

JOURNAL

TIR
TransInfoRoad

 **Transinfo** by
БЕЛОРУССКИЙ ПОРТАЛ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

№ 2(02), октябрь 2013 г.



**гарантия
качества!**



ГАЗ
ДЕТАЛИ МАШИН

**не тратьтесь
на дешевые копии,
чтобы не пришлось
платить дважды**

**только оригинальные детали
и комплектующие ГАЗ от производителя**

Сеть фирменных магазинов «Детали машин ГАЗ»:

МИНСК:

ул. Филимонова, 25 Б • пр. Партизанский, 70 А • ул. Ландера, 2 • ул. Жуковского, 10, к. 1
ул. Бабушкина, 25 • пр. Жукова, 44 • ул. Игнатенко, 2

а также:

Борисов | Молодечно | Солигорск | Столбцы | Клецк | Барановичи | Кобрин | Лунинец | Береза
БРЕСТ | Пинск | **ВИТЕБСК** | Новополоцк | Орша | Полоцк | **ГОМЕЛЬ** | Мозырь
Рогачев | Калинковичи | Жлобин | **ГРОДНО** | Волковыск | Лида | Бобруйск | **МОГИЛЕВ**

WWW.GAZORIGINAL.BY



НАДЕЖНОСТЬ В ДОСТАВКЕ - ЗАБОТА О БИЗНЕСЕ

МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

Доставка грузов а/м транспортом
из Европейских стран в:

- **Россию:**
регионы Центральной, Южной и дальней России
(включая Томск, Пермь, Новосибирск, Екатеринбург,
Красноярск).
- **Республику Беларусь**
- **Страны СНГ:**
Азербайджан, Туркменистан, Казахстан, Узбекистан.

Подвижной состав: [TENT/REF/120m3/ADR](#)

Мы также рады предложить Вам а/м :

- REF / с двухтемпературным режимом
- REF / двухъярусный с допелештоками
- REF / для одежды в подвешенном состоянии
- REF / для сборных грузов
- REF / с объемом до 40м3
- 120м3 / цельнометаллический

Мы будем рады слышать Вас 7 дней в неделю :

☎ +375 33 320 33 33
♦ +375 44 550 33 33
+375 17 203 95 65

Содержание

<u>Актуальное интервью</u>	
Семь вопросов о налогах для перевозчиков и не только	4
<u>Компетентное мнение</u>	
Государство и бизнес. Партнерство без барьеров	8
<u>На заметку</u>	
«Белтаможсервис»: спектр услуг определяет клиент	14
<u>От первого лица</u>	
Логисты или логистики, склады или ТЛЦ?	16
<u>Репортаж с колес</u>	
Оплатите проезд!	19
<u>Сфера обслуживания</u>	
Сервис на обочине: будущее — за комплексами	24
<u>На таможне</u>	
Шило в машине не утаишь, или Популярно об ИДК	28
<u>Совет в дорогу</u>	
Готовим автомобиль к распутице	34
<u>Испытания</u>	
Автопробег по дорогам истории	37
<u>На старт!</u>	
...И фуры наши быстры...	39
<u>Спрашивали? Отвечаем!</u>	42

TIR journal (TransInfoRoad) —

информационно-аналитический PDF-журнал, освещающий
ключевые события транспортно-логистической сферы.

Учредитель: ОДО «Современные логистические системы».

Главный редактор: Дина Кириллова.

Распространение: онлайн-журнал рассылается всем пользователям
белорусского портала грузоперевозок Transinfo.by и доступен для
скачивания в свободном доступе посетителям портала.

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

Редакция: +375(29) 162-90-60 Velcom, e-mail: press@transinfo.by.

Отдел рекламы: +375(17) 396-97-62 городской, +375(29) 152-90-60
Velcom, +375(29) 881-58-75 МТС. E-mail: t.staroverova@transinfo.by.

За достоверность опубликованных сведений отвечают авторы
предоставленных материалов. Полное или частичное воспроизведение
публикаций, содержащихся в настоящем издании, допускается только
со ссылкой на TIR journal (TransInfoRoad) (для интернет-изданий
обязательна гипер-ссылка).

Семь вопросов о налогах

для перевозчиков и не только...

Электронные и информационные технологии не только во многом упрощают жизнь — они способны существенно повысить эффективность работы. Системы управления организационными и иными процессами внутри компаний, спутниковый мониторинг транспорта, возможность удаленного доступа к банкам, таможне и госорганам... Все это уже и инновациями не назовешь: технологии прочно закрепились в нашей профессиональной деятельности, стали ее неотъемлемым элементом. Впрочем, нельзя сказать, что транспортные организации остаются пассивными потребителями «технических штучек», — они активно совершенствуют используемые программные продукты и технологии, инициируют новые идеи и предложения.

Электронные услуги, которые предлагает Министерство по налогам и сборам Республики Беларусь, в этом плане исключением не являются. Так, в ближайшее время снова расширится функционал системы электронного декларирования, а само ее использование станет проще и удобнее. Об этом и многом другом нашему корреспонденту рассказала начальник главного управления информационных технологий Министерства по налогам и сборам Людмила ЛАГУТЕНКО.



— Людмила Дмитриевна, часто ли от плательщиков поступают предложения по усовершенствованию тех электронных услуг, которые оказывает МНС?

— Достаточно часто. Та же система электронного декларирования была внедрена в нашей стране в 2009 году, и все это время она постоянно развивалась, внедрялись новые электронные сервисы. По своему функциональному наполнению, по другим качествам и свойствам система претерпела существенные изменения.

К нам приходят письма, поступают телефонные звонки с предложениями по усовершенствованию электронных сервисов, и, конечно, такие предложения инициируют бизнес-союзы. Предложения регулярно обсуждаются на заседаниях консультативного совета, созданного при Министерстве, наряду с предложениями по снижению налоговой нагрузки, упрощению налогового администрирования и так далее. В основном предложения касаются удобства при работе с системой, предоставления новых возможностей при поиске и фильтрации информации. Есть предложения, которые требуют существенной доработки программного обеспечения.

— Какие предложения плательщиков МНС анализирует и, возможно, готовит к реализации непосредственно сейчас?

— Одно из таких предложений связано с удобством работы в системе электронного декларирования и касается предоставления в налоговые органы информации об использовании льгот по НДС.

При подаче налоговой декларации по этому налогу многим плательщикам приходится заполнять необходимое к ней приложение 1 «Справка о размере и составе использованных льгот по налогу на добавленную стоимость». Пока при его заполнении перечень льгот, выбираемый из справочника, сортируется не по пунктам законодательных актов, а по кодам льгот. При этом описание льготы содержится в одной неделимой строке, в которой указаны сразу все реквизиты: код льготы, документ, в котором она содержится (например, Налоговый

кодекс), ее содержание и, дальше, статья документа, пункт статьи... По какому-либо иному, кроме кода, реквизиту льготы осуществить ее поиск, сортировку невозможно. Пока невозможно. Вот это и вызывает нарекания у плательщиков. И они просят так изменить механизм сортировки льгот в процессе заполнения декларации по НДС, чтобы появилась возможность сортировать льготы по удобным для каждого из них реквизитам. Например, по номеру статьи Налогового кодекса и ее пункту, подпункту, в которых льгота прописана.

Решение проблемы признано целесообразным. Это предложение будет реализовано ближе к окончанию 2013 года. Впрочем, уже сейчас каждый плательщик при вводе сведений о льготе может в имеющемся фильтре указать номер пункта, и в окне выбора отразятся льготы, в которых в наименовании законодательных актов встречается набранное значение. Останется лишь выбрать нужное — это сократит время поиска кода льготы и ограничит количество кодов льгот в выборке.

— Я бы хотел спросить у Вас о еще одном, вполне конкретном, предложении в отношении заполнения электронной декларации по налогу на добавленную стоимость. Оно инициировано Ассоциацией «БАМАП» и затрагивает интересы организаций, оказывающих услуги автомобильных грузоперевозок на экспорт. Перевозчикам, как Вы знаете, для применения нулевой ставки НДС вместе с налоговой декларацией по НДС необходимо представлять еще два подтверждающих такое их право документа. Я говорю о реестре номеров электронных таможенных деклараций на товары, выпущенные в соответствии с таможенной процедурой экспорта (выпущенные в соответствии с заявленной таможенной процедурой) и реестре международных транспортных или товарно-транспортных документов и заявок (заданий или иных документов). Это приложения 2 и 3 к декларации.

Предлагается автоматизировать процедуру загрузки приложений к декларации по НДС.

Пока же способ их заполнения в электронном виде исключает возможность копирования или перемещения данных из файлов плательщика, созданных в виде Excel-таблиц. И это неудобно: по каждой СМР-накладной необходимо заполнить массу реквизитов (даты, номера, маршруты и так далее), что занимает много времени. То же и с приложением 2.

Можно ли как-то доработать программное обеспечение с учетом необходимости решения этой проблемы?

— У этой проблемы есть несколько возможных решений. Одно из них, действительно, предлагается самими перевозчиками и заключается в прямом переносе информации, уже имеющейся в базах данных транспортных организаций, — Excel-таблицах, базах данных бухучета либо складского учета. Назовем их условно источниками информации. Сложность заключается в том, что у всех (во всяком случае, у большинства) плательщиков эти источники информации имеют разный вид, разную структуру. Одни и те же реквизиты могут размещаться в разных строках и столбцах Excel-таблиц, и компьютер, действующий по строго заданному алгоритму, образно говоря, не может разбираться и сортировать данные, соотносить реквизиты и их содержимое для правильного переноса информации. Понимаете?.. Необходим источник определенной структуры, скажем, Excel-таблица строго установленной формы, и чтобы этой таблицей пользовался абсолютно каждый международный перевозчик.

Это значит, что практически все плательщики будут вынуждены изменить структуру своих источников информации. Но, кроме того, если идти по этому пути, необходимо вносить определенные изменения в Налоговый кодекс, а такие корректировки займут немало времени. Произойдет это, вероятнее всего, не раньше 2014 года. Хотят ли плательщики так долго ждать?..

— А какая есть альтернатива? Ведь еще в начале своего ответа на этот вопрос Вы сказали, что проблема имеет несколько решений...

— Как это ни странно, но проблему автоматического заполнения приложений 2 и 3 к декларации по НДС плательщики могут решить самостоятельно. И затрат больших решение этой проблемы не потребует — транспортные предприятия, формируя объемные приложения для целей своего учета, сталкиваются с несопоставимо большими затратами.

Что для этого нужно сделать? На каждом предприятии сейчас есть специалист, работающий с информационными технологиями, и он отлично поймет алгоритм действий, который я изложу далее.

Итак, первое. Необходимо получить формат xml-файла для декларации по НДС, в которой заполнен только заголовок (инспекция, УНП, период отчетности) и несколько строк приложения 2. Или соответственно приложения 3.

Для этого можно на портале Министерства по налогам и сборам www.portal.nalog.gov.by в разделе «Декларирование юридических лиц и индивидуальных предпринимателей» (при нажатии открывается подраздел «Форматы электронных деклараций») скачать формат XSD-схемы для xml-файла. Другой путь получения формата xml-файла заключается в том, чтобы в АРМ «Плательщик» создать декларацию по НДС, в которой заполнить только заголовок и несколько строк нужных приложений. Полученную декларацию нужно сохранить как xml-файл, выбрав подпункт «Сохранить как» в меню «Файл».

Вторым шагом станет разработка программы, которая создает xml-файл полученной структуры из используемой плательщиком структуры данных. Затраты на разработку такой программы каждой в отдельности организацией будут минимальными, а результат существенно упростит работу.

А дальше все просто. Третьим шагом будет загрузка в АРМ «Плательщик» декларации из xml-файла. Для этого необходимо последовательно выбрать подпункты «Загрузить» и «Загрузить декларацию» в меню «Файл».

Наконец, четвертое. Остальные реквизиты декларации по НДС заполняются в АРМ «Плательщик» в обычном порядке.



— **Надеюсь, специалисты разберутся и проблема будет решена...**

Людмила Дмитриевна, в арсенале электронных сервисов налоговой службы все большую значимость приобретают как раз те услуги, которые доступны абсолютно каждому плательщику. Сейчас, например, внедряется обновленная версия «Личного кабинета». Он находится на портале МНС и не требует для осуществления многих операций с налогами установки программного обеспечения АРМ «Плательщик».

Расскажите, пожалуйста, что нового и полезного смогут найти плательщики в своих «личных кабинетах».

— Действительно, 15 сентября 2013 года выходит обновленная версия «Личного кабинета» плательщиков с изменениями, улучшающими его функциональные особенности. Сразу оговорюсь, использовать эту новую электронную услугу сможет только пользователь системы электронного декларирования, имеющий личный ключ электронной цифровой подписи.

В «Личном кабинете» реализованы некоторые новые возможности, которые, как я надеюсь, плательщики оценят. Так, теперь плательщики смогут направлять запросы на получение некоторых документов на определенную дату. Например, плательщику могут понадобиться сведения о недоимках и переплатах на определенную дату, справка

о расчетах с бюджетом за какой-то определенный период времени. Сейчас при запросе документов по требованию плательщика программа не запрашивает, за какой период необходимо выдать отчет, и он всегда формируется на текущую дату. Но нередко плательщику необходимо просмотреть выписку лицевого счета или имевшуюся задолженность в прошлом периоде. Эта информация может понадобиться, скажем, для представления документов (например, справки о расчетах с бюджетом) за определенный период для участия в конкурсе.

Для подтверждения уплаты налогов плательщик может заказать также реестр платежей, внесенных в лицевой счет.

Следует отметить, что документы, полученные в «Личном кабинете», не содержат электронной цифровой подписи сотрудников налоговых органов, то есть если необходимы юридически значимые документы, то их следует получать с использованием системы электронного декларирования.

Кроме того, появится возможность проверки любого электронного документа, направленного в налоговый орган, и полученного ответа налогового органа.

— Что это даст? Не могли бы Вы на примере объяснить преимущества этой услуги?

— Например, плательщик по заявлению может получить в налоговых органах справку о расчетах с бюджетом в виде электронного документа и представить ее для участия в электронных аукционах.

Организация, проводящая аукционы, может проверить действительность электронных цифровых подписей документа и посмотреть внешнюю форму электронного документа в виде PDF-файла. Для этого специалист организации в «Личном кабинете» выбирает раздел «Визуализация документов», и в нем, нажав на кнопку «Обзор...», находит электронный документ на компьютере. Понятно, необходимый файл с проверяемым документом предварительно сохраняется в определенной папке на компьютере. Под строкой, в которой появилось название выбранного для проверки документа, нажимаем кнопку «Загрузить» и в ответ получаем сообщение о целост-

ности документа и о проверке подписей, на экране отображаются данные сертификатов открытых ключей электронных цифровых подписей на документе. В случае успешной проверки и подтверждения целостности документа появятся уведомления: «Все подписи документа успешно прошли проверку» и «Целостность документа не нарушена», а также полная информация о плательщике, электронном портале, с которого пришла информация, и об инспекторе, осуществившем операции.

Кнопка «Показать документ в формате PDF» может при необходимости раскрыть внешнюю форму электронного документа, а кнопки «Показать вложение плательщика» и «Показать вложение инспектора» — открыть вложения к документу, если соответствующие имеются.

— Какие еще возможности открывает перед плательщиком «Личный кабинет»?

— Непосредственно в «Личном кабинете» плательщик может записаться на прием к руководителям налоговых органов. Для этого создан раздел «Запись на личный прием граждан». Этот раздел при его раскрытии позволяет как осуществить непосредственно запись на прием (подраздел «Запись на прием»), так и просмотреть свою историю записей на прием (подраздел «История записей»), а при необходимости — удалить свою запись.

— Еще в начале лета Министр по налогам и сборам Владимир Полуян в интервью одному из белорусских экономических изданий обещал появление «Центра электронного информирования плательщика». Расскажите о его функциях подробнее...

— Как и было обещано, электронный сервис «Центр информирования плательщиков» уже внедрен. Он предназначен для информирования плательщиков о каких-либо событиях по инициативе налоговых органов. При согласии плательщика на его электронный почтовый ящик может быть направлена информация о задолженности либо переплате по налогам, о проведении зачета, о приостановлении операций по счетам и об окончании

приостановления операций по счетам, а также другая информация.

Такие сообщения могут получать и плательщики, не имеющие средств электронной цифровой подписи и не применяющие систему электронного декларирования.

— Заключительный вопрос — о перспективах развития такой услуги, как «Личный кабинет». Людмила Дмитриевна, не станет ли со временем «Личный кабинет», расположенный на портале МНС, полной заменой программам, которые сегодня плательщику необходимо иметь на своем компьютере?

— Функционал «Личного кабинета» с течением времени будет расширяться. В «Личном кабинете» плательщики — индивидуальные предприниматели уже с 2014 года смогут без программы АРМ «Плательщик» заполнять декларации и оплачивать некоторые налоги непосредственно на портале Министерства. Перечень таких налоговых платежей на первом этапе будет ограничен подоходным налогом с предпринимателей, единым налогом и налогом при упрощенной системе налогообложения.

