



**Экспресс-доставка посылок от 1 кг до 1 т**  
**Беларусь - Россия - Казахстан**

**8 801 100 01 11**  
Звонки по Беларуси бесплатно

[www.dpd.by](http://www.dpd.by)

ИООО «ДПД Бел». УНП 191682296





## Уважаемые читатели интернет-журнала «TIR» и пользователи портала «Transinfo.by»! Дорогие друзья!



Руководство и коллектив компании «Современные логистические системы» сердечно поздравляет всех — экспедиторов, грузовладельцев, логистов, перевозчиков, словом, всех специалистов транспортно-логистической сферы, с наступающим новым, 2014-м годом!

Мы от всей души желаем всем вам, нашим партнерам и единомышленникам, чтобы этот год — год Синей Лошади по восточному календарю — стал успешным и прибыльным для вашего бизнеса, подарил стабильность и благополучие коллективам ваших предприятий, приумножил ваши победы и достижения, придал новый мощный импульс развитию всей транспортно-логистической отрасли в нашей стране.

Каким же останется в памяти для всех нас уходящий год? Да, было непросто — и повседневная жизнь, и наш «бизнес на колесах» постоянно ставили всё новые и

новые, часто трудноразрешимые проблемы. Но, несмотря ни на что, в уходящем году нам удалось добиться и значительных успехов, которыми мы по праву гордимся. Важнейший из них — значительное увеличение количества зарегистрированных посетителей нашего портала «Transinfo.by». К концу текущего года число наших постоянных интернет-партнеров достигло 38.000. Мы искренне надеемся, что наше плодотворное сотрудничество продолжится и в новом году.

И, конечно, еще один важный проект, родившийся в уходящем году, — электронный журнал «TIR (TransInfoRoad)», который, начиная с сентября 2013 года, ежемесячно размещается в формате pdf и в режиме он-лайн на портале грузоперевозок «Transinfo.by». По нашему замыслу, журнал должен стать информационной площадкой, которая позволит освещать самые актуальные события транспортно-логистической сферы, публиковать наиболее значимые научно-практические материалы известных специалистов, наладить взаимопользительный обмен мнениями между государственными органами и представителями бизнеса, в том числе и в международном масштабе. Словом — планы в новом году у нас грандиозные! А пока еще раз — с Новым годом! Здоровья, любви, добра, радости и счастья вам и вашему близким! И, конечно же, — процветания вашему бизнесу вместе с компанией «Современные логистические системы»!

Пусть будет бизнес ваш таким, как вы хотите,  
Осуществятся пусть заветные мечты,  
Пусть Новый год подарит море  
радостных событий,  
Пусть будет много в нем добра и красоты!

С уважением,  
главный редактор журнала  
TIR (TransInfoRoad)  
Дина КИРИЛЛОВА.





## 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 гиперссылка).

# Содержание

|  |    |
|--|----|
| <u>Таможенные услуги</u><br><b>Новый таможенный отдел «КРАФТТРАНС» — новые возможности для клиентов ...</b>                  | 4  |
| <u>Компетентно</u><br><b>Кредитом по бизнесу!</b><br>О проблемах и перспективах банковского кредитования .....               | 6  |
| <u>Дороги</u><br><b>Расплата за проезд, или Особенности конвертации километров в деньги .....</b>                            | 14 |
| <u>На слуху</u><br><b>Транзит через внешнюю границу Таможенного союза. С МДП и без .....</b>                                 | 20 |
| <u>На заметку</u><br><b>Продам автохлам, или Как получить доходы из отходов .....</b>  | 22 |
| <u>Тема дня</u><br><b>А без барьеров — проще и быстрее .....</b>   | 27 |
| <u>Невыдуманная история</u><br><b>Затянувшийся рейс .....</b>  | 30 |
| <u>Сотрудничество</u><br><b>На дорогах Таможенного союза: либерализация или дискриминация?</b><br>Взгляд из Казахстана ..... | 34 |
| <u>Злободневно</u><br><b>Ямка на ямке... .....</b>   | 36 |
| <u>Безопасность</u><br><b>«Хавьер» не страшен нам теперь</b><br>Опыт снежного урагана — на вооружении у дорожников .....     | 39 |
| <u>Вокруг света</u><br><b>Рынок дизельных авто: от Китая до США .....</b>  | 43 |
| <u>Испытания</u><br><b>Лучшие дороги — всегда безопасные .....</b>   | 45 |
| <u>Совет в дорогу</u><br><b>Чтобы зима не застала врасплох...</b><br>Готовим автомобиль к морозам и готовимся сами .....     | 48 |
| <u>Новости компаний</u><br><b>Мобильный штурман для белорусских дорог .....</b>  | 51 |
| <u>На старт!</u><br><b>За мячом — на VOLVO! .....</b>  | 53 |



# Новый таможенный отдел «КРАФТТРАНС» — новые возможности для клиентов



**Новый отдел по оказанию услуг таможенного декларирования ООО «КРАФТТРАНС» открылся в Бресте. Начальник таможенного отдела ООО «КРАФТТРАНС» Раиса БАШАРКЕВИЧ рассказала корреспонденту «TIR (TransInfoRoad)» о задачах нового офиса и о появившихся возможностях для клиентов.**

**— Раиса, открытие нового офиса — это долгожданное событие?**

— Безусловно. Компания «КРАФТТРАНС» предоставляет услуги таможенного декларирования с 2005 года. Таможенные услуги — одно из ведущих направлений деятельности компании, но таможенные отделы до сих пор действовали только в Минском регионе. На сегодня в Минске успешно работают четыре таможенных отдела: в Национальном аэропорту, ПТО «Минск-СЭЗ», ПТО «Колядичи-Авто» и ПТО «Белкульторг». В Бресте уже восемь лет функционирует филиал компании «КРАФТТРАНС», который оказывает сервис по международному экспедированию грузов. И оказание услуг по таможенному оформлению на базе существующего брестского филиала обеспечит наиболее комплексное обслуживание для наших клиентов.

**— На что ориентирована работа нового офиса?**

— Главное — это удобство клиентов. С открытием нового таможенного отдела в Бресте мы предоставляем услуги в комплексе — экспедирование и таможенное оформление. Брест расположен на границе территории Таможенного союза — это дает дополнительную возможность клиентам организовать логистику таким образом, чтобы уже при въезде на территорию Беларуси можно было произвести



таможенную очистку и доставить груз сразу из Бреста получателю независимо от его местоположения.

Комплекс услуг по декларированию включает: оформление всех таможенных процедур, различных видов деклараций на товары, в том числе ЭПИ, статистических деклараций, сертификатов С-1, С-2. Сотрудники нашей компании представляют интересы клиентов в таможенных органах, консультируют в области таможенного законодательства и ВЭД, помогают в выборе оптимальной таможенной процедуры. Кроме услуг таможенного представителя мы оказываем сопутствующие услуги: представление декларируемой товарной партии ветеринарному, фитосанитарному контролю, оплата услуг СВХ, организация доставки груза после таможенного оформления.

