитрые» водители хоть и не часто, но встречаются. Как говорится, «паршивая овца все стадо портит».

Что сулит умная система?

В такие моменты приходят мысли об установке системы контроля топлива. Тем более что их поставщики предлагают достаточно большой перечень сервисов, которыми обладает система. Но не все так просто. Когда начинаешь вникать в детали, выясняется много нового и... неожиданного. Например, система, которая будет осуществлять практически полный контроль, не такая уж и дешевая. Требуется калибровка топливных баков, установка дополнительных датчиков и промежуточных звеньев контроля, и неплохо было бы продублировать все это. В результате на выходе установка полноценной системы выливается в сумму с тремя нолями (не белорусских рублей, естественно). Дальше – больше. В процессе эксплуатации высока вероятность выхода оборудования из строя: топливный бак погнулся, надо заново калибровать. Датчик или процессор сгорел – на замену.

Подойдем к проблеме с другой стороны. Добросовестный водитель топливо не продает. Значит, перерасход топлива возник в результате некорректной работы топливной системы. Или просто на горку зимой в гололед не смог забраться, полчаса буксовал, шлифуя лед старой резиной. А на новую резину средств нет – все потратили на систему контроля топлива. Ремонт топливной системы тоже дорого обходится. Легче вычест из зарплаты водителя деньги за «пережог» топлива. А если водитель окажется не лыком шит и обратится с заявлением в соответствующие инстанции с жалобой на незаконный вычет? Да еще и доказательства представит, например, распечатки показателей системы контроля топлива. Но возможен же и иной вариант: честный водитель сэкономил и привез излишек топлива. Готово ли предприятие возместить ему сэкономленное? Вряд ли.

Как наладить работу?

Для реализации всего вышеперечисленного нужны дополнительные штатные сотрудники, которым надо платить зарплату и предоставлять соц-

гарантии. И задаемся вопросом: целесообразно ли это? Ведь экономия, которая будет достигнута за счет топлива, в итоге обернется дополнительными затратами.

Приверженцы систем контроля топлива, несомненно, приведут мне еще очень много аргументов «за», но еще раз напоминаю – это дополнительные деньги. Кроме того, противостояние между водителями и транспортными предприятиями может оказаться пагубным и для тех, и для других. Борьба за экономию с помощью тотального контроля может, в конечном итоге, даже разорить предприятие.

А есть ли выход?

Давайте подумаем вместе. За окном третье тысячелетие и у всех на слуху новые IT-технологии и решения на их основе. Сознание и подсознание людей тоже не остаются неизменными. Особенно – молодых людей, которым претит тотальный контроль. Понятно, каждый хочет иметь возможность свободного выбора, но ведь в современном бизнесе царят законы глобализации и правила, единые для всех игроков рынка!

Может быть, аутсорсинг как идея передачи определенных бизнес-процессов или производственных функций сторонней организации является выходом из этого лабиринта?

Вот тут-то у меня и возникла идея: а что если создать транспортные компании в ином формате. А именно: водитель регистрируется как индивидуальный предприниматель и приобретает свой автомобиль или тягач, а транспортно-логистическая компания владеет парком прицепной, полуприцепной техники и располагает комплексом складов, на которых хранятся и обрабатываются грузы. Далее. Водитель – хозяин тягача, обращаясь в компанию, выбирает загрузки самостоятельно из предлагаемых вариантов и доставляет груз в оговоренный срок и назначенное место. Причем груз уже загружен и размещен в полуприцепе, который является собственностью транспортно-логистической компании.

Какие здесь плюсы, спросите вы? А вот какие. Водитель сам определяет, где, как и по какой цене он заправится, на чем будет экономить, когда и что он будет ремонтировать и в каком предприятии автосервиса. Он также бу-

НУЖНЫ ЭФФЕКТИВНЫЕ МЕРЫ!

Чтобы система работала четко, без сбоев и корректно, нужно очень внимательно следить за техническим состоянием транспортного средства и систем контроля, проверять, тестировать, обслуживать. Надо проводить детальный анализ каждого рейса и учитывать все факторы. И еще. Важно научить водителя правильной и экономной езде, а в автошколах этому не учат! Надо также создавать дополнительные послерейсовые отчеты по израсходованному или сэкономленному топливу, обеспечить документооборот в соответствии с действующим законодательством и наладить бухгалтер.

дет следить за качеством выполнения работ. Как только человек понимает, что это его собственные затраты, он посчитает их лучше всякой бухгалтерии. Не будет возникать недовольства тем, что его якобы обсчитали, урезали норму, предоставили неисправный автомобиль.