В то же время, полагаю, у АРМ «Плательщик» останутся свои функции и неоспоримые преимущества по сравнению с «Личным кабинетом». Например, АРМ «Плательщик» однозначно будут использоваться плательщики земельного налога и налога на недвижимость, имеющие большое число объектов налогообложения. Скажем, тысячу. Такую декларацию заполняют довольно долго, часто объединяя несколько файлов, подготовленных разными сотрудниками. В ближайшее время не предполагается реализация такого трудоемкого процесса на портале.

Так что мы стремимся к многообразию наших электронных услуг, которые будут удобны и привлекательны для каждого плательщика.

Беседовал Вячеслав МИЛЬЯНЕНКО.

Государство и бизнес.

Партнерство без барьеров

В последнее время в СМИ бушуют дискуссии: ставка НДС может вырасти! Наиболее выразительно эта тема прозвучала около месяца назад, 23 августа, в ходе заседания Совета по развитию предпринимательства в Республике Беларусь. Совет справедливо называют президентским, ибо именно Глава государства курирует работу этого консультативного органа. Тогда белорусский вице-премьер и, одновременно, председатель Совета Петр Прокопович, анализируя проблемы модернизации экономики, согласился с тем, что налоговая нагрузка в Беларуси высокая, в том числе в сравнении с уровнем изъятия у наших партнеров по Таможенному союзу. Он заявил: «НДС трогать не нужно». Впрочем, у Минфина, похоже, на этот счет мнение особое. Проходящий в настоящее время общественное обсуждение проект Закона «О внесении изменений и дополнений в некоторые кодексы Республики Беларусь по вопросам налогообложения» все же содержит положение о повышении с будущего года ставки НДС до 22 процентов. Ожидается, правда, что при этом снизится ставка налога на прибыль — до 15 процентов.

Ситуация весьма наглядно показывает как происходит борьба интересов бизнеса и государства. И таких, спорных, вопросов немало. Заседание Совета по развитию предпринимательства проходило на базе одного из предприятий ОАО «Амкодор», которое сейчас активно проводит обновление своего технического парка. Состоявшийся разговор, тем не менее, подчеркнул: техперевооружение, хоть и становится гарантом модернизации, но само является заложником ряда факторов. Среди них – все та же налоговая нагрузка, вопросы приобретения недвижимости в собственность, подготовки квалифицированных кадров и многие другие...

ЧТОБЫ НЕ ПОТЕРЯТЬ ПОЗИЦИЙ

В том, что техническая модернизация имеет выраженный конъюнктурный характер, можно легко убедиться на примере работы транспортных



На ООО "Салео", открывшем свои цеха для членов Совета по развитию предпринимательства, было на что посмотреть и что обсудить... Опыт реализации этого инвестпроекта доказывает: пройти путь от проблем к перспективам возможно.

организаций, осуществляющих международные автомобильные грузоперевозки.

Простой пример. Ежегодное обновление подвижного состава международных перевозчиков позволило значительно улучшить его качественные характеристики, повысить эффективность деятельности белорусских международных перевозчиков. Но, если по данным ГТК, в 2012 году в страну были ввезены 1248 автотранспортных средств текущего года выпуска (инвестиции в обновление автотранспортных средств составили около 150 млн. евро, всего обновлено 14 % парка), ситуация на международном рынке транспортных услуг в январе–августе в этом году пока позволила приобрести... 346 единиц новых седельных тягачей и грузовых автомобилей. Стоит думать, что белорусские перевозчики будут и дальше, хоть и осторожно, но обновляться. Ведь конкурентоспособность на своем рынке проще удержать, чем завоевывать заново, доказывая профессиональную состоятельность.

К слову, само по себе наличие современных автопоездов еще не решает задачу эффективности работы и высокой конкурентоспособности на рынке — требуются дополнительные инвестиции для эффективной эксплуатации транспортных средств и снижения затрат при грузоперевозках. На помощь приходят инновационные — информационные и электронные — технологии, которые помогают повышать результат. Перевозчики успешно используют систему спутникового мониторинга транспорта, которая контролирует выполнение водителем порученного ему задания. Это не значит, что контролируются исключительно точка «А» и точка «Б»: всесторонний контроль происходит на всем протяжении установленного маршрута и включает в себя время труда и отдыха водителей, скорость движения автомобиля, расход топливно-энергетических ресурсов и т.д. Перевозчик не имеет права замешкаться, отстать от графика, и такую точность работы гарантируют применяемые в комплексе современные автомобильная техника и технологии. Спутниковыми навигационными системами сегодня оборудовано подавляющее большинство автомобилей.



Не замирают в транспортной отрасли и иные инвестиционные и модернизационные процессы. О них в ходе заседания рассказал **председатель Ассоциации «БАМАП», член Совета Николай Боровой**. Встреча проходила

в Минской области, а потому и весь разговор строился с учетом опыта субъектов хозяйствования именно этого региона страны.

Конечно, модернизация касается фактора, без которого не сдвинется с места даже самый современный

автомобиль, — подготовка профессиональных кадров. Современные или, как их еще называют, «зеленые» автомобили, работающие в сфере международных перевозок, по словам Николая Борового, абсолютно ничем не уступают любому иному высокотехнологичному оборудованию, тем же новейшим станкам, которые установлены в производственных цехах амкодоровского завода. Главное, что требуют и современный станок, и современный автомобиль, — это чтобы ими управлял подготовленный квалифицированный специалист. И требования к кадрам постоянно растут.

Вопросы подготовки квалифицированных кадров для белорусской экономики станут темой для обсуждения на следующем заседании Совета по развитию предпринимательства. А пока в этом плане хотелось



Председателя Совета П. Прокоповича знакомят с современным оборудованием, приобретенным в рамках инвестиционного проекта ООО «Салео».



Реализация инвестиционного проекта ООО «ПроЛив» по строительству станции технического обслуживания с административным зданием, гостиничным комплексом и кафе.



Реализация инвестиционного проекта ОДО «ВаДи» «Придорожный сервис, автомобильная стоянка и кабельная линия электропередач на землях СПК «Голоцк» Пуховичского района».

бы заметить следующее. Во время заседания приводилась любопытная ситуация, которая сложилась где-нибудь, а именно в центральном регионе страны, в Минской области. В деревне Плещеницы, если быть точным. Там еще с 1994 года работает СП ООО «Бокемин» – предприятие, которое производит противопожарное оборудование, востребованное как в Беларуси, так и за ее пределами. Кадровый голод, как говорится в пришедшем отсюда письме, практически остановил работу предприятия. Пакет заявок на его продукцию ежемесячно по своей стоимости превышает 1 млн. долл. США, но недостаток рабочей силы приводит к тому, что предприятие работает... в убыток. Понятно, этот вопрос выходит далеко за пределы темы профессиональной подготовки кадров, но зато, можно говорить с определенной долей уверенности, он непосредственно касается практически любого региона страны.

При этом вряд ли среди читающих эту статью найдется человек, который взялся бы утверждать, что квалифицированных работников для транспортной сферы, для работы в логистике и экспедировании грузов, найти (и особенно в регионах) значительно легче, чем «пожарникам» из деревни Плещеницы.

Но вернемся к проблемам и перспективам развития транспортной сферы.

Несмотря на объективные трудности, международники продолжают реализацию своих инвестиционных проектов. В качестве примера Николай Боровой привел инвестиционный проект строительства на территории Минской области станции технического обслуживания с административным зданием, гостиничным комплексом и кафе, которое осуществляет ООО «ПроЛив». Проектом предусматривается стоянка на 250 автомобилей. Строительство ведется в районе транспортного коридора № 2. Такая станция решает сразу несколько проблем. Во-первых, развивается инфраструктура придорожного сервиса. Одновременно появляется возможность вывести технику из города (что важно и с точки зрения безопасности движения и с экологической точки зрения) и обслуживать грузовой транзитный транспорт (возможности ремонтной зоны позволят одновременно принять 10 тягачей и 8 полуприцепов).

И таких инвестиционных проектов, проектов по модернизации транспортных предприятий в Минской области реализуется немало. Группа компаний «Дженти» ведет строительство станций технического обслуживания с административными зданиями и стоянками для грузового автотранспорта. ОДО «ВаДи» реализует проект объекта придорожного сервиса, автомобильной стоянки и кабельной линии электропе-

редач на землях СПК «Голоцк» Пуховичского района. ООО «Белинтертранс» строит транспортно-логистический центр площадью 20 000 кв. м. класса «А». Еще один транспортно-логистический центр, который займется обработкой грузов компании, возводит ООО «Интертрансавто». Станции технического обслуживания с сопутствующей инфраструктурой строят ООО «МИЛайнТранс» и ТЧУП «Янстронг». Перечень можно продолжать...

Общий объем инвестиций только по перечисленным семи инвестиционным проектам составляет почти 40 млн. евро.

Что касается препятствий, которые тормозят развитие международных перевозок, Николай Боровой назвал самую главную, по его словам, проблему – квотирование разрешений на грузоперевозки в разных странах, защищающее каждый из рынков в отдельности, но в целом препятствующее формированию системы открытой и честной конкуренции и снижению затрат конечного потребителя. Проблема сохраняется, более того она укореняется в документах, которые еще только формируются, создают основу будущих интеграционных образований. Так, в проекте договора о Евразийском экономическом союзе, который по сути своей должен стать новым этапом интеграции и объ-

единения трех стран, в разделе «Транспорт» закладываются... положения о разрешительной системе. Быть может, целесообразно было бы заложить принципы добросовестной конкуренции и высокой ответственности перед потребителями?.. – задался вопросом Николай Боровой.

Ответ на этот вопрос, к сожалению, пока остается открытым.

Многие другие проблемы, с которыми сталкиваются международные перевозчики и вообще транспортная сфера, в подавляющем большинстве случаев являются общими «узкими местами» для предпринимателей, занятых любым видом деятельности. И об этом тоже говорилось на заседании Совета.

МИНУСОВ БОЛЬШЕ, ЧЕМ ПЛЮСОВ

Мы в начале статьи уже затронули вопросы налогообложения. Начали с них не случайно – они вызвали наиболее острую дискуссию среди участников заседания Совета. **Сергей НОВИЦКИЙ, генеральный директор**

СООО «Хенкель Баутехник», заместитель председателя Совета по развитию предпринимательства, привел цифры: в соответствии с исследованием Всемирного банка «Ведение биз-



неса – 2013» общий уровень налоговой нагрузки в странах — участниках Таможенного союза весьма неодинаковый: в Казахстане — 28,6 % от прибыли организаций, в России — 54,1 %, в Беларуси — 60,7 %. При отсутствии таможенных барьеров между нашими странами налоги, по мнению руководителя СООО «Хенкель Баутехник», являются фактически единственным косвенным регулятором экономической деятельности на единой таможенной территории. Вывод? Вопросы формирования со-

гласованной налоговой политики и гармонизации налоговых систем приобретают на современном этапе чрезвычайную актуальность.

В этой связи бизнес настораживают планы Минфина увеличить ставку НДС до 22 процентов. На фоне этого даже новость об одновременном снижении ставки налога на прибыль на 3 процента не вызывает оптимизма. Заместитель председателя Совета высказал мнение, что такой шаг не только противоречил бы стратегии гармонизации налогообложения в странах Таможенного союза, но и снизил бы конкурентоспособность отечественных производителей, которые работают с использованием импортного сырья и материалов. При этом, признал он, большая часть белорусских предприятий пока использует импортные сырье и материалы. Вторым негативным моментом повышения ставки НДС станет снижение темпов инвестирования в проекты, которые реализуются в малых городах и поселениях.

Прозвучали мнения о том, что вместо повышения НДС казна могла бы пополняться за счет поступлений от повышенного налога с доходов банков в случае, когда те устанавливают чрезмерно высокие проценты по кредитам для субъектов предпринимательства. А еще о том, что необходимость повышения НДС в стране никак не обоснована, возможные плюсы и минусы этого шага не просчитаны или во всяком случае бизнес-сообщество о них не знает. Бизнесмены высказали уверенность: нельзя, решая сиюминутные проблемы, механически поднимать ставку налога лишь потому, что часть доходов бюджета по различным обстоятельствам выпала и появилась необходимость их замещения.

Что ж, мнения ясны. Проект Закона, как уже говорилось, находится на стадии общественного обсуждения, а потому уже скоро станет известно, как именно будет развиваться ситуация с уплатой косвенного налога в 2014 году.

Кстати, и Вы тоже можете высказать в отношении этого вопроса свое мнение...



Петр Прокопович:

«...если бы все белорусские машиностроительные предприятия были похожи на те мощности, которые были показаны на ООО «Салео», Беларусь была бы мировым лидером в машиностроении».

ГЛАВНЫЙ БАРЬЕР

Как уже было отмечено, заседание Совета было выездным и проходило на базе одного из предприятий ОАО «Амкодор» – завода по выпуску гидравлического оборудования для машиностроения. Нужно сказать, завод этот совершенно новый и является успешным инвестиционным проектом и одним из первых шагов по созданию крупного, даже в мировых



масштабах, холдинга по производству гидравлического оборудования. Такие планы вынашивает **председатель совета директоров ОАО «Амкодор» Александр Шакутин**. Не мечты, а именно планы, реализация которых идет уже полным ходом.

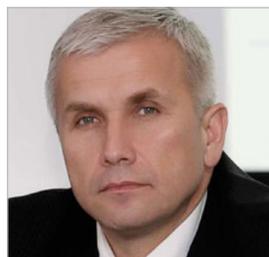
В проект уже инвестировано 25 млн. долл. США. Инвестирование продолжится в 2014–2015 гг., к концу этого периода завод выйдет на полную мощность. Серийное производство насосов-дозаторов, гидравлических распределителей, рукавов высокого давления и других изделий началось в июне 2013 г. Освоено производство ряда наименований продукции, которую в свое время не удавалось производить в Советском Союзе. Практически вся продукция на сегодняшний день является импортзамещающей, а достаточно высокая локализация производства к 2015 г. с введением в строй литейного завода достигнет 100%. Петр Прокопович по поводу увиденного даже сделал своего рода заявление, сказав, что «...если бы все белорусские машиностроительные предприятия были похожи на те мощности, которые были показаны на ООО «Салео», Беларусь была бы мировым лидером в машиностроении».

Не исключено, что так оно и есть. Да вот только одно «но»... Реализация всех амкодоровских проектов начиналась с приобретения недвижимости, на базе которой и развивался каждый из них. Похва-

статься таким началом может сегодня далеко не каждый бизнесмен, а значительное их число многие годы работает на арендуемых площадях. Тут и кроется, по мнению бизнеса, один из барьеров для развития. Предприниматели были единодушны: никто не станет «вкладывать» в чужое имущество.

Статистика свидетельствует: из 340 тыс. ответственных субъектов малого и среднего предпринимательства около 90% осуществляют свою деятельность на арендуемых площадях. При этом 2/3 малых и средних предприятий готовы приобрести недвижимость в собственность. Сергей Новицкий констатировал: за ноябрь 2012 г. — март 2013 г. арендаторам продано всего лишь 23 объекта недвижимости (4 объекта республиканской собственности, 19 — коммунальной собственности). Все это сдерживает инвестиционные инициативы частных предприятий.

Вопрос о продаже недвижимости в собственность — важный по многим причинам. **Александр**



Швец, председатель республиканского общественного объединения «Белорусская научно-промышленная ассоциация», считает, что решение этого вопроса могло бы стать катализатором, «разогнать» процессы модернизации и при-

вести к желанному росту доли частного бизнеса в ВВП страны. Ведь в свое время, когда ставилась эта задача, ее выполнение связывалось именно с реализацией процессов выкупа и расширением прав собственности, особенно в производственной сфере. В нынешних же условиях бизнес растет меньшими по сравнению с запланированными темпами.

У проблемы есть и обратная сторона. О ней рассказал Александр Шакутин, выступавший в данном случае от лица арендодателей. Мелкие предприятия, арендующие площади у заводов «Амкодор»,



Специальное предложение для опытных водителей!

- ✓ **выгодные тарифы за полное КАСКО**
- ✓ **экономия 50%, если не было страховых случаев**

подробности в наших офисах и по телефону:

(017) 2 900 400

На шаг опережая конкурентов

www.bns.by

Лицензия регистр. № 13-00011 от 26.02.2004 г. до 26.02.2014 г., выдана Министерством финансов РБ, УНП 101143603

ПРИГЛАШАЕМ НА СЕМИНАР!

Приглашаем всех пользователей портала www.transinfo.by принять участие в семинаре-презентации «Современные логистические системы на службе у грузоперевозок», который состоится 8 октября 2013 года в рамках Белорусской транспортной недели на выставке «Транспорт и логистика», место проведения: Футбольный манеж, Конференц-зал № 1, время проведения 15.00–15.45.

На семинаре будут обсуждаться вопросы совершенствования портала, удобство работы, дополнительный сервис для пользователей и новые разделы сайта.

Ждем Вас на семинаре, для нас важно Ваше мнение!

Все участники семинара станут участниками беспроигрышной лотереи.

+37544-551-91-60, +37529-551-91-60.

своими действиями препятствуют задуманной масштабной модернизации. Директор из Дзержинска уверен: «кускование» в вопросах собственности нужно прекращать. Предприятие должно быть собственником площадей, на которых оно работает, и быть ответственным за их рациональное использование.