— **Какие принципы работы заложены в основу деятельности таможенного отдела?**

— В первую очередь это оперативность, качество оказанных услуг, индивидуальный подход и гибкая ценовая политика. Открытие отдела таможенного оформления в Бресте – это новые возможности, как для клиентов Брестского региона, так и для всех клиентов компании «КРАФТТРАНС». Стабильное качество работы обеспечивается высокой профессиональной подготовкой сотрудников компании. Средний стаж специалистов по таможенному оформлению «КРАФТТРАНС» в области таможенного дела — 10 лет. Наши сотрудники – профессионалы с высокой квалификацией, они находят наиболее эффективные решения в области таможенного

оформления товаров любого типа, что позволяет выполнять работу быстро и с наименьшими денежными затратами для клиента.

— **Расскажите, пожалуйста, о планах компании «КРАФТТРАНС» на будущий год.**

— Основываясь на опыте работы Брестского филиала, мы рассчитываем, что таможенный отдел в Бресте станет самым крупным подразделением по таможенному оформлению ООО «КРАФТТРАНС». В целом компания планирует на ближайшие годы открытие подразделений во всех областных городах.

Подготовила  
**Жанна ГАВРИЧЕНКОВА.**



**Таможенный отдел в г. Бресте,  
телефон: +375 (162) 26 26 19**  
Брестский филиал ООО «КРАФТТРАНС»:  
г. Брест, ул. Комсомольская, 3, офис 43  
Телефон: +375 (162) 26-26-20, 26 26 10  
Факс: +375 (162) 26 26 11  
E-mail: [brst@krafttrans.com](mailto:brst@krafttrans.com)



# Кредитом по бизнесу!

## О проблемах и перспективах банковского кредитования

Кто-то остроумный сказал: «Меняю фунт лиха на фунт стерлингов». Вам не кажется, что эти слова принадлежат кому-то из белорусских бизнесменов: уж слишком напоминают они нынешнюю ситуацию с кредитованием?! Ограничений по кредитам предостаточно, процентные ставки зашкаливают, с оценкой залога, как водится, «у двух специалистов три мнения»... Как тут не захотеть поменять одни фунты на другие?

Предприятия транспортного сектора в этом смысле варятся в одном большом котле с представителями всех остальных сфер деятельности. С одной только разницей, что у кого-то на «основных средствах» числятся станки, а у нас – автомобили, прицепы и пр. Потребность в обновлении, модернизации, строительстве и расширении бизнеса у всех одна, рано или поздно она возникает со всей своей остротой и очевидностью, и тогда, если своих накоплений недостаточно, встает вопрос: «Где взять деньги?». Весь цивилизованный мир с этим вопросом идет в банк. Давайте и мы сходим, да не в один банк, а сразу в семь. Такую возможность предоставил прошедший в середине ноября тематический круглый стол с участием представителей госорганов, руководителей банковских учреждений и, конечно, предпринимателей. Итак, что же сегодня происходит с банковским кредитованием малого и среднего бизнеса в Беларуси, и как ситуация будет развиваться завтра?



Как я уже сказал, за круглым столом, организаторами которого выступили Совет по развитию предпринимательства в Республике Беларусь, Ассоциация белорусских банков и Восточный комитет германской экономики, собрались все заинтересованные в решении наболевших вопросов стороны. Отсюда и дискуссия была жаркой, часто эмоциональной. Чтобы разобраться в этом многоголосье, несколько нарушим хронологию происходивших событий и дадим высказаться всем по очереди. Ведь на любом перекрестке, включая перекресток интересов, важны правила движения.



## Процентные ставки для... работорговцев

Начнем с позиции предпринимателей. Такое первенство оправдано. На малый и средний бизнес в нашей стране сегодня возлагаются немалые надежды, его доля в экономике, как ожидают в Правительстве, должна постоянно расти. Если сейчас речь идет о четверти белорусского ВВП, то к 2015 году этот показатель должен вырасти до 30 %, а еще через пять лет и вовсе достичь половины всего, что производится внутри страны, будь то товары, работы или услуги. Трудно упрекнуть белорусское Правительство в завышенных ожиданиях – частный бизнес занимает львиную долю в экономике любой развитой страны. Взять ту же Германию: более 70 % немцев работают именно на предприятиях малого и среднего бизнеса, по числу компаний такой бизнес занимает 98 % от общего числа предприятий.

Но и частный сектор вправе ожидать, что коль скоро его «инкубационный период» несколько искусственно сокращается, развитие форсируется, то ему помогут и ощутимо поддержат. Государство помогать не отказывается, стараясь поддержать предпринимательство. Для начала словом. **Петр ПРОКОПОВИЧ, белорусский вице-премьер и председатель Совета по развитию предпринимательства**, например, формулирует задачу так: «Главное сейчас для нас – обеспечить быстрое, эффективное, динамичное развитие малого и среднего бизнеса с тем, чтобы с его помощью добиться сбалансированной внешнеэкономической деятельности, получить устойчивое по-

ложительное сальдо во внешней торговле товарами и услугами». Обеспечить – значит, в числе прочего, открыть возможности для финансирования развития бизнеса, сделать процесс банковского кредитования максимально простым, удобным, эффективным. Однако пока, по заявлению Петра Прокоповича, «лишь 20 % субъектов малого и среднего бизнеса пользуются услугами банков при кредитовании своих проектов». Может быть, деньги не нужны? Нужны! Проблема – в другом и это ни для кого не является секретом.

**Виталий КОСТОГОРОВ, директор ЗАО «Политекс», член Совета Республики Национального собрания Республики Беларусь**, говорит об этой проблеме так: «Главная причина многих бед в том, что в нашей стране очень дорогие ресурсы».

Анализируя ситуацию с банковским кредитованием, известный бизнесмен с сожалением констатирует: проценты по кредитам сегодня неподъемно велики. Производственное предприятие, в рамках проекта по своей модернизации приобретающее промышленную линию и взявшее для этих целей кредит, только за один год пользования заемными средствами может выплатить банку проценты, величина которых равнозначна половине стоимости приобретаемой промышленной линии! Высокие ставки по кредитам приводят к тому, что отечественная продукция по своей стоимости становится неконкурентоспособной. Еще какое-то время назад в этом вопросе многие пеняли на налоги. Сегодня, по словам Виталия Костогорова, «налогообложение в Беларуси смешное, в Европе налоговая нагрузка больше».

Ни одно соседнее государство так не работает. В Украине стоимость кредитов для малого и среднего бизнеса составляет 16 %, в России – 12,5 – 13,5 %. В Беларуси же ситуация с кредитованием приобрела удивительный оборот, при котором средства, выделяемые государством на поддержку экономики и льготирование кредитов, по сути своей, средства налогоплательщиков, попадают в банк и снова становятся предметом кредитного торга (в данном случае имеются в виду уже не процентные ставки, а условия предоставления кредита). Чем бы ни занималось предприятие, какую бы продукцию ни производило, но при столь высоких ставках по кредитам его оборотные средства вымываются с чудовищной скоростью. Можно ли в таких условиях говорить о сколько-нибудь эффективной модернизации и вообще о развитии малого и среднего бизнеса?!