А транспортно-логистическая компания сосредоточит свои усилия на работе с клиентом, обработке груза, его безопасной загрузке и оптимальном размещении в своих полуприцепах. Появится возможность организовать погрузочные работы по графику работы склада, не привязываясь к водителю-перевозчику. После загрузки полуприцеп размещается на площадке, где перевозчик может его забрать в удобное для себя время. То же самое на выгрузке: перевозчик оставляет полуприцеп на площадке без ожидания выгрузки, цепляет полуприцеп с другим грузом и – в путь!

По такому принципу работает значительное количество водителей в США. Встречал я такие условия и у польских перевозчиков. Мои польские коллеги – владельцы транспортно-логистического комплекса – имеют в собственности



ДВА В ОДНОМ: ПЕРЕВОЗЧИК И ВОДИТЕЛЬ

Водитель, являясь перевозчиком, несет материальную ответственность за груз и будет беречь его как зеницу ока – ведь это его собственность! Ремонт, обслуживание автомобиля, своевременная замена колес — это все работа водителя. Уверен, поменяется и стиль вождения, и отношение к автомобилю. Это теперь его, родное, а не чье-то. Не надо гнать водителя в рейс, как говорится, из-под палки. Отпадут типичные претензии водителей типа «чего это я уже третий рейс на коротком плече, а мой сосед пошел «на дальняк»? И главное: на загрузку будет приезжать мотивированный водитель-собственник, заинтересованный в результате своей работы.



ВОТ ГДЕ ЭКОНОМИЯ!

Таким образом, налицо огромная экономия времени и средств за счет того, что транспорт не стоит, а движется. И на складе есть возможность организовать рабочий процесс равномерно, в соответствии со своими приоритетами и без оплаты простоев, которые при таком подходе будут исключены.

из транспорта только полуприцепы, сотрудничают с владельцами тягачей и не нарадуются на них. А высокая конкуренция среди водителей позволяет выбрать наиболее профессиональных и адекватных перевозчиков...

Конечно, система немного сложнее, чем я описал. Требуется дополнительное страхование и соблюдение целого ряда условий (проработка нормативно-правовой базы, определение уровней ответственности, обеспечение профессионализма и финансовой состоятельности водителей). Но все это – уже детали. Главное, что такая схема работает и, по отзывам, совсем не плохо.

Есть примеры и в наших реалиях. На внутриреспубликанских перевозках доля водителей-ИП (владельцев транспорта) достаточно велика. Многие заказчики предпочитают сотрудничество, когда хозяин машины сам за рулем, т.к. при этом удастся эффективно избегать конфликтов и оперативно, без дополнительных согласований решать возникающие вопросы.

Но вернемся к тому, с чего начинали – к системам спутниковой навигации. Они, несомненно, нужны! И в будущем, скорее всего, будут объединены и интегрированы в единый информационный комплекс автомобиля, который будет совмещать функции навигатора и цифрового тахографа, располагать электронной системой оплаты не только дорог, но и топлива, ремонтов и т.д. А кроме этого, еще информировать водителя о состоянии всех систем автомобиля, предоставлять сведения об очередях на погранпереходах, пробках, ремонтных работах, обмениваться информацией с электронными транспортными биржами, сообщать о возможных загрузках по маршруту следования и обратных загрузках... Короче, мы сможем владеть электронным офисом на колесах!

В таких условиях работать, думаю, вы согласитесь со мной, будет комфортно и экономически выгодно. Причем всем участникам описанного мною процесса. Главное, чтобы было желание работать, а не следить и контролировать.

Александр КОМАРОВ.



Безопасность на дорогах и не только...

Никто, думаю, не станет спорить, что безопасность – это спокойствие, уверенность в завтрашнем дне и благополучие. Тема безопасного жизненного пространства никогда не теряет своей актуальности, охватывая все аспекты жизни: от чисто вымытых рук перед едой до новейших военных разработок. О безопасности рассказывают малышам и постоянно напоминают взрослым... Уже седьмой год в Минске на центральной выставочной площадке «БелЭкспо» проходит выставка «Человек и безопасность».



Самые молодые участники выставки – юные инспекторы движения

В этом году с приветственными словами к участникам и посетителям выставки, проходившей с 11 по 13 ноября, обратились генерал-майор Валерий Гайдукевич, генерал-майор юстиции Петр Врублевский, начальник ГУ «Республиканский центр по гидрометеорологии, контролю радиоактивного загрязнения и мониторингу окружающей среды» Мария Герменчук и начальник управления охраны и государственной экспертизы условий труда Минтруда Иван Карчевский.