Горячее обсуждение вызвали и вопросы стоимости имущества. Так, **Виктор Маргелов, председатель со-**



юза юридических лиц «Республиканская конфедерация предпринимательства», считает, что выкуп арендованных площадей предпринимателями должен происходить по доступным ценам. Частникам, по его словам, хватит и иных сопря-

женных с необходимостью развития бизнеса расходов — на оборудование, технологии, поиск рынков сбыта и удержание квалифицированных кадров.

Но было и другое мнение. Его высказал Александр Шакутин, рассказавший об опыте Восточной Германии, в которой некоторые выкупленные «за дешево» предприятия до сих пор стоят своеобразными памятниками бесхозяйственности, постепенно разрушаясь.

С интересом участники заседания обсуждали опыт Китая, где активно ведется строительство промышленных зон с подведенными коммуникациями и инфраструктурой, площадки в которых предоставляются предпринимателям. Первые три года предприниматель вообще не платит арендную плату за используемые площади. Но после этого срока, в течение которого предприниматель, как предполагается, должен встать на ноги и окрепнуть, включаются экономические механизмы: появляется и постепенно увеличивается до рыночного уровня арендная плата, у предпринимателя возникает право выкупа арендуемой недвижимости в собственность при наличии финансовых возможностей.

Подвел итог дискуссии по этой проблеме председатель Совета Петр Прокопович: «Там, где имущество имеет рыночную стоимость, оно за бесценок продаваться не будет. По этому принципу имущество продается и сейчас. Да, цена многих не устраивает, но ведь есть и те, кто соглашаются на эту цену и покупают недвижимость». Почему, по словам Петра Прокоповича, государство «должно идти на поводу тех, кто плохо работает, у кого денег нет»? «Нет денег — арендуй дальше».

Своего рода выход из ситуации он видит в том, чтобы инициаторами, и заказчиками и своего рода поручителями строительства, силой, объединяющей потенциал конкретных предпринимате-

лей, желающих и имеющих возможность построить недвижимость, становились... бизнес-союзы. В результате могли бы появиться технопарки, назовем их так, которые дали бы крышу сразу целым группам небольших производственных предприятий. Более того, для общественных объединений такой вариант мог бы стать одним из доходных источников для финансирования их деятельности.

Бизнес, возможно, и согласился бы с приведенными доводами, но уж больно дороги заемные средства, предоставляемые банками под такие сделки, а собственным капиталом для сделок с имуществом, увы, пока может похвастаться далеко не каждый малый бизнес. К слову, во всем мире общепризнанным является факт: если проект реализуется на кредит с процентной ставкой более 12%, он неэффективен. А белорусский рынок кредитования в последнее время зашкаливает в процентных ставках.

Как уже было отмечено, обсуждение проблем, с которыми сталкивается в работе белорусский бизнес и, в частности, бизнес, работающий с транспортом, в Совете по развитию предпринимательства продолжится. Мы следим за развитием ситуации и будем оперативно информировать читателей о перспективах изменения законодательства в сфере развития и инвестиций.

Вячеслав МИЛЬЯНЕНКО.

ПОКА ВЕРСТАЛСЯ НОМЕР...

Свое отношение к перспективе повышения ставки НДС с 2014 г. на днях высказал Министр по налогам и сборам Республики Беларусь Владимир Полуян. Он не подтвердил, но и не опроверг вероятность такого шага со стороны государства. Повышение ставок НДС при одновременном снижении ставок прямых налогов, по его словам, является сейчас общемировой тенденцией: страны в условиях мирового финансового и европейского долгового кризисов стремятся обеспечить стабильный доходный источник. В Беларуси, выразил надежду Министр, корректировка мер налоговой политики и установление минимальной ставки налога на прибыль в ЕЭП и Евросоюзе обеспечит повышение инвестиционной привлекательности белорусской экономики. В свою очередь, снижение ставки налога на прибыль приведет к уменьшению налоговой нагрузки на экспортеров, применяющих нулевую ставку НДС и получающих возврат из бюджета сумм НДС, уплаченных при производстве экспортируемых товаров...

«Белтаможсервис»: спектр услуг определяет клиент



*Максим Таранов,
заместитель ди-
ректора Минского
филиала РУП «Белта-
можсервис».*

РУП «Белтаможсервис» является крупнейшим оператором на рынке логистических услуг Беларуси. Его специалисты его работают во всех автодорожных пограничных пунктах пропуска, в 36 внутренних пунктах таможенного оформления более чем в 30 населенных пунктах Беларуси.

Сегодня функционируют логистические центры в Бресте, Минске, Гомеле. В течение месяца откроется мультимодальный центр рядом со Слуцким шоссе (район д. Щитомиричи), строительство объекта уже завершено и в данное время идет процесс сдачи-приемки.

Все элементы логистической системы этого предприятия тесно взаимодействуют между собой, благодаря чему возможно выполнение целого спектра услуг, которые можно заказать как по отдельности, так и в рамках комплексного обслуживания, включающего в себя транспортные, экспедиционные, складские, информационные, страховые услуги, услуги таможенного представителя, обеспечение уплаты таможенных платежей.

О минском филиале РУП «Белтаможсервис» нам рассказал заместитель директора Максим ТАРАНОВ. Филиал расположен на 17-м километре автодороги Минск-Дзержинск, но местным жителям это место более известно под названием «Мотель». Объекта с таким названием давно не существует и напоминает о нем лишь старый гостиничный корпус, который в ближайшее время будет реконструирован силами РУП. Здесь будет целый комплекс: кроме гостиничных номеров в нем запланировано



Современные склады класса А со стеллажным многоярусным хранением и выделенной зоной комплектации. Вместимость стеллажной системы склада общего пользования составляет 3213 тонн, СВХ — 2 550 тонн.



Склад оборудован современными средствами механизации для выполнения погрузочно-разгрузочных работ и транспортно-складских операций по переработке грузов.



Зона таможенного контроля легковых автомобилей.

размещение физкультурно-оздоровительного центра с небольшим бассейном и спортивным залом. Сдача этого объекта в эксплуатацию намечена на 2015 год.

Минский филиал открылся 3 марта 2010 года. В настоящее время это самый большой центр в республике. Здесь эксплуатируется две площадки склада временного хранения, работает пункт таможенного оформления.

Многолетний опыт предприятия по оказанию услуг в области таможенного дела является его неоспоримым преимуществом перед конкурентами. Близость основных международных транспортных коридоров, наличие пункта таможенного оформления, размещение служб ветеринарного и фитосанитарного контроля, расчетно-кассовый центр — все это позволило завоевать доверие таких предприятий, как завод «Кристалл», ИП «БелВиллесден», ИООО «Капш Телематик» — поставщика оборудования BelToll — и многих других.

С учетом технологий, которые используются на предприятии, клиент может здесь даже не появляться, а только заключить договор и оговорить условия работы со своим клиент-менеджером. Работает Минский филиал 7 дней в неделю без выходных и праздников с 9.00 до 21.00.

Юлия ВЛАДИМИРОВА.



Склад оборудован современной системой безопасности.



Склад оснащен 7 подвижными погрузочными рампами для транспортных средств.

Логисты или логистики, склады или ТЛЦ?

Роман Болеславович ИВУТЬ на тему логистики говорить может долго. И не только по долгу службы (как-никак, заведует кафедрой «Экономика и логистика» на автотракторном факультете в Белорусском национальном техническом университете), но и потому, что эта тема ему интересна как человеку и гражданину. Еще когда большинство белорусов с трудом могли определить, чем логистика отличается от логики, Роман Ивуть активно работал над тем, чтобы отечественная отрасль грузоперевозок развивалась по лучшим европейским образцам, и уже в 1996 году в одном из своих учебных пособий он изложил логистическую стратегию развития предприятия, дал классификацию материальных потоков, а также исследовал закупочную, распределительную и транспортную логистику. С этого времени и до текущего года им опубликовано четыре монографии пять учебно-методических пособий по логистике. Ему слово.

КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ

— В Беларуси практикоориентированная логистика, особенно транспортная, начала развиваться очень поздно. До 2000 года никто не знал, что это такое. Если сравнивать с Российской Федерацией, то я считаю, мы опоздали с развитием логистики как минимум лет на 10, а со странами Западной Европы — на целых 20. В этой сфере — огромное поле деятельности для практиков и ученых.

Специалистов по логистике готовят 4 года в БГЭУ, БГУ, МИТСО, Полоцком госуниверситете и

др. с присвоением квалификации «Экономист-логистик». Мы открыли в 2009 году специальность «Транспортная логистика», готовим студентов в течение 5 лет и присваиваем квалификацию «Инженер-экономист. Логист». Аналогичную специальность открыли БелГУТ, Белорусско-российский университет (железнодорожный транспорт), Гродненский университет им. Янки Купалы и Минский институт управления. Следует признать, что самую массовую подготовку производит БГЭУ. Правда, до сегодняшнего дня остается путаница в квалификации. Мы даем одну квалификацию («Инженер-экономист. Логист»),



ДОСЬЕ

Роман Болеславович Ивуть — заведующий кафедрой «Экономика и логистика» автотракторного факультета Белорусского национального технического университета (с 1990 года), доктор экономических наук, профессор.

На стене его кабинета — в несколько рядов дипломы, почетные грамоты, сертификаты на русском, белорусском, немецком и других языках, в том числе диплом Министерства образования СССР.

В 2009 году награжден медалью Франциска Скорины.

Является отличником образования Республики Беларусь (1990 г.), Почетным транспортником Республики Беларусь (1995 г.) Постановлением Исполкома Совета Федерации профсоюзов Беларуси в 2012 году награжден Юбилейным знаком.

Опубликовал около 330 научных и методических работ, в т.ч. 12 монографий, около 50 учебников и учебных пособий.

На сегодняшний день им подготовлено более 30 кандидатов, докторов и магистров экономических наук, в том числе и иностранных (ФРГ, Китай, Армения, Сирия и др.)

а в БГЭУ, БГУ, МИТСО и МИУ – «Экономист-логистик», (а может «Экономистик-логистик»?) Ну, нельзя выпускать логистиков и логистов, а разницу между ними мне так никто не объяснил. Если взять Российскую Федерацию, в частности, Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет, то там готовят логистов.

Логистика сегодня привлекательна, у всех на слуху. В вузах пользуются популярностью специальности, связанные с этой сферой. Все говорят о логистике, но 90 % не знают толком, что это такое. Мы пять лет учим студентов транспортной логистике (с 2013 года — 4,5). Преподаем разные дисциплины: устройство автомобиля, техническое обслуживание и ремонт, международные перевозки, логистику складирования, распределения, информационную, ресурсную и

транспортную. Никак не обойтись и без моделирования: сегодня мы рассматриваем цепочку от начальных поставок сырья или деталей изделия до реализации конечного продукта потребителю т.е. управление цепями поставок. И на каждом этапе нужно четко прослеживать затраты, оптимизировать их и стремиться к уменьшению. Поэтому служба маркетинга должна хорошо знать рынок, изучать его, и, исходя из потребностей рынка, определять производство. Логист должен иметь целый комплекс знаний в области техники и технологии, экономики, организации производства, маркетинга, менеджмента, знать специфику самой логистики. Поэтому-то у нас квалификация и звучит именно «Инженер-экономист. Логист».

Как я отмечал выше, за последних 5 лет в БНТУ мы открыли новые специальности, так



Красивая логистика

Международные грузоперевозки любого уровня сложности всеми видами транспорта

220114, г. Минск, пр-т Независимости, 169-312
Тел.: +375 17 218 11 57, info@krafttrans.com, krafttrans.com



необходимые белорусским предприятиям, и не только «транспортная логистика» (весной 2014 года будет первый выпуск), но и «Оценочная деятельность на транспорте» (таких специалистов не готовят больше нигде в Беларуси).

Следует признать, что в последние годы в Беларуси стали больше внимания уделять транспортной логистике. Так, ежегодно проводятся транспортно-логистические конгрессы «Транспорт и логистика», где наша кафедра регулярно в них участвует – это хороший способ собрать в едином центре ученых и практиков, преподавателей в области логистики и всех заинтересованных специалистов в этой области.

КАК ВЫ ЛОДКУ НАЗОВЕТЕ...

Как отмечалось, по сравнению с зарубежными странами мы находимся в стадии становления развития логистических систем. В США, Японии и ФРГ логистика развивается уже 30-40 лет, построены крупные логистические и транспортно-логистические центры, эта сфера хорошо развита. В Западной Европе примерно с 1970 года начали строиться первые логистические центры на основе государственных программ. Да зачем далеко ходить – возьмем страны Восточной Европы (Чехия, Венгрия, Польша, Литва и др.). Там работают крупные транспортно-логистические центры, где комплексно оказывают все виды логистических услуг.

А как у нас? Есть, к примеру, у предприятия складское хозяйство. Теперь провели его реконструкцию и пишут «Логистический центр». А ведь это совсем не то, что подразумевают под этим названием в Европе. Нужно оказывать все виды услуг: разукomплектование грузов, доукомплектование, хранение, тут же могут быть и станции обслуживания и диагностики, АЗС, таможенный центр и т.п. Как положительный пример можно привести ОАО «Белмагистральавтотранс», у них именно такой центр в Колядичах. Близко к этому

стандарту подошли в компании «Белинтертранс», нельзя не назвать и ИООО «Логистический центр «Прилесье», расположенный на пересечении автодорог М1/Е30 Брест-Москва и М4/Е271 Минск-Могилев/ Минск-Гомель.

А в основном... Едешь по автомобильной дороге и видишь надписи «Логистический центр», который на деле таковым не является. Это то же самое, как на многих предприятиях переименовали отделы снабжения и сбыта в отделы маркетинга, отделы логистики. При этом сам процесс не изменился. Надо понимать: как лодку ни назови, а кораблем по морским просторам она не поплывет. Нужен настоящий корабль.

КРУПНЫЕ ЦЕНТРЫ ИЛИ МЕЛКИЕ СКЛАДЫ?

Сейчас много дискуссий разворачивается на тему, есть ли смысл предприятиям модернизировать свои склады или лучше отдать продукцию на обработку в логистический комплекс?

На Западе есть и крупные комплексы, и небольшие склады, они востребованы в зависимости от объемов и назначения товаров. Недавно прочел в одном интервью, что около 60 % представителей белорусских предприятий высказались за собственные склады. Пожалуйста, пусть занимаются вопросами логистики самостоятельно. Но если будут существовать крупные логистические центры, которые докажут свою эффективность, то ни одна фирма не будет тратить на строительство и содержание своего склада, если будет видеть, что выгоднее передать определенные работы и услуги по аутсорсингу логистическому центру. Естественно, это будет и дешевле – при большом товарообороте затраты на единицу продукции всегда меньше. Но, я подчеркну, нужно, чтобы эти крупные центры качественно оказывали услуги, в которых нуждаются и мелкие, и средние фирмы, и крупные предприятия. Они должны выполнять как основные функции логистики, так и вспомогательные.

В Польше, к примеру, около Лодзи есть крупный логистический центр, куда съезжаются за оптовыми покупками представители почти всей Восточной и Центральной Европы. И там товары в 2-3 раза дешевле, чем на других рынках.

Таким образом, Беларуси предстоит многое сделать, чтобы выйти на европейский уровень по развитию логистической системы. Но начало положено: разработана Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года, идет подготовка специалистов, возводятся новые комплексы. Так что у нас все получится.

**Материал подготовила
Жанна ГАВРИЧЕНКОВА.**



Оплатите проезд!

Ежедневно система электронного сбора платы за проезд транспортных средств по платным дорогам Беларуси BelToll выявляет 800–1000 нарушений. Это вдвое меньше, чем два месяца назад, сразу после ввода системы в коммерческую эксплуатацию. По словам заместителя начальника филиала Транспортной инспекции по г. Минску и Минской обл. Юрия Супрановича, за август — сентябрь в бюджет государства взыскано более 2 млн. евро платы в увеличенном размере, основная доля которой приходится на иностранные транспортные средства. Причем сейчас наблюдается устойчивая тенденция к снижению нарушений со стороны большегрузов.

Транспортной инспекции инвестором передано 16 специально оборудованных автомобилей для контроля на дорогах (восемь для Минской области, по четыре получили Брест и Орша).

— В составе экипажа два человека, работают в две смены, по 12 часов. Инспекторы имеют минимум техникум за плечами, обязателен опыт работы в отрасли. В каждой машине установлен стационарный компьютер с монитором с усиленной матрицей, МФУ для ксерокопирования и распечатки актов нарушений, квитанций, иных документов. Обязательно есть сейф, терминал для безналичной оплаты на месте. Решается вопрос с оплатой топливными картами и наличными деньгами, — напутствовал журналиста Transinfo.by Юрий Супранович перед тем как познакомить с главными героями этого материала.



Дмитрий Бондарь — ведущий специалист Минского регионального отдела контроля на платных дорогах №2.

Во дворе выстроились серебристые минивэны с символикой Транспортной инспекции. На одном из них дежурят ведущий специалист Минского регионального отдела контроля на платных дорогах №2 Дмитрий Бондарь и специалист 2 категории того же отдела Александр Турок. Дмитрий садится за руль, Александр занимает рабочее место сзади за компьютером. Мне предлагают устроиться на одном из откидных сидений, настойчиво рекомендуя пристегнуться (вскоре я пойму, зачем). 11 часов дня. Отъезжаем.