Остальные предприниматели соглашаются с грустной иронией в голосе: брать кредиты «в рублях» по нынешним ставкам может разве что «тот, кто производит оружие или занимается работорговлей». Своего рода итог подводит **Виктор МАРГЕЛОВ, сопредседатель Союза юридических лиц «Республиканская конфедерация предпринимательства» (СЮЛ «РКП»):** «Невозможно наладить расширенное прибыльное промышленное производство в стране, в которой ставки по кредитам превышают среднюю рентабельность. И поскольку средняя рентабельность составляет 15 %, то и ставки процентов по кредитам для малого и среднего бизнеса не должны превышать этот показатель». По пред-



### Дмитрий КАЛЕЧИЦ:

«Главным условием экономического роста должно стать не наращивание кредитования экономики, а повышение его эффективности. Уменьшение поддержки низкоэффективных проектов, прежде всего среди государственных предприятий, ориентация на рыночное распределение ресурсов позволят кардинально улучшить ситуацию с развитием малого и среднего предпринимательства, в том числе в части доступа к кредитам».



ложению представителя одной из крупнейших бизнес-ассоциаций доходы банков, которые получены от выдачи кредитов по более высоким ставкам, следует облагать налогами. К слову, ограничения величины процентных ставок по кредитам, которые банки предоставляют для субъектов экономики, установлены на законодательном уровне во многих странах мира, а нарушение таких ограничений влечет применение к банкам и кредитным организациям штрафных санкций, к их должностным лицам – уголовной ответственности.

Свое видение выхода из ситуации есть и у Виталия Костогорова. Он считает, в частности, что первое, что требуется сделать, – это пересмотреть процедуру выдачи кредитов. Такая процедура должна проходить быстро и основываться, прежде всего, на доверии к субъектам предпринимательства.

Что касается стоимости кредитных ресурсов, то, по мнению директора ЗАО «Политекс», долгосрочное кредитование бизнеса «под основные средства» банки должны осуществлять по ставкам, не превышающим 3-5 %. Не нужно тратить деньги налогоплательщиков на то, чтобы предоставить льготы отдельным предприятиям.

Сроки кредитования, в частности, инвестиционного кредитования, следует увеличить до 7 лет. Почему? Да потому, что в сфере производства не бывает такого, чтобы «нажал кнопку и оборудование начало работать «как часы», без проблем и сбоев». Поддержка малого и среднего бизнеса белорусскими банками не должна заканчиваться в момент выдачи кредитов. В тех случаях, когда банковские служащие, в том числе руководители банков, посещают кредитуемые предприятия, они собственными глазами видят, что ситуации, требующие, например, некоторой отсрочки платежа и т.д., на предприятиях происходят и обусловлены объективными обстоятельствами. Нельзя предприятие сразу «топить», если у него случается просрочка: «Это же производство, предприниматель никуда его не перенесет. Измените ему график внесения платежей и пусть работает дальше!».

Банковское кредитование и финансовая поддержка малого и среднего бизнеса в целом, приходится признать, это та медаль, у которой сторон значительно больше двух.

Вот **Сергей НАЙДОВИЧ, генеральный директор ЗАО «МАП ЗАО» (бизнес-инкубатор)**, высказывает свое мнение в отношении существующих проблем: бизнесмены, желавшие развивать производственную деятельность и столкнувшиеся с проблемой получения и возврата дорогих кредитных ресурсов, спустя пару лет обращаются к нему за помощью в создании торговых предприятий. Потенциальные экспортеры становятся фактическими импортерами! И не только сферу деятельности меняют в нынешних условиях работы белорусские предприниматели. Выступавшие вслед за руководителем ЗАО «МАП ЗАО» создатели иных бизнес-инкубаторов отмечали: отечественный бизнес, столкнувшись с финансовыми проблемами на родине, нередко вовсе принимает решение о прекращении деятельности в Беларуси и открытии дела в соседних странах – в Украине, странах Прибалтики и т.д. Стоят ли доходы банков таких потерь в масштабах страны?..

Одно за другим поступают предложения.

**Вадим МАЛАШ, заместитель директора СООО «Дорэлектромаш»,** предлагает узаконить невозможность введения банком для предприятия ограничений по кредиту во время использования им кредитной линии в случае, если предприятие способно обслуживать кредит на ранее оговоренных условиях, и, особенно, если предприятие специализируется на выпуске продукции, поставляемой на экспорт.

Виктор Маргелов считает необходимым инициировать реализацию в правовом поле и запуск в работу пилотного проекта по созданию системы солидарной концентрации ресурсов с участием субъектов мало-



го и среднего предпринимательства. В рамках такой системы субъекты могли бы генерировать ресурсы и развиваться благодаря «самопитанию».

Необходимо, по его мнению, разработать и принять также пакет мер по развитию конкуренции в финансовом секторе страны. Для того, чтобы стимулировать банки бороться за клиентов, Виктор Маргелов предложил рассматривать заявки субъектов малого и среднего бизнеса с применением процедуры «одно окно», когда предприниматели могли бы выбирать из наиболее выгодных предложений.

**Владимир КАРЯГИН, председатель президиума Республиканской конфедерации предпринимательства,** подкрепляет позицию сферы, интересы которой отстаивает цифрами: «Эффективность использования собственности одного квадратного метра производственных площадей в г. Минске у частных предприятий в три раза выше, чем у крупных предприятий государственной формы собственности. С тем же показателем у государственного сектора промышленности ниже фондоотдача по сравнению с негосударственным. Таким образом, посредством финансирования малого и среднего бизнеса государство может решить вопросы финансирования и развития экономики страны в целом, ее реальной модернизации».



Кажется, сомнений в том, что бизнес нуждается в реальной поддержке, а нерешенных проблем по-прежнему немало, ни у кого не осталось. Что же представители власти?..

### Не числом, а умением?

**Антон КУДАСОВ, заместитель Министра экономики Республики Беларусь**, с ходу соглашается: сбой на рынке кредитных ресурсов, недоступность кредитов по тем или иным причинам для субъектов хозяйствования становится серьезным сдерживающим фактором в развитии и может привести к застою экономики в целом. Не отрицал представитель экономического ведомства и наличия сложностей при кредитовании бизнеса. К ним, в частности, он отнес сложную бюрократизированную процедуру получения кредитов, незначительные объемы кредитов под производственные программы долгосрочного характера, а также необходимость обеспечения кредитополучателями финансовых обязательств при получении кредитов.

В целом субъекты малого и среднего бизнеса, как отметил Антон Кудасов, могут кредитоваться в национальной валюте коммерческими банками (ставка рефинансирования, увеличенная на 25–30 процентных пунктов), финансироваться в рамках спецпроекта Белорусского банка малого бизнеса (ставка по кредиту равняется межбанковской ставке), получать поддержку Белорусского фонда финансовой поддержки предпринимателей (как правило, ставка по кредиту

равняется ставке рефинансирования, но может составлять и половину ее величины), а также получать кредитование за счет местных бюджетов в соответствии с Указом Президента Республики Беларусь от 21 мая 2009 г. № 255 «О некоторых мерах государственной поддержки малого предпринимательства» (как правило, 0,5 ставки рефинансирования + 3 %).