Более 80 участников выставки представили достижения своих предприятий и организаций в области безопасности, среди которых были как проверенные временем и спасшие немало человеческих жизней приспособления, так и но-

винки. Среди новых образцов, представленных на выставке, хочется отметить новый автомобиль, который появился в арсенале подразделений охраны в сентябре этого года.

Это бронированный автомобиль («Любава» с сердцем от «Рено»), весом в 3,5 тонны, оборудованный уже у нас в стране бронированной капсулой. Авто используется для перевозки золотых и ювелирных изделий, в будущем планируют перемещать в нем и охраняемых лиц. По словам специалистов, данный автомобиль может выдержать, как пулю, так и взрыв мины.

Будущим домовладельцам или тем, кто решил дополнить свой загородный дом баней, будет полезно узнать о такой новинке, как «СПАС-1». Это новое вещество,

разработанное в БГУ, представляет собой пропитку для древесины, благодаря которой можно защитить свое строение от пожара. Это вещество замедляет процесс горения и, как результат, останавливает его. Производство «СПАС-1» экологически безопасно, не имеет газовых выбросов, сточных вод и твердых отходов. И, что немало важно, его стоимость на 25-40% ниже существующих на рынке аналогов.

А что делать, когда ты застрял в лифте? Во всех лифтах (безусловно, которых не коснулась рука вандалов) есть инструкции на этот счет. Когда вы вдруг застрянете в лифте в Гомеле, нажимайте на кнопку вызова диспетчера. И ожидайте ответ. Здесь в лифтах установлен представленный на выставке прибор, позволяющий контролировать безопасность лифтов через сети GSM. Когда лифт начинает вести себя «неправильно» (останавливается, не закрывает двери, не движется, не открывает двери), на телефон диспетчера автоматически приходит сообщение о поломке. Система диспетчерского контроля пассажирского лифта может использовать любой тип связи, будь то радиоканал или 3G.

Гостями выставки стали не только узкие специалисты. Сюда приходили и те, кто беспокоится об охране дома, безопасности офиса или тех, кого тревожит уровень радиации в своем теле, – его можно было измерить на одном из стендов.

Пожалуй, впервые в выставке принял участие поисково-спасательный отряд «Ангел». Да, это именно те ребята, которые первыми спешат на помощь людям, чьи родственники, друзья, знакомые внезапно пропадают без вести. Это молодые люди, которых можно назвать супергероями, именно поэтому и железный человек, и трансформер с надписью «Ангел» на груди стали символами поисково-спасательного отряда во время выставки.

Близкая многим читателям нашего журнала тема дорожной безопасности также заняла свое место в общей теме безопасного пространства жизни человека.

Стенд Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь объединил УП «Белтехосмотр», НИИ «Транстехника», издание «Транспортный вестник». Здесь можно было получить подарки, предъявив сертификат о пройденном в ноябре 2015 года гостехосмотре, проверить навыки вождения на симуляторе, а также проверить свои знания и ответить на тестовые вопросы от газеты «ДТП» и при этом опять-таки – получить ценные подарки к новомуднему торжеству. Кроме того, на стенде Госавтоинспекции можно было проверить знание ПДД.

В каждый из трех дней выставки у дверей конференц-залов выставочного павильона «БелЭкспо» было многолюдно: здесь собирались для участия в специализированных круглых столах белорусские специалисты и коллеги из ближнего зарубежья. Тематика мероприятий была разноплановой: «Проблемные вопросы производства судебных строительно-технических экспертиз», «Экспертиза потребительских товаров из композитных материалов: возможности, достижения и проблемы», «Обеспечение охраны труда и безопасности дорожного движения», «Теория и практика криминалистического исследования рукописей, выполненных цифровым подчерком» и другие.

Но, наверное, самым добрым мероприятием выставки «Человек и безопасность-2015» можно назвать показательные выступления кинологов Государственного таможенного комитета. Верные друзья человека – они же сослуживцы и ценные помощники таможенников – демонстрировали приемы послушания и поиска опасных и запрещенных веществ. Умные и преданные взгляды, точенные приемы в сочетании с добротой и лаской покорили сердца не только маленьких посетителей выставки, но и серьезных мужчин в форме.

В целом, седьмая международная специализированная выставка «Человек и безопасность-2015» собрала лучшие разработки и лучших специалистов. Ведь безопасность должна быть повсюду: на дороге, в быту, на производстве, в офисе, на отдыхе. И складывается само понятие «безопасность», как мы убедились, из многочисленных и очень непростых элементов, в основе которых строгий контроль, разработка, внедрение инноваций и, самое главное, защита человека и его жизни.

Татьяна СТЕПАНОВА,
фото автора.

Ответственные
и аккуратные
водители
получат призы.
Призовой фонд
проекта «По
Правилам!»