Еще в городе компьютер перед Александром начинает издавать негромкие, но отчетливые сигналы.

— Не раздражает? — спрашиваю.

— Мы их уже не замечаем, — улыбаются мои попутчики. — А вот если проезжаем мимо фуры, и не «пикнуло» — автоматически обращаем внимание. Тогда подаем запрос на рамку и получаем информацию о нарушителях, которые недавно под ней проехали.

При каждом сигнале на мониторе появляется новая строчка.

— Если надпись на белом фоне, то все хорошо, а если на красном, значит, мимо нас проехал нарушитель, — поясняет инспектор, указывая на строчки с данными об автомобилях.

В это время Дмитрий отвечает на телефонный звонок: звонит перевозчик, фуру которого задержала ночная смена. Оплатить на месте нарушение он не смог, и вот теперь сообщает о том, что нашел деньги (650 евро) и идет в банк. Договаривается о месте и времени встречи, когда он мог бы забрать документы. Номер телефона, на который он звонит, круглосуточный, и всегда находится у дежурного инспектора.

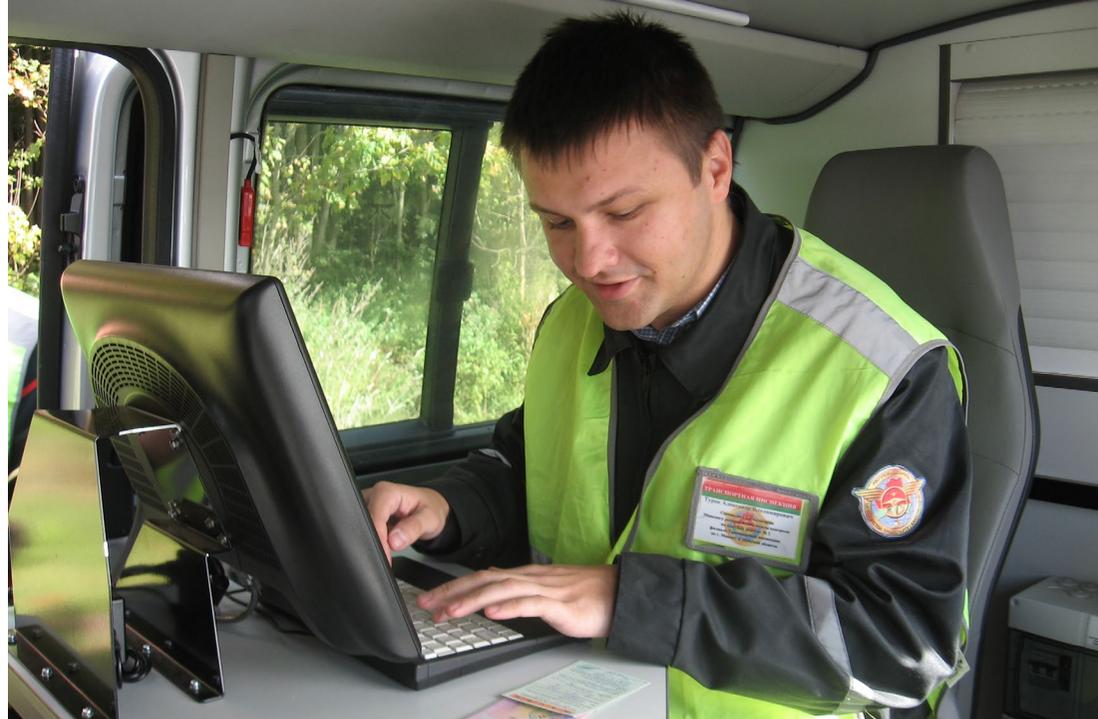
Проезжаем мимо легковушки с польскими номерами. Александр внимательно следит за экраном. Но нет, данные появились на белом фоне — все в порядке, дорога оплачена.

— Бывает, проезжает мимо машина, а антенна на нее не реагирует, — объясняют инспекторы. — Тогда можем сделать запрос в базу по номеру авто, и сразу получаем сведения о нарушениях, если они есть, и времени их совершения. Останавливаем. Нередко водитель отрицает, что машина была в это время в указанном месте. Но информация сопровождается фотографиями, в том числе и регистрационного знака. Очевидные факты заставляют выяснять, кто же был за рулем автомобиля? Может, напарник? Очень неприятно бывает в такой момент и руководителю предприятия, когда оказывается, что без его ведома кто-то использовал служебный транспорт — как раз недавно была такая история.

Впереди знак — начинается платный участок дороги.

И вскоре на экране возникает красная строчка. «Красный!» — сообщает Александр, и Дмитрий, включив проблесковый маячки и сирену, тут же прибавляет скорости (вот зачем нужно было пристегнуться!), и сообщает по специальному громкоговорятелю требование об остановке: «Автомобиль «Ивеко», госномер ..., примите вправо и остановитесь!»

Получив квитанцию об оплате, Александр Турок вводит в базу сведения, указывая сумму, внесенную за каждое нарушение.



Белая «Ивеко» с российскими номерами послушно останавливается. Инспектор выходит из машины, подходит к нарушителю, представляется. О чем они говорят, я не слышу, но вскоре водитель уныло бредет за инспектором к патрульной машине. За ним числится нарушение: три недели назад рамка зафиксировала неоплату (недостаток средств на счете). Сегодня к водителю претензий нет, но за прежнее нарушение необходимо заплатить 260 евро. К слову, данные хранятся в базе три года, и если иностранец каким-то образом выехал из Беларуси, не заплатив (что сделать очень сложно — на границе также контроль оплаты за проезд), то претензии будут предъявлены снова, как только машина этого предприятия пересечет границу РБ.

Водителю «Ивеко» объясняют, что машина задерживается до оплаты нарушения. Автомобиль может быть помещен на платную штрафстоянку или припаркован в другом месте по желанию владельца.



За белой «Ивеко» с российскими номерами числится нарушение, зафиксированное еще 2 сентября.

Впрочем, если он готов прямо сейчас внести всю сумму безналичными через терминал или в отделении банка, то вопрос решится очень быстро. Нарушитель отказывается от платной стоянки и предлагает рассчитаться на месте наличными: в грузовике скоропортящийся товар, и время терять никак нельзя. Получив отказ, он выражает свое недовольство, обвиняя в возникшей проблеме инспекторов, белорусские законы и качество наших дорог, а также упоминает, что в России дороги бесплатные...

Его просят сесть за руль своей машины и следовать за патрульной (сзади загорается надпись «Следуй за мной» на русском и английском языках), сопровождают до ближайшего остановочного пункта общественного транспорта. Там выдают акт о задержании транспортного средства, приложение к акту, квитанцию на оплату, предлагают расписаться. Водитель очень недоволен, жалуется на то, что его бросают посреди дороги, и теперь он вынужден будет жить в машине. Не понимает, почему сумму задолженности нельзя снять со счета.

Справедливости ради стоит отметить, что ситуация не столь критическая. Во-первых, он сам определил место, где оставит машину. С этой остановки можно без труда доехать до ближайшей гостиницы, оплатить которую его руководство может и из России безналичным способом в течение считанных минут. Во-вторых, рядом населенный пункт, где есть отделение банка, принимающее платежи. Если работодатель перечислит средства для оплаты нарушения, вернуть документы не составит труда. А до тех пор они будут находиться в сейфе. Поскольку конфликтные ситуации возникают достаточно часто, то к акту задержания транспортного средства могут быть приобщены также видеозаписи, подтверждающие правоту действий сотрудников либо некорректное поведение водителя (все, происходящее в машине, записывается на камеру со звуком).

— Как только будет принято решение об оплате, звоните, и мы определим место и время встречи, — прощаются инспекторы с незадачливым россияни-

ном. Тот остается курить в машине, дозваниваясь своему работодателю.

Автомобиль Транспортной инспекции отправляется дальше. Примерно в 10 км от города паркуемся у обочины, и Дмитрий Бондарь выходит на дорогу, прихватив с собой сигнальный диск.

— Смотрю на регистрационные знаки и если вижу сбоку синюю полосу (номера Евросоюза), то останавливаю для проверки, — объясняет он. Зоркий глаз и быстрота реакции — залог успешной работы сотрудника Транспортной инспекции. Александр Турок остается в машине, следя за показаниями компьютера. Получается двойной контроль.

Какое-то время мимо проезжают сплошь законопослушные граждане. На улице довольно холодно, но Дмитрий на погоду внимания не обращает.

На противоположной стороне дороги останавливается легковое авто. Водитель (литовец) подходит к инспекторам, просит проверить его бортовое устройство, поскольку сомневается, что оно в рабочем состоянии. Проверяют — все в порядке, и в базе за этим транспортным средством нарушений не числится. Ему рекомендуют в случае какого-либо сомнения в корректности работы бортового устройства обратиться в ближайший пункт обслуживания клиентов BelToll, поясняя, как удобнее добраться. Затем желают счастливой дороги, и литовец уезжает довольный.

Через какое-то время невдалеке притормаживает еще одна легковушка, из нее выходят трое мужчин и направляются в нашу сторону. Это представители того самого предприятия, чью фуру задержала ночная смена: все оплачено (две неоплаты и одна неполная оплата). Получив квитанцию об оплате, Александр вводит в базу сведения, указывая сумму, внесенную за каждое нарушение, возвращает документы и аннулирует запись о нарушении в базе данных. На прощание наши собеседники, довольные, что все разрешилось, даже согласились сфотографироваться вместе с инспектором и были не против, чтобы в этой статье назвали их предприятие — ТД «Белтехника». Что ж, пожалуйста.



Надписи «Следуй за мной» и «Сбрось скорость» на задней двери появляются на русском и английском языках.



Добросовестный литовец обратился к сотрудникам Транспортной инспекции, усомнившись в работоспособности своего бортового устройства.

Снова Дмитрий выходит на дорогу. Машин много, и ему не составляет труда разглядеть их номера. Говорит, что в сумерках, ночью или при плотном трафике сделать это практически невозможно. Тогда информация поступает из компьютера.

Работаем дальше. И тут Дмитрий делает резкий взмах диском, приказывая дорогой иномарке с немецкими транзитными номерами свернуть к обочине и остановиться. Александр замечает в зеркало заднего вида этот жест и включает проблесковые маячки. Пока Дмитрий идет к Опелю, Александр уже сообщает ему, что система распознала это авто как нарушителя, не имеющего бортового устройства. водителем оказался гражданин Республики Беларусь, который только-только приобрел автомобиль за ру-

бежом и пригнал на родину. Он с удивлением узнает, что, несмотря на его гражданство, он также должен оплачивать пользование платной дорогой. Вот если бы транзитные номера были выданы в Беларуси, тогда к нему не возникло бы претензий. Водитель явно торопится и не спорит. На то, чтобы съездить в банк, оплатить требуемую сумму (200 евро), у него уходит около 20 минут. Нарушение изымается из базы, соотечественнику рассказывают, что нужно сделать, чтобы впредь не нарушать, и желают всего наилучшего.

За несколько часов дежурства с этим экипажем я многое узнала. Например, что оплата нарушения — это не штраф. Потому что штраф влечет за собой административное наказание, а нарушение пользования платной дорогой — нет. И что чаще других

нарушают украинцы, на втором месте жители стран Балтии, а европейцы, как правило, платят исправно. И что на новых машинах (в основном Ситроен, Пежо и Рено) сейчас устанавливают «толстые» лобовые стекла (металлизированные), поэтому бортовое устройство может не считываться, если таковое установлено не в предусмотренном заводом-изготовителем месте. Где нужно разместить прибор, следует уточнить у дилера. А если исправное бортовое устройство дало сбой и просигналило четыре раза, нужно незамедлительно обратиться к оператору. Если же система засчитала вам нарушение, оно обязательно подлежит оплате в установленный срок. И только потом, в случае несогласия, можно направлять претензию по строго определенной форме.



Заметив иностранные номера, инспектор с помощью диска приказывает водителю остановиться.

Владелец этой иномарки не знал, что транзитные номера государства, не входящего в Таможенный союз, не дают права ездить по платным дорогам Беларуси бесплатно.



Сотрудникам Транспортной инспекции Минтранса приходится общаться с разными водителями. Кто-то относится с пониманием, старается поскорее заплатить и ехать дальше. Кто-то злится молча, а некоторые ведут себя агрессивно, не стесняясь в выражениях и даже проклиная. Но все должны понимать главное: инспекторы — не враги автомобилистов, желающие забрать у них как можно больше денег. Эти деньги необходимы для строительства и ремонта дорог, по которым мы с вами хотим комфортно и безопасно ездить. Оплатите проезд!

Жанна ГАВРИЧЕНКОВА.

**Инфолиния BelToll:
(8-017) 279-87-98 (круглосуточно).**

*Представители
ТД «Белтехника»,
оплатив нарушение
и забрав документы,
даже согласились
сфотографироваться
вместе с инспекто-
ром.*



Комментарий начальника Транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций Леонида ЛЕМЕША

С момента введения системы BelToll в коммерческую эксплуатацию прошло лишь два месяца, и это самый сложный период для контролирующих служб на платных дорогах, когда нарушений больше всего. Наша страна имеет серьезный транзитный потенциал. Нагрузка на сотрудников Транспортной инспекции колоссальная, но она вскоре будет снижаться, т.к. результаты контрольной деятельности уже есть и еще дадут о себе знать.

Понятно, что в любой стране, имеющей платные дороги, всегда есть 2-3% нарушителей. Очень хорошим считается показатель, когда система работает с эффективностью 95% и выше. Надеюсь, наша система будет работать с эффективностью не ниже 97%.

Контроль мы осуществляем как на платных дорогах с помощью специально оборудованных автомобилей, так и в 15 автодорожных пунктах пропуска на границе, где оборудованы стационарные рабочие места.

Среди зафиксированных нарушений чаще всего встречаются неверно выставленное количество осей на грузовиках, недостаток средств на счете. Бывает, устанавливают бортовое устройство на аналогичную машину того же предприятия, чего делать нельзя. Оно будет работать, деньги будут списываться, но и нарушение будет формироваться. Еще пример: владелец маршрутного такси зарегистрировал бортовое устройство на белый номер, а ездит с желтым — это тоже нарушение.

Хочу отметить, что, получив уведомление о нарушении, многие водители пытаются апеллировать к Транспортной инспекции. Пользователи выражают недовольство, считая, что были недостаточно информированы, либо заявляют, что бортовое устройство работало исправно, произошла ошибка. Подчеркну: не мы формируем нарушения, их формирует система (на дороге работают контрольные рамки, плюс оборудование в спецавтомобилях считывает информацию и заносит ее в систему). Есть центральная база, где хранятся все нарушения, сведения о которых мы получаем по специальному, защищенному каналу. Мы принимаем информацию к исполнению, и должны взыскать с нарушителей денежные средства.

Если у водителя есть сомнения либо веские доказательства, что был сбой системы, он должен обращаться в РУП «Белавтострада» или к оператору системы BelToll. Транспортная инспекция принимает претензии лишь в том случае, если инспекторы допустили ошибку в начислении платы в увеличенном размере. А повлиять на формирование нарушения или отменить его Транспортная инспекция не может.

Если оператор установил факт некорректно или ошибочно сформированного нарушения, то Транспортная инспекция получает письменное уведомление о том, что нарушение изымается из системы. Но Транспортная инспекция ни в коем случае не может аннулировать нарушение самостоятельно.

За исключением случаев, когда речь идет о пограничной ситуации.

Сервис на обочине: будущее — за комплексами

Какие требования предъявляются к объектам белорусского придорожного сервиса? Какую поддержку получают инвесторы, решившие вложить средства в этот бизнес, и почему отдельно стоящее кафе не выдерживает конкуренции с комплексом? Как выглядят АЗС и закусочные вдоль европейских дорог? Об этом и многом другом журналу TIR (TransInfoRoad) рассказал начальник отдела сохранности автомобильных дорог и придорожного сервиса Министерства транспорта и коммуникаций Сергей ЛЕОНЧИК.