Понятно, представитель органа госуправления говорил в первую очередь о системе государственной финансовой поддержки предпринимательства. Она предполагает выделение финансовых средств на возмездной и безвозмездной основе, субсидии для возмещения части процентов за пользование банковскими вкладами, возмещение расходов на выплату банковских платежей, возмещение части расходов, связанных с участием (организацией) в выставочно-ярмарочных мероприятиях.

По словам Антона Кудасова, сдерживающим фактором в этой системе на сегодня является преобладающее использование механизмов финансовой поддержки в форме размещения средств местных бюджетов во вкладах и депозитах банков с последующим предоставлением таких средств субъектам малого предпринимательства по льготным процентным ставкам на условиях, определяемых банками. Последнее обстоятельство делает невозможным доступ к этим средствам, например, начинающим субъектам малого предпринимательства и иным субъектам хозяйствования, не имеющим в своем распоряжении средств для обеспечения финансовых обязательств.

Системному освоению средств местных бюджетов, запланированных на оказание государственной поддержки субъектам малого и среднего предпринимательства, мешает отсутствие методологии и подходов к выполнению мероприятий государственной поддержки. Решению проблемы будет способствовать создание единой в стране специализированной организации государственной поддержки малого и среднего предпринимательства на базе Белорусского фонда финансовой поддержки предпринимательства, который в сентябре 2013 г. передан в подчинение Министерства экономики. Такая специализированная организация, по мнению заместителя Министра экономики, обладая достаточными ресурсами и разветвленной территориальной сетью, сможет выполнять функцию гарантийного фонда по выдаваемым субъектам предпринимательства банковским кредитам, обеспечивать самостоятельную выдачу льготных займов, а также оказывать субъектам предпринимательства широкий спектр других услуг.

Еще одним существенным недостатком действующей системы финансовой поддержки предпринимательства Антон Кудасов назвал ограниченные сроки использования средств местных бюджетов, которые на сегодняшний день не могут превышать срока действия программы. Поэтому в целях совершенствования методов и форм государственной поддержки предпринимательства Минэкономики подготовило предложения по внесению изменения в Указ Президента Республики Беларусь № 255. Эти изменения предусматривают, в частности, возможность увели-



### Андрей ЖИШКЕВИЧ:

«Развитие клиента, субъекта малого или среднего бизнеса, является абсолютным приоритетом для любого банка. В то же время банки делают сейчас ровно то, что могут себе позволить в сложившихся обстоятельствах. Белорусские рубли чрезмерно дороги. Но до тех пор, пока вкладчики рублем голосуют за сохранение сложившегося уровня процентов по депозитам, стоимость кредитов останется, вероятнее всего, на нынешнем уровне».



чения до 7 лет срока использования льготных кредитов и займов, получаемых за счет средств местных бюджетов, независимо от срока действия соответствующих программ государственной поддержки малого и среднего бизнеса.

Реализация указанных мероприятий, выразил уверенность представитель главного экономического ведомства страны, будет способствовать расширению кредитования, что станет своеобразным толчком в дальнейшем реформировании и модернизации национальной экономики.

Однако нельзя ситуацию с кредитованием рассматривать в отрыве от тенденций, развивающихся на макроэкономическом уровне. По мнению **Дмитрия Калечица, начальника главного управления монетарной политики и экономического анализа Нацбанка**, «переломить» высокие процентные ставки не удастся без ценовой стабильности и изменения макроэкономической ситуации. Как он считает, проблемы были во многом спровоцированы снижением деловой активности у основных торговых партнеров Беларуси. Так, замедлился экономический рост в Российской Федерации, на весьма низком уровне находится деловая активность в Евросоюзе. Вот и пошел на спад белорусский экспорт товаров и услуг: только за 9 месяцев 2013 г. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года он сократился более чем на 17%. Однако в условиях сокращения внешнего спроса рост внутреннего спроса сохранялся и даже опережал прогнозную динамику, что было связано, прежде всего, с ростом заработной платы и кредитованием банками экономики. Рост внутреннего спроса обусловил темпы экономического роста в целом (рост ВВП за 9 месяцев 2013 г. составил 1,1%). Вместе с тем, сложившаяся ситуация способствовала быстрому росту неэнергетического импорта и увеличению дефицита внешней торговли. По мере ухудшения платежного баланса и роста девальвационных ожиданий, а также влияния ряда других факторов Национальный банк был вынужден пойти на активные меры по увеличению процентных ставок по кредитам в белорусских рублях и ужесточение кредитной политики.

Что касается ставки рефинансирования, то в первом полугодии Национальный банк осуществлял постепенное ее снижение в целях укрепления экономической стабильности и с учетом замедления инфляционных процессов в стране (с начала года показатель был снижен на 6,5 %) до 23,5 %. Однако уже в июле, под влиянием процессов, происходящих на валютном и депозитном рынках, инфляционных процессов Нацбанк не изменял ставку рефинансирования. Значение ставки сегодня, по словам Дмитрия Калечица, находится на положительном уровне в реальном выражении. Заметим, накануне круглого стола на заседании в Нацбанке было принято решение о сохранении до конца 2013 г. ставки рефинансирования в ее теперешнем размере. Сохранение текущего уровня ставки рефинансирования, как считают в Нацбанке, обеспечит привлекательный уровень доходности рублевых депозитов, значительно превышающий доходность депозитов в иностранной валюте, будет содействовать поддержанию стабильности на внутреннем валютном рынке, а также сдерживанию инфляционных процессов. В дальнейшем динамика изменения ставки рефинансирования будет зависеть от ситуации на финансовом рынке, ситуации с платежным балансом и инфляцией.

Главным условием экономического роста, считают в Нацбанке, должно стать не наращивание кредитования экономики, а повышение его эффективности. Как говорится, «не числом, а умением». Нацбанк намерен предложить финансовый план усовершенствования всей системы принятия решений о кредитовании в отношении государственных программных мероприятий. Уменьшение поддержки низкоэффективных проектов, прежде всего среди государственных предприятий, ориентация на рыночное распределение ресурсов позволят кардинально улучшить ситуацию с развитием малого и среднего предпринимательства, в том числе в части доступа к кредитам. Повышение эффективности распределения кредитов на основе рыночных принципов должно привести к естественному снижению стоимости кредитования для субъектов малого и среднего бизнеса.

Не останется без внимания и вопрос о создании гарантийных фондов. Эту работу, как заметил **первый заместитель Руководителя Аппарата Совета Министров Беларуси – руководитель секретариата Премьер-министра Александр Заборовский**, возглавит Департамент по предпринимательству Министерства экономики. В этом плане будет создан – на уровне вполне конкретных и ясных решений – механизм обеспечения кредитов, в первую очередь, для малого бизнеса, выработаны унифицированные принципы либо рекомендации для коммерческих банков, выдающих кредиты, по оценке залога.