Мы постоянно думаем над тем, как в Беларуси создать удобные, прозрачные и понятные условия ведения бизнеса в сфере услуг придорожного сервиса. Самое главное сегодня для инвестора — знать, что объекты, которые он построит вдоль дорог, никто и ни при каких обстоятельствах у него не заберет, это касается и земли. В соответствии с действующим законодательством земельные участки предоставляются на срок от 50 до 100 лет, на весь срок службы возводимого здания в зависимости от применяемых материалов. Министерство транспорта и коммуникаций и другие заинтересованные органы управления сошлись на самом главном: вдоль дорог не должно быть временных сооружений, палаток, киосков на кирпичах. Ведь хозяин такого примитивного объекта имеет на руках договор аренды участка на 1 год и не уверен, что по истечении этого срока его не «попросят» освободить место. Поэтому он и не развивает свой объект, не вкладывает в него деньги,

КОЛИЧЕСТВО ВВЕДЕННЫХ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ПОСЛЕ СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА НА РЕСПУБЛИКАНСКИХ АВТОДОРОГАХ В 2010–2012 ГОДАХ

Вид объекта	В том числе по годам, шт						Ответственный исполнитель
	2010		2011		2012		
	здание	факт	здание	факт	здание	факт	
АЗС	22	33	22	25	29	29	Концерн «Белнефтехим»
АГЗС	5	25	15	21	15	17	
Мойки	4	5	4	2	3	4	Облсполкомы
СТО	9	6	5	5	3	4	
Пункты постоя	8	9	3	3	7	9	
Охраняемые стоянки	17	7	4	6	7	7	
Пункты питания	36	53	10	39	37	37	Облсполкомы, Минторг, Белкоопсоюз
Итого	101	138	63	101	101	107	

Льготы для владельцев объектов придорожного сервиса, закрепленные Указом Президента Республики Беларусь от 15 мая 2008 г. № 270

- Освобождаются от уплаты налога на недвижимость в течение двух лет объекты придорожного сервиса с даты ввода в эксплуатацию
- Освобождаются от налога на прибыль и подоходного налога с физических лиц прибыль и доходы объектов придорожного сервиса в течение пяти лет с даты ввода в эксплуатацию
- Освобождаются от возмещения потерь сельскохозяйственного и лесохозяйственного производства при изъятии земель для размещения объектов придорожного сервиса
- Закреплена возможность получения льготных кредитов в размере 2/3 ставки рефинансирования — в белорусских рублях и в размере 8 % — в иностранной валюте
- Освобождены от земельного налога и арендной платы за земельные участки под объекты придорожного сервиса на период их строительства, а также в течение двух лет после ввода в эксплуатацию

и выглядят такие сервисные точки соответственно. Здесь нам удалось объяснить инвесторам, что условия их хозяйственной деятельности не ухудшатся ни сегодня, ни через год или пять лет. Мы стоим на страже всех новшеств законодательства, так как понимаем, что любое изменение в нормативной базе может внести непонимание и даже определенные несоответствия в четкий и системный процесс предоставления земельных участков и строительства сооружений.

Все усилия на первоначальном этапе сводятся к тому, чтобы построить как можно больше новых объектов на республиканских автодорогах. Считаем, что за последние 3–4 года в Беларуси появилось достаточное количество объектов сервиса, которые сегодня отвечают реальному спросу на эти услуги. Вот здесь и должен заработать механизм конкуренции, необходимый нашим предприятиям. Именно конкуренция заставит бороться за потребителей, улыбаться каждому посетителю кафе, поддерживать порядок в санитарных помещениях и предлагать вкусные блюда и разнообразить меню, расширять количество сопутствующих услуг. И когда некоторые из наших старых инвесторов, чьи объекты работают уже по 10 лет, высказывают мнение, что нужно «защищать «старожилов» бизнеса, иначе они не выдержат конкуренции новых предпринимателей», я с этим в корне не согласен.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОДДЕРЖКА

Действующие с 2008 года нормы Указа от 15 мая 2008 г. № 270 «О мерах по развитию придорожного сервиса» и закрепленные в особенной части Налогового кодекса налоговые льготы с каждым годом позволяют нарастить количество вводимых ежегодно объектов придорожного сервиса.

Сегодня кредитование предприятий при строительстве и реконструкции объектов придорожного

сервиса ведется активно. За последние пять лет заемные ресурсы в белорусских рублях и иностранной валюте на льготных условиях выданы 38 организациям. В течение прошлого года такую помощь получили 5 организаций на общую сумму около \$690 тыс. Величина предоставляемых кредитов ранжируется от \$10 тыс. до 500 тыс., что говорит о поддержке как малых предприятий, так и крупных инвестиционных проектов.

Получает развитие новое направление сотрудничества с ОАО «Белагропромбанк», которым с 2008 года выдано наибольшее количество кредитов для строительства и реконструкции объектов придорожного сервиса в соответствии с Указом Президента № 270. Специалистами банка разрабатывается целая программа содействия инвесторам и сопровождения реализации их проектов на всех стадиях. Для этого в областях будут создаваться группы специалистов, определяющих наиболее значимые и эффективные проекты для их финансирования. Такая концепция уже оправдала себя в аналогичной программе содействия развитию агроэкотуризма.

Что касается денежных показателей результативности проводимой работы по развитию сервиса, то розничный товароборот объектов придорожного сервиса в 2012 году вырос по сравнению с 2011 годом на 17%. Из года в год этот объем растет примерно на 20%. Кроме того, объем платных услуг, оказанных юридическим и физическим лицам через такие объекты, в 2012 году по сравнению с 2011 годом увеличился в 2,3 раза. Даже предприятия-владельцы АЗС (в частности, ПО «Белоруснефть») сегодня говорят о том, что на заправках порой объект торговли и питания имеет более высокую рентабельность, чем объект по продаже топлива. Хотя в абсолютном значении товароборот АЗС выше из-за больших объемов реализуемого топлива.

В этой связи Минтранс всегда выступал за создание комплексных объектов, когда в одном комплексе сконцентрированы все виды услуг: заправка, место для отдыха, питания, возможное гостиничное обслуживание.

**ПЛАНИРОВАНИЕ
РАЗМЕЩЕНИЯ
ОБЪЕКТОВ
ПРИДОРОЖНОГО
СЕРВИСА ПРИ
РЕКОНСТРУКЦИИ
МАГИСТРАЛЬНЫХ
АВТОДОРОГ**

Схема размещения объектов сервиса на автомобильной дороге М-4 Минск–Могилев

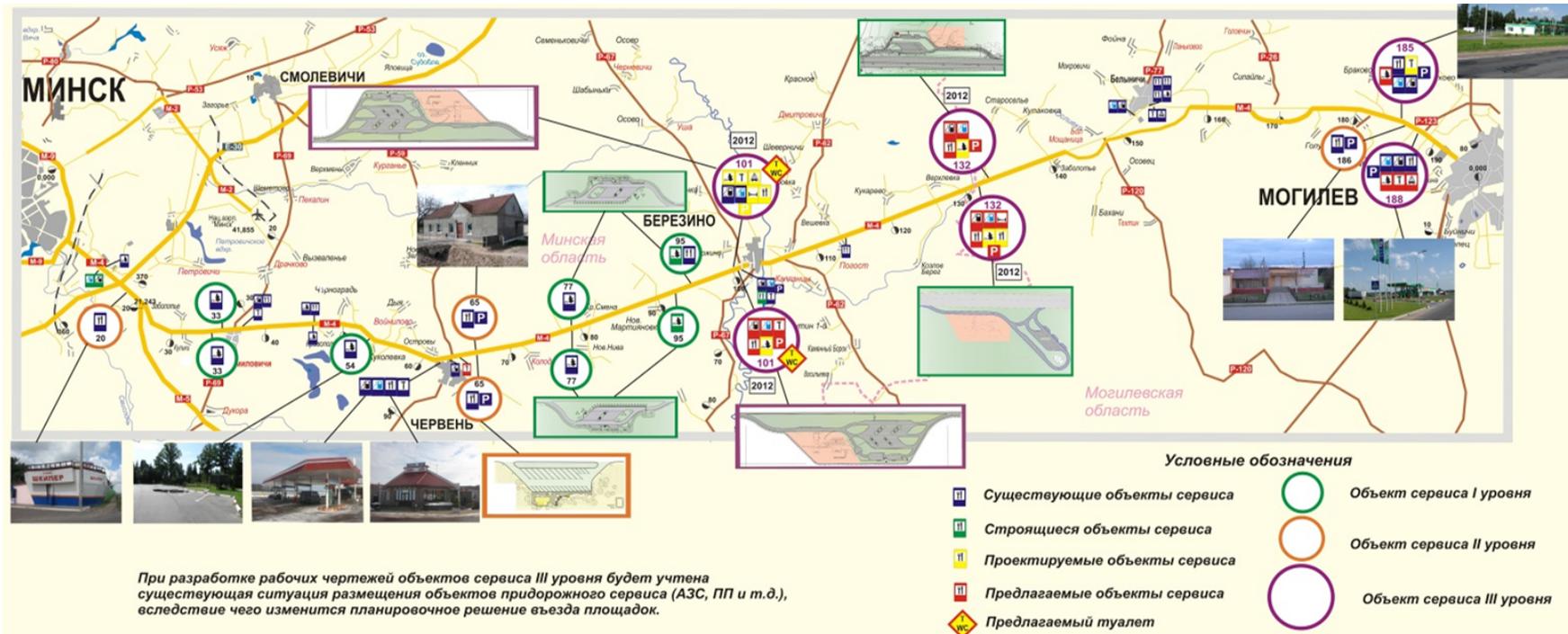


Схема размещения объектов сервиса на автомобильной дороге М-6/Е Минск–Гродно — граница Республики Польша (Брузги)

В ходе выездных совещаний мы видим, как быстро меняется облик современного сервиса. Нередко с появлением новой АЗС кафе в пяти километрах, которое было единственным на дороге в своем районе, уже не выдерживает конкуренции. Сегодня все сходится во мнении, что необходимо сконцентрировать внимание на создании комплексных объектов, когда водитель может получить все услуги, сделав только одну остановку. Решено создавать комплексные объекты в составе автозаправочных станций, так как услуги по заправке топливом наиболее востребованы водителями.

ТРЕБОВАНИЯ К ОБЪЕКТАМ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА

По инициативе Минтранса при полной поддержке органов госуправления подписано постановление Совета Министров от 29 августа 2013 г. № 759 «О внесении изменения в постановление Совета Министров Республики Беларусь от 10 сентября 2008 г. № 1326», которым уточняются обязательные требования к возводимым комплексам объектов придорожного сервиса в составе с автозаправочной станцией.

Все вновь возводимые и реконструируемые объекты придорожного сервиса с автозаправочной станцией на республиканских автодорогах с нумерацией «М», «М/Е» или «Р» должны иметь в своем составе пункт торговли и питания, стоянку не менее чем на два автобуса, пять грузовых и пять легковых автомобилей.

До 1 января 2015 года владельцы действующих комплексов с АЗС, не имеющих в своем составе таких услуг, на магистральных дорогах с нумерацией «М» должны будут дооборудовать свои объекты. Также для соответствия новым требованиям потребуется дооснащение 11 действующих АЗС на участках республиканских автодорог с нумерацией «Р», где среднесуточная интенсивность движения автотранспорта превышает 6 тыс. автомобилей в сутки.

При этом всеми заинтересованными органами государственного управления, облисполкомами

будут приняты необходимые меры по созданию комплексных объектов придорожного сервиса.

Вступление в силу постановления № 759 будет стимулировать автозаправочные компании и местные органы власти охотнее привлекать мелкий и средний бизнес для размещения в составе автозаправочного комплекса пунктов питания, торговли и других объектов. При этом строительством и эксплуатацией кафе и магазинов могут заниматься не владельцы автозаправочных станций, а другие компании. Должны рассматриваться различные варианты сотрудничества. Например, передача в аренду части площадей в помещении АЗС частному предприятию под магазин либо кафе либо размещение отдельного кафе в непосредственной близости от АЗС. Такие требования продиктованы тем, что в свете проводимой реконструкции магистральных дорог между областными центрами, а также дорог, находящихся на международных транспортных коридорах, уровень сервиса и комфорта должен быть соответствующим, тем более, что после доведения последних до уровня дорог первой категории они будут иметь платные участки для движения.

Удачные примеры такого сотрудничества можно позимствовать у европейских стран, где у одного оператора придорожных комплексов компании «Танк энд Раст» на немецких автобанах на одном объекте оказывают услуги различными фирмами под своими торговыми марками. Например: продажа топлива – компании «Шелл» и «Эссо»; рестораны быстрого питания «Бургер Кинг», продажа закусок в дорогу «Густикус». За гостиничное хозяйство отвечают «Сервейс хотел» и «Би энд Би». Строительством ультрасовременных туалетов внутри объектов сервиса занимается компания под торговым знаком «Санифаир». Торговлей готовыми блюдами из морепродуктов заведует предприятие «Норд си», кофе предоставляет «Лаватца» и «Сегафредо». Таким образом, используются современные методы кооперации, когда каждый профессионально занимается своим делом.

СЕРВИС ДЛЯ ДАЛЬНОБОЙЩИКОВ

Большой пласт вопросов находится в области сервисного обслуживания водителей грузовых автомобилей, выполняющих международные перевозки. Это наиболее требовательная к комфорту часть пользователей, которые умеют считать деньги и всегда получают от объектов сервиса максимум. Есть примеры, когда владельцы гостиниц на дорогах даже вводят раздельную плату за проживание в номере, за проживание и пользование душем и за использование только душевой комнаты.

НОВОЕ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ

В настоящее время в Минтрансе завершается разработка технического нормативного акта ТКП «Автомобильные дороги. Размещение и обустройство объектов сервиса». Этот технический кодекс установившейся практики разработан в соответствии с аналогичными рекомендациями, принятыми в Германии, и соотносится с разработанным межгосударственным стандартом Евразийского совета по стандартизации, метрологии и сертификации государств, входящих в СНГ.

В разработанном ТКП подробно изложены обязательные и рекомендуемые технические параметры объектов придорожного сервиса. Эти нормы будут в дальнейшем применяться проектными и дорожными организациями при строительстве и реконструкции автодорог, а также будут использоваться в качестве рекомендаций для частных предприятий, строящих новые объекты придорожного сервиса. Этот документ согласовывается с Министерством архитектуры и строительства, предприятиями дорожного хозяйства, концерном «Белнефтехим», чтобы получить серьезный итоговый нормативный документ, завершающий формирование правового поля развития придорожного сервиса.

Шило в машине не утаишь, или Популярно об ИДК

Для проведения таможенного контроля инспекционно-досмотровые комплексы (далее — ИДК) используются в Беларуси сравнительно недавно — с 2009 года. За четыре года применение процедуры рентгеносканирования значительно облегчило работу таможенной службы страны, но вызвало шквал негативных откликов со стороны водителей транспортных средств и обросло множеством слухов, которые мы попытаемся сегодня развеять.



СПРАВКА

Rapiscan Eagle® M4507 — дорожно-мобильная рентгеносистема для досмотра грузовых транспортных средств. Это уникальное соединение рентгена высокой энергии с эксплуатационной гибкостью всепогодной системы, способной к путешествию на дорогах общего пользования, дополнительно система оснащена детектором для обнаружение радиоактивных материалов. Eagle M4507 смонтирован на базе конструкции грузовика Mercedes-Бенц, который поддерживает формирование рентгеноизображения в специально обустроенной кабине оператора. Дорожно-мобильная система легка в управлении в приграничной зоне, а также в других инспекционных местах, таких как аэропорт. В течение 30 минут система готова к сканированию. После этого развернутый модуль в быстром порядке сканирует грузовик или цепь грузовиков в прямом или обратном направлении. Система соответствует международным и местным стандартам качества и безопасности.

Мощность рентген-источника 4,5 МэВ.

Проникновение по стали 300 мм.

Высококачественные рентгеноизображения.

Радиационная безопасность для водителей, операторов и наблюдателей.

Произведено согласно стандартам сертификации США и Европы.

История приобретения таких комплексов уходит в 2008 год, когда было разработано техническое задание, в соответствии с которым в конкурсе на поставку ИДК в Беларусь, Украину и Молдову участвовали производители данного типа оборудования разных стран. По ряду показателей и установленных требований выиграла английская компания Rapiscan Systems, первых два ИДК которой и поступили на брестскую и ошмянскую таможни.

Увидеть, как действует ИДК на практике, мы смогли на автодорожном пункте пропуска «Котловка» Ошмянской региональной таможни, где нашим экскурсоводом стал Сергей МИХАЛЕВ, начальник отдела проведения операций таможенного контроля. К слову скажем, Сергей Александрович дело свое знает, именно про таких говорят: «человек на своем месте». Техническое образование, технарь до мозга костей. Имея дело с новым оборудованием, он не ограничивается данными техпаспорта, а дополнительно штудирует огромное количество литературы, перекапывает интернет и общается по интересующему вопросу с осведомленными людьми — все для того, чтобы «от» и «до» владеть информацией. Вот и знание темы ИДК — доскональное.

— Комплекс наш был запущен на Котловке 1 июня 2009 года, — начал свой рассказ Сергей Александрович. — Поначалу встречали нас все сотрудники АПП с подозрением и настороженностью — радиации боялись. А сейчас, наоборот, отпускать не хотят. Зовут и ждут нашего приезда. Это неудивительно — ведь главное назначение ИДК — облегчить работу таможенных сотрудников, уйти от рутинного ручного досмотра ТС, занимающего несколько часов, для которого требуется наличие дополнительного персонала, специального оборудования для разгрузки, весов.

К примеру, за сутки в условиях таможенного поста Котловка вручную можно досмотреть 5-10 машин, а с помощью комплекса за тот же период мы досматриваем около 50 машин, из, примерно, 300 проходящих. А вообще, производительность ИДК позволяет пропускать до 10 машин в час. На

мониторе мы, конечно, не будем видеть этикетки на товарах, но довольно качественную информацию о том, что в конкретной машине везется, мы получить можем. В первую очередь этот комплекс позволяет определить наличие скрытых полостей, тайников, припрятанного товара в колесах, баках. Те же самые бочки, в которых под давлением перевозятся какие-то жидкости, физически осмотреть мы не можем, а с помощью комплекса это стало реальным. Понять, находятся в машине, например, компьютер или заявленный в документах концентрат сока, можно. Есть задачи, которые облегчаются с помощью комплекса, а есть такие, что вообще без комплекса не выполнимы.

Мобильность ИДК позволяет использовать его на разных площадках. Несколько лет назад Таможенный комитет получил дополнительно еще 3 аналогичных комплекса, итого у таможенников на вооружении есть уже пять мобильных агрегатов. Плюс на посту Козловичи функционирует первый стационарный комплекс. Для этих целей там установлен ангар, подаренный Беларуси Китайской Народной Республикой. В настоящее время строится стационарный пост на Привалках (Гродненская региональная таможня), а в ближайших планах строительство такого же поста на Григоровщине (Витебская таможня).

Государственный таможенный комитет, учтя работу всех ИДК в таможне, подсчитал, что на 1 рубль затрат на работу комплекса таможня получает около 140 рублей прибыли. По итогам 9 месяцев текущего года ИДК АПП Котловка отсканировано порядка 12 тысяч транспортных средств, доход от этой деятельности составил почти 50 млрд. рублей.

На памяти таможенников множество случаев, когда в процессе сканирования ТС находили запрещенный к перевозке или не заявленный в документации товар. Наверняка многие помнят историю нынешнего года, про которую трубили практически все республиканские СМИ. Тогда инспектором ИДК в Котловке было выявлено 87 кг героина, спрятанного в двойной пол рефрижератора. Причем при ручном

досмотре это обнаружить было бы невозможно, поскольку пол был профессионально закручен «родными» винтами. Страшный груз оценили более чем в 4 млн. долларов, хотя несколько неуместно оценивать такой товар в денежном эквиваленте, ведь он никогда не поступит в продажу. Но множество другого конфискованного товара поступило в белорусские магазины и принесло значительный доход государству.

Инспекторы ИДК, благодаря которым и выявляются все нарушения, — высококлассные специалисты с огромным багажом знаний, обладающие аналитическим складом ума, от их зорких глаз ничего не утаишь. В день визита в Котловку нам повезло познакомиться с тем самым инспектором, который обнаружил партию наркотиков, спрятанную на дне грузовика. Хотя сам он пиариться не любит и комментарии по поводу находки дает неохотно — скромничает:

— Не я нашел героин, собака пограничная, — отшутился он. Но зато с удовольствием показал и рассказал, как происходит сканирование автомобиля. — Наш экипаж — это три человека: водитель, находящийся в кабине, инспектор-оператор — это я и инспектор наземного контроля. Моя задача — проанализировать отсканированное на монитор изображение ТС, осмотреть перевозимые грузы, сверить с указанными в сопроводительных документах, изучить другие части автомобиля — кабину водителя, колеса, баки, ведь запрещенный к провозу товар может оказаться где угодно. Затем необходимо принять решение — отпустить машину на дальнейшее оформление либо оставить ее для дальнейшего изучения или ручного осмотра.

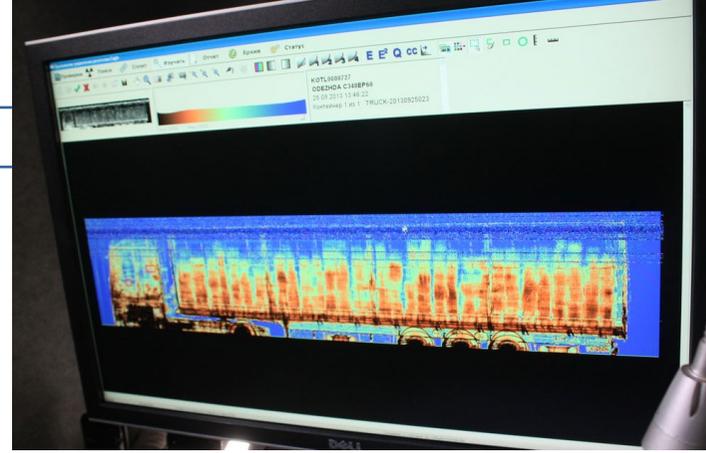
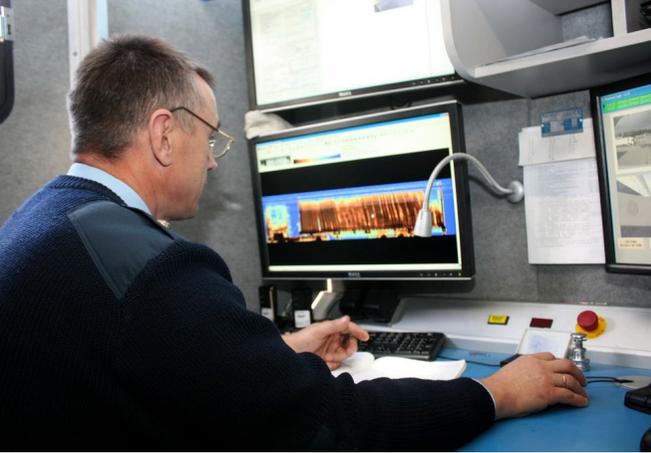
Хотя, согласно сегодняшней статистике, случаев мелких нарушений, когда дальнбойщики прятали запчасти, колеса, иные предметы, стало гораздо меньше. Стало быть, ИДК оказывает и профилактическое действие. Зная, что на границе работает рентген, водители стараются не провозить запрещенное. Своим поставщикам и покупателям они рассказывают, что на территории РБ работает такой комплекс,

До и после сканирования дозиметр показал одинаковые цифры



Так выглядит рабочее место инспектора ИДК. При необходимости здесь могут работать одновременно два аналитика.





Автомобиль просвечивается до мельчайших деталей: вот в кабине видна кружка, а на верхней полочке бутылка, в прицепе можно увидеть, как размещен груз, и посчитать количество паллетомест. От внимания инспектора не уйдет ничего.



и советуют заявлять весь товар, как положено.

В Европе аналогичные комплексы начали работать раньше, чем у нас в стране, но водители довольно часто выказывают недовольство, когда в Беларуси их машину отправляют просвечивать рентгеном. На вопрос корреспондента водителю: «Бойтесь ли вы, когда автомобиль отправляют на рентген?», тот ответил: «Конечно, боимся. Говорят, после него полгода машина светится».

— Все эти разговоры от элементарного незнания, — комментирует Сергей Михалев. — Когда закупались комплексы и формировалось техническое задание, учитывались все требования законодательства РБ, касающиеся радиационной безопасности. На сегодняшний день законодательство нашей страны по радиационной безопасности является наиболее требовательным в мире, поскольку мы пережили чернобыльскую трагедию. На фоне всего этого проводились исследования воздействия излучения от ИДК на человека. Наши люди работают на комплексах с 2009 года. Мы проводим постоянный контроль полученных доз радиации этих сотрудников, ежемесячный контроль излучения, кроме того, есть контролирующее встроенное оборудование. Нет такого вредного воздействия, как кажется. И на пенсию мы уходим как все, доплат и надбавок к зарплате за вредность не имеем. Разве это не показатель, мы ж не враги своему здоровью...

Что касается водителей, особо сомневающихся в безопасности сканирования машины, мы стараемся разъяснить им, что для них эта процедура никакой опасности не представляет. Кто-то выносит из кабины перед сканированием личные вещи, мы не препятствуем этому. Чтобы разрядить обстановку, некоторые наши инспектора с юмором предлагают водителям, опасаясь после сканирования за съедобность своих продуктов: «Если хочешь, мы потом с тобой эту колбасу съедим». Очень часто это помогает, и водители успокаиваются. Но надо отметить, что сегодня по сравнению с 2009 годом культура и знания водителей в этом вопросе возросли. Как пример безопасности рентгена можно при-

Вход на территорию, где сканируют автомобили, возможен только по команде инспектора.

вести медицинские одноразовые пластмассовые шприцы, которые дезинфицируют не кипячением, как стеклянные, а именно радиационным излучением, которое в тысячу раз мощнее нашего источника. А ведь с помощью этих шприцев мы лечимся.

Ради интереса мы попросили Сергея Александровича измерить дозиметром кабину грузовика до и после сканирования, на что он с готовностью отозвался. Прошу поверить на слово, но автор этого материала своими глазами видел, что дозиметр оба раза показывал один и тот же результат.

А пока мы замеряли кабину, к нам подошел Евгений, водитель машины:

— В Европе в течение 20 минут после сканирования водителю запрещено садиться в кабину машины. Почему? Видимо, таможенники выветривают радиацию?

— Это связано не с тем, что они выветривают радиацию, — поясняет начальник ИДК. — Я разговаривал с этими таможенниками. Они рассказали, что 20-минутный промежуток нужен для того, чтобы произвести анализ и чтобы у водителя не было возможности что-то выбросить или доложить в машину. Это вопрос технологии.

— В европейских странах не «светят» кабину, как у нас, — настойчиво продолжает Евгений.

— Действительно. Но это лишь из-за того, что подобные комплексы в Европе используют уже давно, и довольно много комплексов старых, которые не ездят сами возле машины, как наши. Водитель должен своим ТС проезжать в портал во время сканирования. Те комплексы сделаны так, что луч включается за кабиной, на груз, чтобы водитель действительно не попадал под излучение. В то же время под рассеянное излучение он все же попадает. Работа же нашего передвижного комплекса сред-

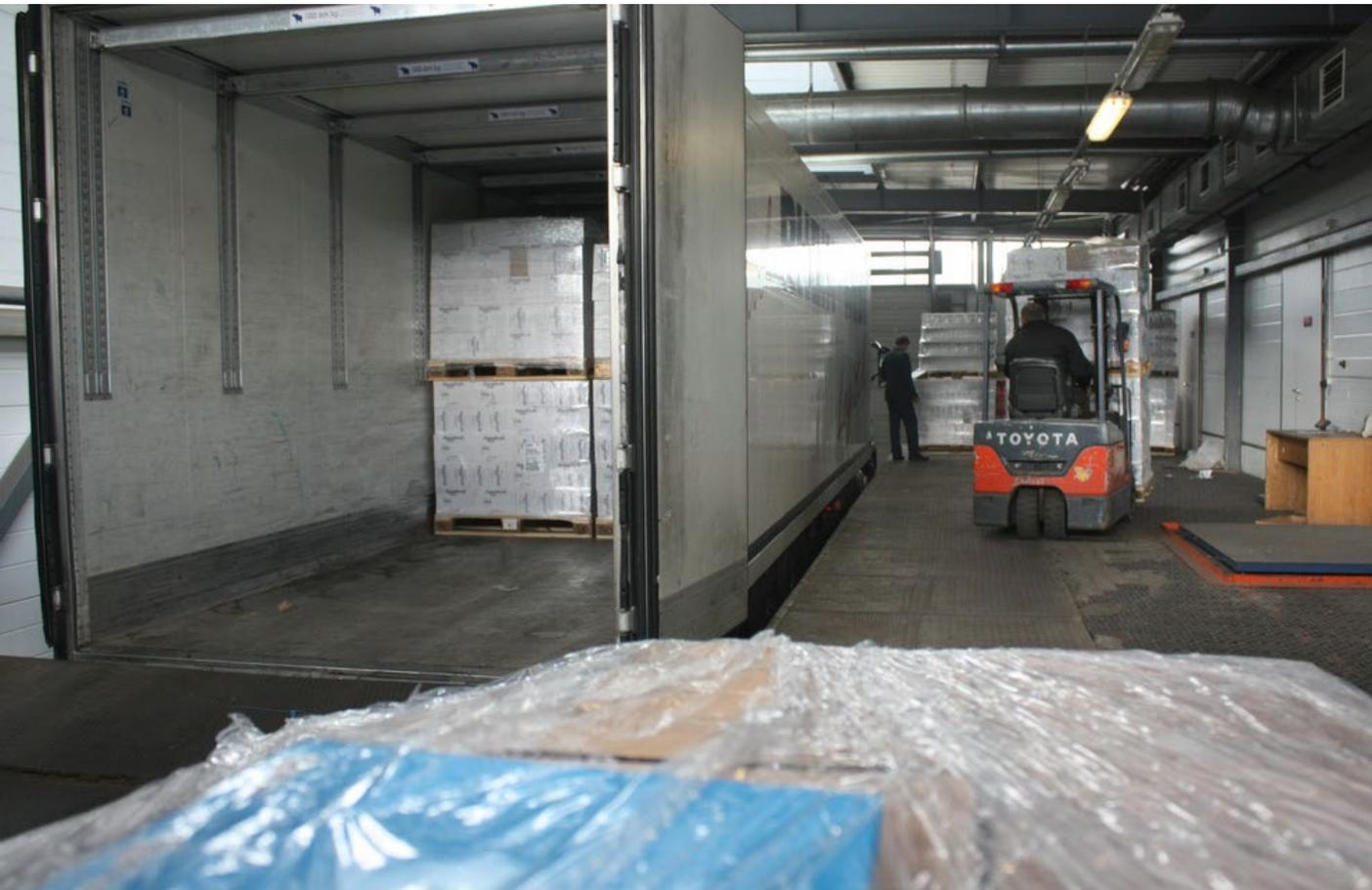


ни стационарным, где при сканировании машины она загоняется в бокс, все выходит, только затем производится сканирование.

Еще раз уверяю всех водителей и членов их семей — сканирование ИДК транспортных средств, применяемое в таможенных органах Беларуси, не несет каких-либо профессиональных рисков, которые бы подвергали опасности здоровье водителей, если досмотр их ТС производится по всем прави-

лам безопасности. Задача водителя — при прохождении ИДК четко выполнять указания инспекторов, которые работают на комплексе. Контроль за применением ИДК осуществляется Минздравом республики, МЧС. Безопасность подтверждена Национальной академией наук Беларуси, а также результатами научного исследования, предоставленного МСАТ.

Но существует список товаров, не подлежащих



Эту машину пришлось задержать на несколько часов – перевозимый груз вызвал подозрение у таможенников.

воздействию рентгеновского излучения. В первую очередь это — живой товар, семенной материал, вакцины и прочее. Водители, перевозящие такой груз, обычно осведомлены об этом. Они всегда подходят к сотрудникам таможни, сообщают, что груз сканировать нельзя. Таких водителей за то, что ответственно относятся к доверенному грузу, таможенники уважают. Конечно, машины с грузом, запрещенным к сканированию на ИДК, подвергают более тщательному обследованию, ведь под «живым» прикрытием может скрываться контрабанда.

Комплекс работает не только для таможни, но и для других служб — пограничников, Следственного комитета. Периодически, по различным указаниям, здесь сканируются легковые автомобили, микроавтобусы.

В странах Европы аналогичные комплексы очень активно используют на железной дороге. С литовской стороны есть пограничная станция Кена, на которой используется комплекс для сканирования грузовых составов. К сожалению, данных об эффективности данного комплекса литовцы не представляли. В нашей стране вопрос о возможности использования подобного оборудования на брестском, ошмянском и витебском направлениях обсуждался. Пока решения о необходимости дорогостоящего приобретения не принято.

Юлия ВЛАДИМИРОВА.

Автор выражает благодарность за помощь в подготовке материала начальнику АПП «Котловка» филиала Транспортной инспекции по Гродненской области Александру Реуту.



Готовим автомобиль к распутице

Как правильно подготовить автомобиль к дальней поездке в условиях бездорожья? Рекомендации специалистов Транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь помогут это сделать качественно и профессионально

Итак, езда по бездорожью связана с определенными трудностями. Нагрузка на водителей при этом существенно выше, чем в обычных условиях.

Желательно иметь навигатор или, как минимум, схему маршрута с нанесенными на нее ориентирами. До выезда в рейс маршрут следует тщательно изучить, разбив его таким образом, чтобы наиболее труднопроходимые участки проехать в светлое время дня. Не следует пренебрегать подробными распросами о трассе водителей, уже ездивших по ней. На схему маршрута следует нанести ориентиры (по результатам распросов) и места объездов, а также населенные пункты, в которых можно заправить автомобиль топливом, получить горячую пищу, обогреться и отдохнуть. Следует иметь в виду субъективный подход водителей к оценке расстояний,

поэтому при сборе данных о трассе опросом ездивших их необходимо сопоставлять между собой.

Помните, что при движении по бездорожью расходы топлива резко возрастают. Так как точно определить предполагаемые расходы топлива на трудных участках трассы сложно, можно для приблизительных расчетов пользоваться часовым расходом топлива двигателем, работающим на полной мощности. Учитывая, что скорость движения в особо тяжелых условиях бездорожья составляет 10–15 км/ч, можно ориентировочно определить запас хода и рассчитать, сколько топлива взять с собой дополнительно.

Со всей тщательностью следует подойти к подготовке автомобиля. Если рейс длительный, то необходимо провести внеочередное техобслуживание автомобиля. Буксируемые прицепы должны быть

также тщательно подготовлены и проверены. У них необходимо проверить исправность сцепного и страховочных устройств, а также тормозов, крепление колес к ступицам, правильность регулировки подшипников колес, соответствие норме давления в шинах, исправность запасного колеса. Желательно выполнить работы по точечной смазке.