**Банки: такие одинаковые, такие разные...**

Как уже было сказано в самом начале, в круглом столе приняли участие представители семи банков. По сути, это все банки, которые работают с малым бизнесом. И на заседании круглого стола их руководители выступали в конце мероприятия: отвечали на вопросы и упреки, анализировали прозвучавшие предложения, рассказывали о кредитных продуктах.

**Андрей ЖИШКЕВИЧ, председатель Правления ЗАО «МТБанк»**, видимо, на правах первого выступающего позволил себе прокомментировать некоторые выпады бизнеса от лица не только своего банка, но всех банков, работающих на рынке. По его словам, развитие клиента, субъекта малого или среднего бизнеса, является абсолютным приоритетом для любого банка. В то же время банки делают сейчас ровно то, что могут себе позволить в сложившихся обстоятельствах. Он согласился с тем, что белорусские рубли чрезмерно дороги и назвал реакцию адекватной происходящему. Но до тех пор, «пока вкладчики рублем голосуют за сохранение сложившегося уровня процентов по депозитам, стоимость кредитов останется вероятнее всего на нынешнем уровне». Более того, в настоящее время ЗАО «МТБанк» фактически в убыток себе кредитует бизнес в рублях, поскольку средняя доходность по оставшимся рублевым кредитным продуктам ниже процентных ставок по привлекаемым депозитам. В случаях же, когда банк вынужден



пересматривать ставки по кредитам в отношении уже заключенных договоров, это происходит, как объяснил председатель Правления ЗАО «МТБанк», уже через 2–3 месяца после того, как начинаются убытки в связи с изменившейся ситуацией.

Что касается валютных кредитов, то сейчас банк действительно менее чем прежде расположен их выдавать, поскольку в связи с пересмотром Национальным банком с 1 октября коэффициентов риска при расчете норматива достаточности капитала банк, выдавая валютный кредит, в 1,5 раза увеличивает нагрузку на собственный капитал.

С тем, чтобы банки хотя бы поэтапно смогли вернуться к прежнему, свободному кредитованию бизнеса в валюте, Андрей Жишкевич предложил именно принадлежность к малому и среднему бизнесу сделать преференциальным принципом выделения валютных кредитов (или, как минимум, в отношении целевых кредитных линий для малого и среднего бизнеса).

Андрей Жишкевич высказал свое мнение и в отношении перспективы изменения процентных ставок по кредитам в 2014 г.: «Я не думаю, что ставки снизятся слишком близко к уровню инфляции. Если допустить, что инфляция в следующем году составит 12 %, вряд ли инфляционно-девальвационные ожидания населения позволят опустить ставки по депозитам до этого уровня. На самом деле, если нам в 2014 году удастся выйти на 25 % по депозитам, это будет решением вполне амбициозной задачи для банковской системы».

Оказание банковских услуг клиентам малого бизнеса, по словам **Константина Кирьянова, начальника управления кредитования малого бизнеса ОАО «Белгазпромбанк»**, является одним из основных стратегических направлений деятельности его банка. Наиболее активная, системная и выстроенная работа по финансированию клиентов малого бизнеса началась в 2001 г., когда банк начал реализацию проекта ЕБРР «Микрокредитование». На 1 ноября в бан-

ке действовало 2 814 кредитных договоров в рамках программы «Микрокредитование», задолженность по которым составляет 69,9 млн. долларов США. В качестве критериев по кредитам в рамках программы «Микрокредитование» определены требования о том, что сумма одного кредита не должна превышать 200,0 тыс. долл. США. Совокупная задолженность по всем кредитам в рамках программы на 1 клиента должна быть не более 500,0 тыс. долл. США.

В 2013 г. ОАО «Белгазпромбанк» произвел некоторые изменения в работе с сегментом малого бизнеса. Так, сегмент клиентов малого бизнеса был отнесен к розничному бизнес-направлению. К сегменту клиентов малого бизнеса были отнесены клиенты с годовой выручкой до 3,0 млн. долл. США в год. Банк оптимизировал продуктовую линейку, а также бизнес-процессы и процедуры рассмотрения заявок клиентов на получение финансирования, что привело к сокращению времени на рассмотрение заявок. ОАО «Белгазпромбанк», по заявлению руководителя управления кредитования малого бизнеса, применяет гибкий подход к составу обеспечения, в том числе выдает кредиты без залога, предоставляет клиентам возможности получения кредита при сроке работы бизнеса от 3 месяцев, определения индивидуального графика погашения кредита в зависимости от сезонности бизнеса, использования кредита на погашение (рефинансирование) кредитов в других банках, а также досрочного погашения кредита. Варианты финансирования, предоставляемого банком, формируются с учетом потребности клиента.

В продуктовой линейке банка сегодня есть четыре классических кредита (на приобретение основных средств и пополнение оборотного капитала, возобновляемая кредитная линия на пополнение оборотных средств, кредит на покрытие овердрафта и банковские гарантии). Существуют также пять специальных кредитных продуктов, которые выдаются по упрощенной процедуре с определенными особенностями (кредит на приобретение автотранспорта у официальных дилеров, кредит вновь созданному юридическому лицу, быстрое кредитование для развития бизнеса





без залога имущества, кредит на цели приобретения/строительства объектов недвижимости нежилого фонда и кредит с частичным обеспечением в виде залога имущества и поручительства третьих лиц). Кроме того, банк реализует специальные программы кредитования.

Многие процедуры в банке значительно упрощены, а их процесс подготовки и представления документов доступен даже неподготовленному предпринимателю. В этом году впервые был выдан кредит (без залога), одобрение банка на получение которого клиент получил в течение одного дня. К сожалению, признал Константин Кириянов, остаются действенными некоторые требования Нацбанка, которые «Белгазпромбанк» самостоятельно отменить не в силах. Речь – о требованиях законодательства, связанных с необходимостью заполнения анкет по вопросам противодействия легализации преступных доходов, и некоторых иных требованиях законодательства.

**БПС-Сбербанк, который представлял Юрий Сушкевич, исполнительный директор банка,** по своей доле рынка занимает третью позицию и хорошо известен. Он вот уже четыре года как он интегрирован в один из крупнейших российских банков – «Сбербанк России». Изначально работа с малым бизнесом не выделялась здесь в отдельное направление, а его кредитование осуществлялось теми же подразделениями, что работали и с крупными предприятиями. Сегодня банк идет по другому пути, а работа с малым бизнесом в стратегии его развития обозначена в качестве одного из приоритетов работы, ключевым сегментом.

В 2013 г. в банке начали работать полноценные отделы для обслуживания малого и среднего бизнеса, одновременно были выделены специалисты по продажам для малого и среднего бизнеса и специалисты по кредитованию для этого же сектора экономики. Это – переходная модель, которая в 2015 г. будет модифицирована и станет моделью обслуживания, максимально удобной для клиента, включающей службу «одно окно» и пр. В этом же году появилась специальная продуктовая линейка для субъектов малого и среднего бизнеса, включающая такие сами за себя го-

ворящие продукты, как «Бизнес-оборот», «Бизнес-инвест», «Бизнес-овердрафт», «Бизнес-доверие» (кредит без залога), «Бизнес-авто», «Бизнес-недвижимость» и др.