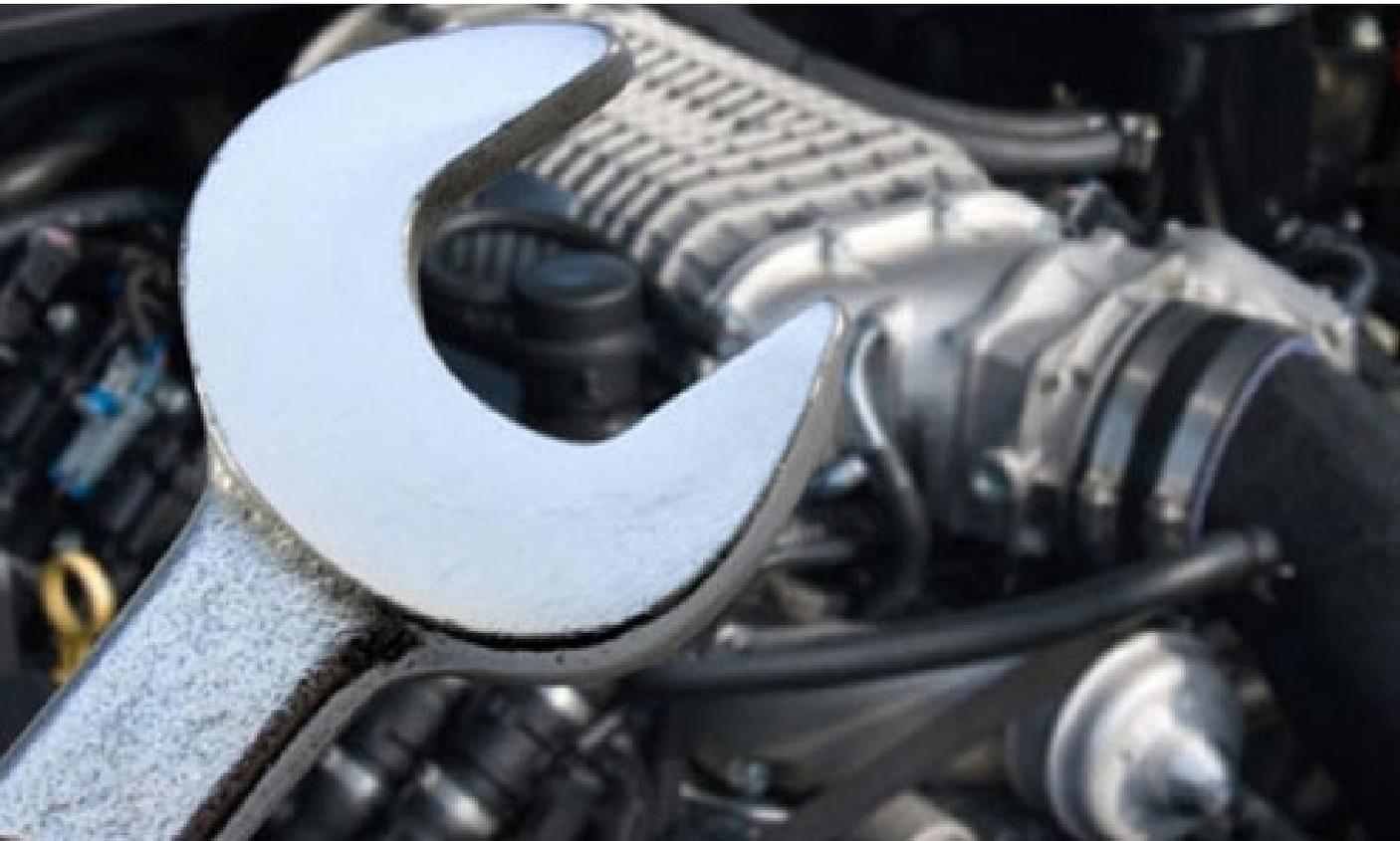
При зимней эксплуатации необходимо: после ночной стоянки в теплом помещении тщательно продуть все элементы и трубопроводы системы регулирования давления воздуха в шинах. Последовательность операций продувки следующая:

- пустить двигатель и поднять давление в пневмосистеме до нормы;
- слить конденсат из воздушных баллонов;
- открыть все краны блока шинных кранов и колесные краны;
- довести давление в шинах до нормы и закрыть все колесные краны;
- при работающем двигателе, отворачивая по одному колесные краны и отсоединяя шланги подвода воздуха от вентиля камеры, последовательно продуть все магистрали и вентили камер (выпуском воздуха из шин и включением центрального крана на подкачку);
- после продувки накачать шины до нормального давления и проверить герметичность всех соединений системы.

При невозможности использовать теплое помещение для подготовки автомобиля конденсат из воздушных баллонов необходимо удалить после предварительного их прогрева паяльной лампой, паром или другими средствами. Конденсат, замерзший в трубопроводах системы, также следует отогреть по элементам одновременно с их продувкой.

При обнаружении неплотностей их необходимо устранить, так как при наличии утечек воздуха зимой может образоваться закупорка трубопроводов замерзшим конденсатом.

Зимой систему охлаждения необходимо заправить незамерзающей жидкостью (антифризом или тосолом).





Обратите внимание на обеспечение температурного режима двигателя. Утеплительный капот и полностью закрытые жалюзи при низких температурах не всегда обеспечивают нормальный температурный режим в двигателе. Помимо того, что эксплуатация двигателя при пониженной температуре в системе охлаждения вредна, следует учитывать, что система отопления кабины работает достаточно интенсивно только при температуре охлаждающей жидкости выше 80–85°C. Поэтому, если двигатель не прогревается, необходимо проверить исправность термостата, принять меры к доведению его температуры до нормы с помощью перекрытия части радиатора дополнительной шторкой или картоном и дополнительными средствами утеплить подкапотное пространство. При низких температурах масляный радиатор двигателя должен быть отключен.

Следует проверить также исправность пускового подогревателя. Система питания подогревателя должна быть чистой. Топливо для заправки бачка подогревателя перед заправкой желательно процедить через замшу или другой тонкий фильтр. Канистру с порцией топлива, предназначенной для заправки бачка, желательно выдержать в теплом помещении, чтобы оно было теплым. После разогрева системы охлаждения двигателя при помощи подогревателя до температуры 80°C следует, выключив подогреватель, выждать 10–15 мин, чтобы

температура всех коренных подшипников коленчатого вала и других узлов повысилась (за счет теплоотдачи из блока), а затем пускать двигатель. Это облегчит его пуск.

Автомобили высокой проходимости отличаются от обычных автомобилей значительно большим числом редукторов в трансмиссии. В случае применения в картерах этих редукторов (ведущих мостах, раздаточной коробке) масел, сильно загустевающих при низкой температуре, потери в трансмиссии и сопротивление движению будут очень большими. Например, при снижении температуры воздуха с +5°C до -20°C у автомобиля 4x4 сопротивление движению на летнем трансмиссионном масле возрастает в 10 раз. Поэтому перед зимней эксплуатацией необходимо во все редукторы, в том числе и в коробку передач, залить трансмиссионное масло для низких температур (например, северное трансмиссионное масло ВТУ ТНЗ №126-63 или развести рекомендованное инструкцией трансмиссионное — веретенным маслом).

Перед выездом в рейс по бездорожью необходимо уделить достаточно внимания размещению и креплению груза. Для того чтобы обеспечить равномерную нагрузку на оси, способствующую наибольшей проходимости, груз следует располагать равномерно по платформе, а не стараться сдвинуть его как можно ближе к переднему борту, как это часто

делают. Груз должен быть тщательно закреплен к платформе, особенно в том случае, когда в платформе перевозятся, кроме груза, люди. Дело в том, что иногда встречаются участки бездорожья, которые можно преодолеть только с хода и с повышенной скоростью. В этом случае при проезде неровностей будут возникать сильные колебания автомобиля, и сдвиг незакрепленного или плохо закрепленного груза может привести как к поломке бортов, так и к травмированию в кузове людей.

Учитывая элемент риска при совершении рейса по бездорожью, желательно в такой рейс отправлять не менее двух автомобилей. При этом двигаться по опасным или трудно проходимым участкам можно будет смелее, так как при застревании одного из автомобилей второй может оказать ему помощь. Средняя скорость при таком движении будет выше.

Очень полезно оборудовать автомобили, постоянно работающие на тяжелых трассах, радиостанциями для связи в колонне. Подготовка автомобиля к рейсу осуществляется водителем, который несет личную ответственность за его техническое состояние. Подготовка осуществляется выполнением ежедневного технического обслуживания автомобиля после возвращения из рейса, проведением контрольного осмотра перед выездом из гаража и при необходимости оборудованием его дополнительными средствами.



Автопробег по дорогам истории

Десять автомобильных экипажей, в состав которых вошли представители транспортных ведомств трех стран — Беларуси, России, Казахстана, а также специалисты дорожной отрасли и журналисты, совершили автопробег по маршруту «Западная Европа — Западный Китай».

Широко известный афоризм «ударим автопробегом по бездорожью и разгильдяйству» в отношении состоявшегося автопробега из уст некоторых скептиков воспринимается неактуально и даже фальшиво, ведь развлекательной прогулкой путь длиной в пять с половиной тысяч километров (а именно такое расстояние пришлось проехать участникам) никак не назовешь. Да и задача была поставлена серьезная — изучение транспортного коридора

«Западная Европа — Западный Китай» на предмет наличия административных барьеров для международных автоперевозок, исследование состояния дорожной и придорожной инфраструктур, степени согласованности таможенных и иных процедур.

Автопробег стартовал 27 августа на участке автомобильной дороги М-1/Е30 Брест-Минск — граница Российской Федерации. Республику Беларусь представляли три автомобиля — кроссовер KIA

Sportage, внедорожник УАЗ Patriot и автомобиль дорожной лаборатории. В состав нашей команды вошли специалисты Белдорцентра, Белгипродора, водители гомельского ДСТ-2 и могилевского ДСТ-3.

Российская команда снарядила в дорогу пять автомобилей — Land Rover Discovery 3, Toyota Land Cruiser 8, Lexus RX 350, микроавтобус и автомобиль дорожной лаборатории. К сожалению, до конечной точки маршрута от россиян доехала только дорожная лаборатория, остальные автомобили в районе Можайска покинули автопробег.

Команда из Казахстана была наиболее многочисленной, в ее состав вошли специалисты-дорожники, водители, архитектор, представители пресс-службы Минтранса и видеооператор одного из казахских телеканалов, который фиксировал все путешествие на видеокамеру. В ближайшее время, надеемся, состоится выход документального фильма об этом значимом международном событии.

Маршрут пролег через многие населенные пункты стран — участниц пробега: Брест, Минск, Смоленск, Можайск, Нижний Новгород, Казань, Оренбург, Актобе, Кызылорда, Туркестан, Шимкен, Тараз, Алматы и завершился в Хоргосе — крупнейшем на западе Китая автодорожном пограничном переходе. Когда-то маленькое приграничное село, практически никому неизвестное во времена СССР, сегодня знакомо многим. Именно благодаря одноименному таможенному пункту и строительству Международного центра приграничного сотрудничества, название «Хоргос» теперь на слуху представителей не только экономических, но и политических кругов Европы. Ведь по замыслу создателей центра, в скором будущем по объему транзитных грузов Хоргос должен составить серьезную конкуренцию таким портам, как Барселона, Марсель, Гамбург или Санкт-Петербург, поскольку значительная часть товаров из Китая — крупнейшего в мире экспортера, будет проходить именно через него.

Чем же примечательна эта трасса? Ответ очевиден — именно она была частью Великого шелкового пути — знаменитой дороги, соединившей в историческом прошлом Китай и Западную Европу. Это был

транспортный коридор, с помощью которого народы множества стран обменивались не только товарами и продукцией, но и достижениями культуры и искусства, инновационными для своего времени идеями.

С помощью одной из программ ЮНЕСКО под названием «Шелковый путь — путь диалога» планируется в дальнейшем возродить Великий шелковый путь как историческую реликвию многих народов Евразии, неразрывно соединившую их судьбы, и как транснациональную магистраль — со всеми ее многочисленными функциями и предназначением. В рамках реализации этой программы уже было проведено несколько экспедиций по ключевым городам маршрута Великого шелкового пути. По данным Всемирной Торговой Организации и ЮНЕСКО, к 2020 году Великий шелковый путь станет одним из самых привлекательных туристических маршрутов, способным привлечь к себе внимание не менее трети всех путешественников в мире.

По словам секретаря Межправительственного совета дорожников, под эгидой которого проводился автопробег, Бури Каримова, в настоящее время данный транзитный коридор представляет собой наиболее оптимальный и экономически выгодный маршрут по перевозке грузов, соединяющий Европу и Азию. Было подсчитано, что на прохождение этой дистанции автомобильным транспортом потребуется всего 10 дней, в то время как по железной дороге перевозка груза займет не менее 15 дней и 45 дней — в случае использования морского транспорта.

Колонна машин с белорусскими, российскими и казахскими номерами находилась в пути 12 дней. Флаги стран — участниц автопробега, тематические наклейки на кузовах автомобилей обращали на себя внимание жителей мелькающих за окном населенных пунктов, водителей и пассажиров проезжающих мимо машин, которые не упускали возможности снять зрелищный авторяд на камеры мобильных телефонов и планшеты.

Рассказывает один из участников белорусского экипажа Алексей МИХАЛКОВСКИЙ, водитель ДСТ-2 г.Гомель:

— Поездка была интересной и насыщенной. Надо отметить, что дороги на территории всех трех стран, по которым мы проехали, находились в хорошем состоянии. Придорожный сервис на территории Беларуси и России развит неплохо, а что касается Казахстана, то магазины, пункты питания были сконцентрированы в основном возле населенных пунктов, поэтому, трогаясь в путь, необходимо было заранее позаботиться о питьевой воде и бутербродах. Не обошлось без поломок — во время пребывания в Казахстане в УАЗ Patriot, в котором мы ехали, сломался топливный насос, а у коллег из Алматы в микроавтобусе Mercedes «полетело» сцепление. Неисправности мы устранили на СТО в небольшом казахском городке, что позволило нам быстро нагнать нашу колонну.

Поездка длилась одиннадцать дней и закончилась 6 сентября, на день опережая запланированный график. Завершив автопробег, участники высказали свое мнение о проделанном пути. Качество дорожного полотна и темпы реконструкции трасс вопросов не вызвали, однако некоторые недостатки все же были отмечены и перечислены в резолюции. Бури Каримов отметил, что особо необходимо обратить внимание на экологическую составляющую проекта. В этом плане лучше всего дела обстоят в Беларуси, в то время как в России и Казахстане ситуация с охраной окружающей среды остается неудовлетворительной. Для улучшения экологических показателей автокоридора, по его мнению, необходимо внести показатель экологической безопасности в перечень основных транспортно-эксплуатационных характеристик международных автодорог. Также участниками автопробега было рекомендовано разработать соответствующий техрегламент стран Таможенного союза, который будет содержать требования к экологическим характеристикам дорог. В резолюции отмечена также острая необходимость развития придорожной инфраструктуры, организации мест для отдыха, гостиниц, пунктов питания, магазинов и автозаправочных станций.

Юлия ВЛАДИМИРОВА.



...И фуры наши быстры...

Когда создавался «Марш советских танкистов», никто, пожалуй, и предположить не мог, насколько в действительности быстрой, маневренной и даже грациозной может быть многотонная техника. Нет, речь, конечно, пойдет не о боевых машинах, хотя и танки с определенной долей иронии могли бы вписаться в формат журнала «TIR». В центре нашего внимания оказались большегрузные автомобили, или фуры, как их называют в простонародье, и их водители — главные герои события, произошедшего 20 и 21 сентября в Пинске, что в Брестской области.

Организатором конкурса выступила Ассоциация «БАМАП».



Это был именно финальный этап. Его участникам удалось пройти не менее ответственный, теоретический, уровень. Да, жизнь существенно преобразила и сам характер работы водителя (особенно водителя-международника) и наше о ней представление. И сегодня без теоретических знаний за баранку магистрального автопоезда, пересекающего рубежи нашей страны, тебя никто не посадит.

Спектр как раз таких знаний и продемонстрировали тремя месяцами ранее водители-международники, прежде чем попасть в финал. Экзамен тогда включал вопросы по Правилам дорожного движения, положениям Конвенции МДП (1975 г.), соглашениям ЕСТР (основы регламентации труда и отдыха водителей), СПС (вопросы перевозки скоропортящихся пищевых продуктов) и ДОПОГ (вопросы перевозки опасных грузов), а также правилам эксплуатации

цифрового тахографа, безопасной погрузки и крепления груза. Его с честью выдержали 15 команд. Вернее сказать, выдержали его многие, но участие в финальной части конкурса профмастерства предполагало ограничение. Гродненский, Брестский и Минский регионы могли представить по три команды, Могилевский, Гомельский и Витебский регионы – по две. Вне конкурса на правах хозяев выступила команда холдинга «Пинскдрев-Автопарк». Финал показал: отбор прошли действительно сильные команды.

Итак, в экономном и фигурном вождении, составивших программу финала, приняли участие команды ООО «Белтрансконсалт», филиала «Белтаможконвой» РУП «Белтаможсервис» и СП «Веставто» ОАО (Брестская область); ОДО «Белэкс и К» и ЧТУП «Металлургтранс» (Гомельская область); ЧТУП «Автотир», ТЧУП «Стэлкарго» и ЧТУП «Ерш Транс» (Гродненская область); ООО «ТЭП «Белгрузавтотранс», ООО «Интертрансавто» и ООО «БИГ-ТРЭЙЛ» (Минская область); ОАО «Автопарк №4» и СООО «Могилеввнештранс» (Могилевская область); ОАО «АТП № 6» г. Новополоцка и ТЧУП «Сергеев В» (Витебская область), а также победители личного зачета отборочного этапа конкурса.