Юрий Сушкевич отметил некоторые недавно введенные продукты, посредством которых банк заботится о своих клиентах (например, возможность видеть в режиме онлайн состояние счета компании или возможность уплачивать «комиссию» банку раз в месяц, а не после каждого платежа, как это было прежде).

В Минске количество положительных решений по вопросам выдачи кредита составляет примерно 98 % от их общего количества. В банке предпочитают предложить клиенту какое-либо дополнительное условие, сводя к минимуму возможные риски невозврата, чем вовсе отказать предпринимателю в выдаче кредита. Исполнительный директор ОАО «БПС Сбербанк» пообещал, что ежегодно банк будет выпускать на рынок для приоритетного сегмента 2-3 новых продукта.

По мнению **Андрея Иванкевича, исполнительного директора ОАО «Приорбанк»,** несмотря на жаркую дискуссию, и у предпринимателей, и у банкиров есть понимание того, что и те, и другие «находятся в одной лодке». При этом банкир напомнил о том, что банки являются такими же бизнес-единицами со своими рисками, доходами и расходами. Андрей Иванкевич не стал подробно останавливаться на кредитных продуктах, упомянув лишь о наличии в банке системы перекрестного обслуживания, являющейся на протяжении долгого времени эксклюзивным продуктом. Эта система позволяет вне зависимости от того, где клиент (юридическое лицо, индивидуальный предприниматель) открывал расчетный счет, получить расчетно-кассовое обслуживание в любом городе страны.

Исполнительный директор ОАО «Приорбанк» также выразил уверенность в том, что ограничительные меры в отношении кредитования частного бизнеса недопустимы, а сами такие ограничения следует применять исключительно к низкоэффективным проектам, которые реализуют предприятия госсекто-

ра. Именно частный бизнес является локомотивом в развитии многих развитых экономик Европы.

Андрей Иванкевич ответил на ряд вопросов бизнесменов. В частности, в отношении оценки залога он сообщил, что «Приорбанк» самостоятельно не оценивает ликвидность объекта. С банком работает ряд независимых экспертов, которые и производят оценку объекта. Что делать, если залога нет? Активно в банке продвигается такой продукт, как факторинг (т.е. финансирование под отгруженную продукцию), который является своего рода выходом при необходимости кредитования оборотного капитала.

Четыре года назад белорусский народный банк, о работе которого рассказал **Константин Церетели, генеральный директор ОАО «БНБ-Банк»,** презентовал стратегию своего развития. Решение о том, что в банке будет кредитоваться исключительно частный сектор, принято было сразу. С того момента банк «вырос» более чем в пять раз по активам. Только в этом году активы «БНБ-Банка» увеличились на 40 %, портфель юридических лиц вырос на 60 %. В то же время, как отметил Константин Церетели, банк растет не только благодаря приходу новых клиентов, – в основе его роста лежит длительное сотрудничество с теми клиентами, которые в свое время были маленькими, начинающими предприятиями, но с течением времени выросли и окрепли.

Банк для различных целей привлекает извне финансирование международных финансовых организаций. Ставка на малый и средний бизнес себя оправдывает: «просрочка» «БНБ-Банка» на текущий момент составляет 0,6 %. Банк финансирует исключительно эффективные предприятия, которые имеют четкий план своего развития.

Обвинения бизнеса в том, что среди белорусских банков отсутствует конкуренция, отверг Олег Коробьин, директор Департамента развития корпоративного бизнеса «Банка БелВЭБ». В отношении обслуживания крупных предприятий, по его словам, действительно, банков, способных оказать такого рода услуги на отечественном рынке немного, но что касается финансирования и обслуживания малого и



среднего бизнеса, то здесь целый ряд банковских учреждений обладает необходимым опытом для предоставления квалифицированных услуг.

Существенного снижения процентных ставок на белорусском кредитном рынке в банке не ожидают. Выходом для бизнеса, по словам банкира, может стать работа с банками в части построения проектов с использованием иностранных кредитных линий. Самостоятельно получить иностранное финансирование из-за рубежа у малого и среднего белорусского бизнеса шансов мало, а потому положительного результата, как считают многие, можно добиться при посредничестве белорусских банков. «БелВЭБ» работает в этом направлении – с ЕБРР (Европейский банк реконструкции и развития) и др.

Что касается прогнозов развития ситуации в 2014 г., то, по мнению Олега Коробьина, если не сделать специальных преференций для малого и среднего бизнеса, не снять в отношении этого сектора экономики существующие ограничения в сфере кредитования, то предпринимательство будет «вариться» в общем котле и испытывать те же проблемы, с которыми сталкиваются остальные субъекты. Банки со своей стороны одобряют поддержку малого и среднего бизнеса.

На работе с той частью предпринимательства, оборот которой не велик и составляет 30–50 тыс. долл. США, специализируется Белорусский банк малого бизнеса («Банк ББМБ»). **Помощник председателя Правления – начальник управления кредитования банка Владимир Таранущенко** рассказал о том, что в основу своей деятельности «Банк ББМБ» положил принцип простоты.

Построив свою концепцию кредитования небольших субъектов хозяйствования и индивидуальных предпринимателей, банк за четыре года активной работы выдал 5,5 тыс. кредитов на общую сумму 140 млн. долл. США. Клиентами банка, как правило, становятся те предприниматели, для которых важна доступность финансирования. Вовлеченность в бизнес на этом этапе развития такова, что у предпринимателя нет лишнего времени – времени на соби-

рание пакета документов, согласование залогов, проведение процедур по оценке рисков и т.д. И «Банк ББМБ» работает именно по такому, упрощенному, принципу: «клиенту нужны деньги, он пришел в банк и получил их».

В отличие от многих других коммерческих банков, кредитующих малый и средний бизнес, Белорусский банк малого бизнеса не разрабатывал широкую линейку кредитных продуктов. Здесь считают, что клиент не должен, приходя в банк, или перед этим ломать голову над вопросом, какого рода кредит ему нужен – для пополнения оборотных средств или реализации инвестиционного проекта. В банке на сегодняшний день... всего один кредитный продукт для этой категории предпринимательства с максимально упрощенной процедурой получения кредита. И вообще сотрудничество с клиентами стараются выстраивать здесь на долгосрочной основе, предлагая каче-

ственное обслуживание. Ведь, по словам, Владимира Таранущенко, если опросить 100 клиентов, о том, что для них особенно важно в работе банка, 60 человек на первое место поставят, элементарно, доступный счет, на второе место – кассу. Кредиты оказываются лишь на третьем месте в рейтинге интересов клиентов. Но даже с учетом этого, Белорусский банк малого бизнеса старался создать такой кредитный продукт, чтобы он соответствовал, в первую очередь, требованиям клиента, а не банка, как это бывает в абсолютном большинстве случаев.

**Вячеслав МИЛЬЯНЕНКО.**

## ВАЛЮТНЫЙ ЛИЗИНГ НОВЫХ И Б/У ТЯГАЧЕЙ ПРИЦЕПНОЙ ТЕХНИКИ

без обязательной продажи валюты на БВФБ



- Лизинговая ставка - от 11% годовых в EUR
- Сумма финансирования - до 80% стоимости автотехники с НДС
- Выбор срока лизинга - от 1 года до 4 лет
- Выбор валюты лизинговых платежей - EUR, BYR



**СПЕЦУСЛОВИЯ лизинга SCANIA, MAN, KOGEL, KRONE**

подробности на [www.wl.by](http://www.wl.by)



**ВестЛизинг**  
для тех, кто видит перспективу

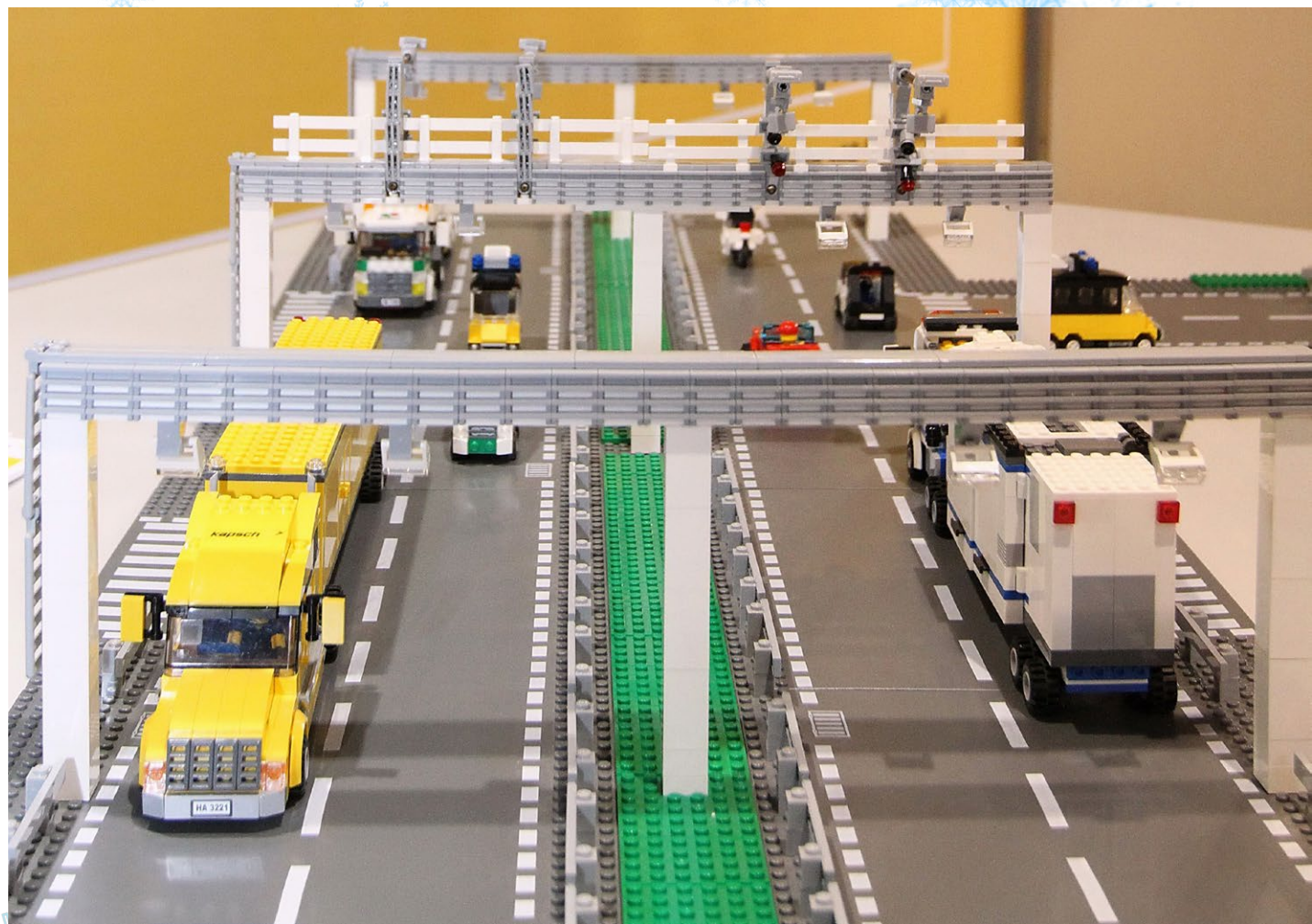
ООО «Весттрансинвест» УНП 100 188 077

220015, г. Минск, ул. Одоевского, д. 117  
+375(17) 269 93 88, +375 (29) 107 56 13



# Расплата за проезд, или Особенности конвертации километров в деньги

Что называется, новость в тему. 26 ноября, в соседней России состоялось открытие новой трассы в обход Одинцово. Участок дороги протяженностью 18,5 км соединил московскую кольцевую с 33-м километром трассы М1 «Беларусь» и одновременно стал самой дорогой платной дорогой в России. Такие новости («Вот, еще одна платная дорога появилась!») всегда вызывают двойное отношение. С одной стороны, они обещают, что поименованные автодороги станут лучше, при их устройстве будут применены передовые технологии, способствующие комфорту и безопасности движения, с другой – гарантируют еще одну, пусть небольшую, статью расхода для международных перевозчиков, ведь в большом количестве случаев грузовому транспорту приходится пользоваться платными дорогами. Так что же лучше – качество или дешевизна? Понимаю, что сам по себе вопрос о дорогах в отрыве от ситуации с перевозками в целом звучит несколько наивно, и все же... Новость об одинцовском дублере стала поводом для размышлений вместе с строителями дорог и теми, кто возит по ним грузы, о том, почему и за что мы платим.





### Проблема «лишнего веса»

Для начала давайте выслушаем позицию россиян и международных экспертов. Справедливости ради скажем, что характер дискуссии почти в любой стране одинаков, и споры вызывают, главным образом, способы оптимизации доходов и расходов тех, кто дороги строит, содержит, и тех, кто ими пользуется. Обострению же дискуссии на эту тему у наших соседей способствовало принятие постановления Правительства Российской Федерации № 504 от 14 июня 2013 г. «О взимании платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн».

С 1 ноября 2014 г., как ожидается, любое транспортное средство, причиняющее вред автомобильным дорогам общего пользования федерального значения, будет обязано такой вред возместить, свой проезд — оплатить. Под «любыми причиняющими вред» понимаются автомобили с разрешенной максимальной массой свыше 12 тонн. Размер платы также уже определен и составляет 3,5 рубля на один километр пути, пройденного по указанным автомобильным дорогам. В дальнейшем величина этого платежа будет индексироваться — ежегодно и в соответствии с фактическим изменением индекса потребительских цен.

Здесь уместно отвлечься на мгновение и привести цитату. Глава Росавтодора Роман СТАРОВОЙТ как-то прокомментировал введение платных дорог следующим образом:



**«Эффективность прямого возмещения затрат на ликвидацию негативных последствий сверхнормативного ущерба, который наносят грузовые перевозчики, успешно доказана на практике во многих европейских странах. В основу данной политики заложен принцип «пользователь платит», согласно которому бизнес несет прямую ответственность за свою деятельность. Такой подход является обоснованным, так как воздействие одного грузового автомобиля на дорожное покрытие эквивалентно воздействию 50 тысяч легковых автомобилей».**

Вряд ли один грузовик переспорит 50 тысяч легковушек, а потому вопрос о расширении сети платных дорог представляется раз и навсегда положительно решенным...