Соревнования проходили в условиях, можно сказать, приближенных к «боевым». Оба дня погода то и дело срывалась на дождь, порывы ветра, хоть и безуспешно, рвали флаги с флагштоков, ветровые стекла и зеркала заливало, тягачи заносило на асфальте, обильно политом дождем и скатывавшейся на поворотах с тентованных полуприцепов водой. Но водители улыбались («Что ж погода привычная...»), а многометровые фуры, словно заговоренные, аккуратно и точно доворачивали одну конкурсную фигуру за другой. «Круг», «Стоянка», «Змейка», «Тоннельные ворота», «Эстафета», «Стоп»... За незамысловатыми названиями скрывались фигуры, требовавшие предельной концентрации внимания, виртуозного управления автомобилем, четкого понимания, где «придержать коней», а где «жать на всю железку».



Прибавить газу, впрочем, удавалось не всегда. В этот раз финал проходил на Пинском спортивном комплексе ДОСААФ, привыкшем, скорее, к реву двигателей легковых автомобилей и мотоциклов, и по своему размеру не дававшем особенно разогнаться тягачам. Тем не менее, по словам главного судьи Геннадия Дашкевича, «это стало своего рода дополнительным испытанием для водителей. Ведь условия, в которых им приходится работать в реальной жизни, могут быть куда более сложными. И здесь появляется возможность проверить свои навыки маневрирования, способность верно оценить имеющееся в распоряжении пространство. Это, как

в хоккее, когда площадка больше, нужно «играть в пас», когда площадка меньше, как, например, в Канаде, начинает работать принцип «бей-беги» и играть становится сложнее. Так что, каждая площадка позволяет водителям показать свое профессиональное мастерство. А именно этого и требовал конкурс».

Экономное вождение, проходившее накануне, возможно, было не столь зрелищно, но своя интрига присутствовала и здесь. Как отмечали организаторы конкурса, количество топлива, которое расходуется автомобилем при заездах по экономному вождению, за последние годы уменьшилось более чем в два раза. Согласитесь, это неплохой результат.



Водителям-международникам удалось победить в экономном вождении не только друг друга, но и самих себя...

По итогам двух дней финального этапа 8-го конкурса профмастерства лучшим водителем и в экономном, и в фигурном вождении был признан Юрий Ролич. Этот водитель-международник ООО «ТЭП «Белгрузавтотранс» Минской области и был назван обладателем приза первой степени в личном зачете конкурса. Второе и третье место, соответственно, заняли Александр Шаменок («АТП № 6» г. Новополоцка) и Сергей Хиль (филиал «Белтаможконвой» РУП «Белтаможсервис»).

В командном зачете в финале конкурса первые три призовые места заняли команды ОАО «АТП № 6» г. Новополоцка (1-е место; Витебская область), ООО «ТЭП «Белгрузавтотранс» (2-е место; Минская область) и ООО «Белтрансконсалт» (3-е место; Брестская область).

Победители и призеры конкурса получили от его организаторов и спонсоров медали, дипломы, ценные призы и подарки.

Вячеслав МИЛЬЯНЕНКО.





Нынешней весной в России разгорелся скандал, вызванный решением властей обязать перевозчиков, работающих внутри страны, в срочном порядке оснастить машины особыми тахографами. Эти приборы должны быть непременно сертифицированы в России, обязательно цифровые и с антенной системы ГЛОНАСС. Не планируется ли что-то подобное в Беларуси?

Иван Колосовский, инженер по организации перевозок ЧТУП «Регионагрокомплект».

Пользователю портала грузоперевозок Transinfo.by отвечает начальник транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций Леонид ЛЕМЕШ.

Для внутриреспубликанских перевозок в Беларуси тахографы не требуются. При международной перевозке грузов или пассажиров требуется тахограф на автомобиль общей допустимой массой свыше 3,5 т. Могут использоваться два вида тахографов — аналоговый и цифровой.

Цифровые тахографы принадлежат к новому поколению, который приходит на смену аналоговому. В Европе цифровые тахографы используются с 2006 года, в Беларуси — с 2010 года (все новые транспортные средства, изготовленные в 2010 году и впервые зарегистрированные, обязательно оснащаются цифровыми тахографами). Водители же транспортных средств более ранних годов выпуска, имеющих аналоговые тахографы, могут продолжать ими пользоваться. Но на всех авто, зарегистрированных с 2010 года, должен быть установлен цифровой тахограф.

Думаю, что у нас ситуация с перевозками не такая драматичная, как в России, где в последнее время было много громких аварий, что и повлекло за собой решение жестко контролировать режим труда и отдыха с помощью тахографов нового поколения. Транспортная инспекция Беларуси в повседневной работе тоже жестко контролирует эту ситуацию и за нарушения привлекает перевозчиков к ответственности. Так, за 2012 год к административной ответственности Транспортной инспекцией привлечено 26,5 тысячи лиц. В бюджет поступило 21,5 млрд. рублей. При этом средний штраф составлял 950 тыс. руб. — достаточно весомая сумма, которая заставляет задуматься о необходимости выполнять требования безопасности.

Но сегодня мы постепенно подходим к тому, что поэтапно, начиная с внутренних пассажирских перевозок (т.к. внутриреспубликанские грузоперевозки уже несколько лет не лицензируются), будем регулировать режим труда и отдыха водителя с помощью тахографов. В то же время надо понимать, что территория нашей страны относительно небольшая, и внутренние перевозки не делятся по несколько суток.

Практический семинар «Экспортный маркетинг. Методы поисков партнеров на целевых рынках».

Цель семинара: ознакомить участников семинара с важными аспектами деловых культурных различий, методами поиска потенциальных партнеров, возможностями ведения внешнеэкономической деятельности в Европейском Союзе.

Целевая аудитория: руководители среднего и высшего звена управления коммерческих и государственных структур.

Содержание:

- Экспортное планирование. Экспортный маркетинг. Основные составные части плана выхода на внешние целевые рынки. Методика оценки экспортного потенциала.
- Определение целевого клиента и рынков. Оценка статистики и других информационных источников. Методы поисков партнеров на целевых рынках.
- Определение преимуществ для выхода на внешние рынки. Основные движущие факторы для создания предисловий долгосрочного сотрудничества с зарубежными партнерами. Подготовка пакета действий экспортера.

Место и дата проведения тренинга:

г. Минск, 22 ноября.

Продолжительность: 7 часов (1 день).

Участникам тренинга предоставляются методические материалы.

По итогам тренинга участникам выдаются сертификаты.



Сигитас Бразинкас
Международный эксперт по рынкам Северной Европы и других регионов ЕС и СНГ, бизнес-тренер.



Дикчене Вега
Сертифицированный консультант и тренер Института коучинга (Санкт-Петербург), сертифицированный коуч Международной Федерации Коучинга (ICF).

БЕЛОРУССКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ

ПРОГРАММА 7–10.10.2013

г. Минск

7 октября

**Международный семинар проекта «Логистика янтарного побережья»
«Опыт ведения логистического бизнеса и требования к качеству логистических услуг в Беларуси»**

Место проведения: Конференц-зал, Бизнес-центр
ГК «Виктория» (пр. Победителей, 59)

Время проведения: 10.00 – 18.30

Организаторы:

- ГП «Научно-технологический парк БНТУ «Политехник»
- Ассоциация международных экспедиторов и логистики «БАМЭ»
- Институт бизнеса и менеджмента технологий БГУ

Белорусско-литовский круглый стол

**«Какими мерами улучшить конкурентоспособность транспортных секторов
Литвы и Беларуси?»**

Место проведения: Посольство Литовской Республики в Республике
Беларусь (ул. Захарова, 68)

Время проведения: 14.00 – 17.30

Организаторы:

- Посольство Литовской Республики в Республике Беларусь
- Конфедерация предпринимательства Литвы

8 октября

**БЕЛОРУССКИЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОНГРЕСС
Международный семинар**

**«Перспективы развития мультимодальных транспортных цепочек
в регионе Беларусь — страны Балтийского побережья»**

Место проведения: Конференц-зал № 1,
Футбольный манеж (пр. Победителей, 20/2)

Время проведения: 10.30 – 12.00

Организаторы:

- ГП «Научно-технологический парк БНТУ «Политехник»
- Ассоциация международных экспедиторов и логистики «БАМЭ»
- Институт бизнеса и менеджмента технологий БГУ
- ЗАО «Техника и коммуникации»

Руководитель:

Гуннар Платц — Компания Планко консалтинг ГмБХ (Германия)

**Круглый стол: «Мультимодальные перевозки: из балтийских портов
в страны Таможенного союза»**

Семинары-презентации компаний-участников выставки

Место проведения: Конференц-зал № 1,
Футбольный манеж (пр. Победителей, 20/2)

14.00 – 14.45

**Современные немецкие технологии транспортного
планирования и моделирования.**

Представительство ООО «A+S Consult GmbH Forschung
und Entwicklung» (ФРГ) в Республике Беларусь.

**Современные логистические системы на службе
у грузоперевозок**

ОДО «Современные логистические системы»

15.00 – 15.45

БЕЛОРУССКИЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОНГРЕСС

**Международная конференция «Литва и Беларусь: перспективы
и возможности совместной конкурентоспособности»**

Место проведения: Конференц-зал № 2,
Футбольный манеж (пр. Победителей, 20/2)

Время проведения: 09.30 – 12.30

Организаторы:

- Посольство Литовской Республики в Республике Беларусь
- Конфедерация предпринимательства Литвы
- ЗАО «Техника и коммуникации»

Модератор:

Витаутас Наудужас — Посол по особым поручениям Министерства иностранных дел
Литвы по вопросам энергетики и транспортной политики

БЕЛОРУССКИЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОНГРЕСС

**Научно-практический семинар «Геоинформационные и навигационные
технологии в транспорте и логистике». I сессия**

Место проведения: Конференц-зал № 2,
Футбольный манеж (пр. Победителей, 20/2)

Время проведения: 15.00 – 18.00

Организаторы:

- Государственный военно-промышленный комитет Республики Беларусь
- ОАО «АГАТ-системы управления» — управляющая компания холдинга «Геоинформационные системы управления»
- ЗАО «Техника и коммуникации»

Руководитель:

Мосиенко Юрий Иванович — Директор ОАО «АГАТ-системы управления» —
управляющая компания холдинга «Геоинформационные системы
управления»

III заседание Координационного комитета транспортных коридоров СНГ

Место проведения: Зал заседаний, Исполнительный комитет СНГ
(ул. Кирова, 17)

Время проведения: 10.00 – 12.00

Организаторы:

- Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь
- Исполнительный комитет СНГ

9 октября

БЕЛОРУССКИЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОНГРЕСС

Пленарная дискуссия

Место проведения: Конгресс-холл, Бизнес-центр ГК «Виктория»
(пр. Победителей, 59)

Время проведения: 10.00 – 13.00

Организаторы:

- Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь
- Ассоциация международных автомобильных перевозчиков «БАМАП»
- Ассоциация международных экспедиторов и логистики «БАМЭ»
- ЗАО «Техника и коммуникации»

Модератор:

Горбель Николай Васильевич — Председатель Ассоциации международных
экспедиторов и логистики «БАМЭ»

10.00 – 11.30

I. Перспективы развития международных
транспортных коридоров через территорию
Республики Беларусь

12.00 – 13.00

II. Развитие логистической инфраструктуры
и рынка логистических услуг в Республике
Беларусь

Участники:

- Руководители Министерства транспорта и коммуникаций,
Министерства торговли, Государственного таможенного комитета,
Ассоциации международных автомобильных перевозчиков, Ассоциации
международных экспедиторов и логистики, Белорусского союза
транспортников и др.;
- Международные эксперты из Международного союза автомобильного
транспорта, профильных ассоциаций из России, Казахстана, Литвы,
Латвии и др.

БЕЛОРУССКИЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОНГРЕСС

**Международный семинар «Проблемы транспортировки сыпучих
продуктов»**

Место проведения: Конференц-зал № 1,
Футбольный манеж (пр. Победителей, 20/2)

Время проведения: 15.00 – 17.00

Организаторы:

- ГП «Научно-технологический парк БНТУ «Политехник»
- Ассоциация международных экспедиторов и логистики «БАМЭ»
- Институт бизнеса и менеджмента технологий БГУ
- ЗАО «Техника и коммуникации»

Руководитель:

Себастьян Додерер — Начальник портовой железной дороги «Порт Гамбург»
(Германия)

БЕЛОРУССКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ

ПРОГРАММА 7–10.10.2013

г. Минск

БЕЛОРУССКИЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОНГРЕСС

Научно-практический семинар «Геоинформационные и навигационные технологии в транспорте и логистике». II сессия

Место проведения: Конференц-зал № 2,
Футбольный манеж (пр. Победителей, 20/2)

Время проведения: 15.00 – 18.00

Организаторы:

- Государственный комитет по имуществу Республики Беларусь
- Белорусский государственный университет
- ЗАО «Техника и коммуникации»

Руководители:

Юзефович Кирилл Юрьевич – Директор РУП «Информационный центр земельно-кадастровых данных и мониторинга земель»
Демьяненко Анатолий Валентинович – Заведующий научно-исследовательской лабораторией прикладных космических технологий Белорусского государственного университета

XXXIII заседание Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ

Место проведения: Зал заседаний, Исполнительный комитет СНГ (ул. Кирова, 17)

Время проведения: 14.00–16.00

Организаторы:

- Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь
- Исполнительный комитет СНГ

10 октября

БЕЛОРУССКИЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОНГРЕСС

Международный семинар: «Электронные средства взаимодействия партнеров в цепочках поставок»

Место проведения: Конференц-зал № 1,
Футбольный манеж (пр. Победителей, 20/2)

Время проведения: 10.00 – 13.30

Организаторы:

- ГП «Научно-технологический парк БНТУ «Политехник»
- Ассоциация международных экспедиторов и логистики «БАМЭ»
- Институт бизнеса и менеджмента технологий БГУ
- ЗАО «Техника и коммуникации»

Руководитель:

Томаш Дебицки — Институт логистики и складирования (Польша)

БЕЛОРУССКИЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОНГРЕСС

Научно-практическая конференция «Общественный транспорт — основа городской (региональной) мобильности»

Место проведения: Конференц-зал № 2, Футбольный манеж
(пр. Победителей, 20/2)

Время проведения: 10.00 – 15.00

Организаторы:

- РОО «Белорусский союз транспортников»
- ЗАО «Техника и коммуникации»

Руководитель:

Сосновский Владимир Георгиевич – Председатель Правления РОО «Белорусский союз транспортников»

Партнер научно-практической конференции:



Представительство ООО «A+S Consult GmbH Forschung und Entwicklung» (ФРГ) в РБ

Международная конференция – выставка «Электронные услуги и информационные системы для транспорта и логистики» — «IT2TLT-2013»

Место проведения: Национальная библиотека Беларуси
(пр. Независимости, 116)

Время проведения: 10.00 – 18.00

Организатор:

Научно-технологическая ассоциация «Инфопарк»

Международный железнодорожный бизнес-форум

«Стратегическое партнерство 1520: Центральная и Восточная Европа»

Место проведения: Президент-Отель (ул. Энгельса, 1)

Время проведения: 10.00 – 20.00

Организаторы:

- ГО «Белорусская железная дорога»
- ОАО «Российские железные дороги»

Подробная программа Белорусской транспортной недели размещена на сайте:
<http://www.tc.by/exhibitions/transport2013/>.



ТРАНСПОРТ & ЛОГИСТИКА
7^я МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА И КОНГРЕСС



ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ИНЖИНИРИНГ
2^я МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

Время работы выставок: 8–9 октября с 10.00 до 18.00

10 октября с 10.00 до 15.00

Официальное открытие выставок: 8 октября в 13.00

Футбольный манеж, пр. Победителей, 20/2

ИНФОПАРТНЕРЫ:



ПАРТНЕР

www.transportweekly.com

Транспорт
ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

**БИЗНЕС
НОВОСТИ**
Информационно-аналитическое агентство

АВТО
ЖУРНАЛ О АВТОПРОМЫСЛЕ И АВТОТРАНСПОРТЕ

Transinfo by
БЕЛОРУССКИЙ ПОРТАЛ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

**БЕЛОРУСЫ
И РЫНОК**
ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ АНАЛИТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА ДЛЯ ДЕЛОВЫХ ЛЮДЕЙ

ЛОГИНФ
журнал о логистике в бизнесе

КОМПАС
ЭКСПЕДИТОРА И ПЕРЕВОЗЧИКА

JURA-MORE-SEA
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

WWW.LOGISTS.BY

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
ДЕЛО
БИЗНЕС-ЖУРНАЛ

ОРГАНИЗАТОРЫ:



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
И КОММУНИКАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ



ЗАО «ТЕХНИКА И КОММУНИКАЦИИ»

Тел.: (+375 17) 306 06 06

E-mail: transport@tc.by, <http://tc.by>