...Из преимуществ нововведения стоит отметить вероятность отмены сезонных ограничений на движение грузовиков по федеральным дорогам в результате реализации проекта. Вся работа будет вестись под девизом «гармонизации требований к характеристикам тяжеловесных автомобилей с аналогичными требованиями в государствах Европейского союза».

Для белорусов документ, о котором мы начали говорить, интересен тем, что свое действие он распространяет не только на автомобили с меткой «RU», но и на владельцев транспортных средств, зарегистрированных в иностранных государствах.

Как рассказал **Михаил ПОКРОВСКИЙ, главный эксперт Постоянного представительства IRU в Евразии**, взимание оплаты будут производить операторы. Их определяют на конкурсной основе и вменяют в обязанность заключать договоры с владельцами транспортных средств на сбор платежей в зависимости от разрешенной максимальной массы автомобиля, идентификационных номеров транспортных средств и т.д.

Взимание платы будет осуществляться с использованием уже хорошо знакомых нам бортовых устройств — технических средств, которые позволяют обеспечить обработку информации и ее передачу в центры к операторам. Данные будут храниться во внутренней памяти устройств, передача данных — осуществляться в автоматическом режиме посредством мобильной сети. В работе бортовых устройств будут применяться технологии спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, которые позволят определять маршрут движения транспорта по федеральным трассам.

Любопытный момент: установку бортовых устройств планируется проводить за счет госбюджета России. Предусматривается следующая схема работы по взиманию оплаты. Назначенный оператор





заклучает с Вами (владельцем транспортного средства) договор, и далее до начала движения автомобиля Вы как его владелец обеспечиваете установку и подключение бортового устройства, сообщаете оператору маршрут, тем самым позволяя просчитать стоимость движения и величину платежа. В случае отсутствия заключенного договора и, соответственно, бортового устройства на автомобиле владелец транспортного средства обязан сообщить оператору о маршруте движения, на основании чего опять-таки будет сделан расчет стоимости передвижения автомобиля и его владелец внесет определенный таким образом платеж оператору для последующего его перечисления в российский бюджет.

К движению транспортного средства без внесения платежа, уточнил **Михаил ПОКРОВСКИЙ**, будет приравнено перемещение автомобиля при выключенном бортовом устройстве, при полном его отсутствии на автомобиле, отклонении от планировавшегося маршрута или продолжении движения транспортного средства, на счету которого закончились денежные средства.

Теперь поговорим о цифрах, ведь именно на «арифметике» держатся обоснования пользы от проекта и расходов автомобильных грузоперевозчиков. По предварительной оценке российского Минтранса, для начала работы всей системы к ноябрю 2014 г. необходимо около 2 млн. бортовых приборов. Ориентировочная стоимость их приобретения и бесплатной установки, как это и предусмотрено нормативным актом Правительства, составит око-

ло 25 млрд. руб. Часть средств, как предположил эксперт IRU, будет погашена за счет перевозчиков и операторов системы. При этом, прогнозируемые цифры доходов от использования системы достаточно сильно отличаются. По оценке Минтранса, чистый доход от эксплуатации системы оплаты проезда достигнет 385 млрд. руб. в год. В то же время Федеральное дорожное агентство России (Росавтодор), основываясь на собственных расчетах, ожидает поступление только к 2024 г. чистого дохода от введения и эксплуатации этой системы всего лишь в размере 159 млрд. руб. Нешуточная разница в прогнозах — практически в 2,5 раза!

Но нас более интересует изнанка проблемы, а именно то, как внедрение системы затронет интересы автомобильных перевозчиков. Эксперты Постоянного представительства IRU в Евразии встречались с представителями автотранспортных компаний Российской Федерации, что позволило сделать некоторые свои расчеты. И так...

При ежемесячном проезде автопоездом расстояния по автодорогам, которые войдут в зону действия системы, равного 10-15 тыс. километров, предоплата за пользование дорогами федерального значения составит от 35 до 52 тыс. руб. За год, соответственно, месячные платежи складываются в 420 до 600 тыс. руб. «с носа», т.е. с автомобиля. В отдельных случаях, с тревогой констатируют перевозчики, эти цифры сопоставимы с суммами прибыли, которую тот же автомобиль приносит своему владельцу.

Вот еще мнение. По заключению экспертов Союза транспортников России, увеличение тарифа перевозчиками при введении платы за проезд грузовиков по федеральным трассам (а транспортным организациям однозначно придется корректировать свою тарифную политику) на 1 % повлечет удорожание товара, который получает любой потребитель, на 3 %. Можно говорить о том, что с 1 ноября 2014 г. в России вводится еще один «потребительский» налог.

Наконец, по информации, полученной, как оговорился главный эксперт Постоянного представитель-

ства IRU в Евразии, из неофициальных источников и потому требующей некоторой осторожности в применении, каждый водитель в Российской Федерации — будь то индивидуальный предприниматель или водитель транспортной компании, работающий на 24-тонной фуре, — оплачивает государству в год около 1,5 млн. руб. различных сборов, из которых 80 % составляют акцизы на топливо.

Для получения объективной и достоверной информации в настоящее время эксперты Постоянного представительства IRU в Евразии обдумывают возможности проведения собственного мониторинга расходов транспортных компаний, а также готовы ознакомиться с особенностями работы систем сбора оплаты за проезд автотранспортных средств по дорогам других государств. В России к проведению этого мониторинга будет подключена АСМАП.

Как и можно было предположить, реакция перевозчиков не замедлила себя ждать и звучит в унисон с опасениями экспертов IRU. Главным контраргументом введению системы называется высокая вероятность удорожания товаров и снижение конкурентоспособности как этих товаров, так и транспортных организаций. Произойти это может, как утверждают отдельные специалисты, даже несмотря на то, что востребованность транспортировки грузов автомобилями ежегодно возрастает, а сами автотранспортные предприятия являются единственными перевозчиками, способными осуществить скорую доставку грузов «от двери до двери». Как отмечают перевозчики, пользоваться федеральными трассами, хочешь-не хочешь, а придется: «Мы не можем пускать наши грузовые автомобили по сельским дорогам. Для обеспечения безопасности и скорости перевозок...».

Впрочем, выход из ситуации перевозчикам найти придется. В той же России Транспортной стратегией страны на период до 2030 года (утверждена еще в 2008 г.) предусматривается дальнейшее поэтапное внедрение принципа платности пользования автомобильными дорогами. Хотите в деталях?



В частности, до 2015 г. предусматривается, например, строительство и реконструкция 1,9 тыс. км платных автомагистралей и скоростных дорог, в том числе скоростной автомагистрали Москва — Санкт-Петербург, Центральной кольцевой автомобильной дороги в Московской области, автомобильной дороги М-4 «Дон» (от Московской кольцевой автомобильной дороги до границы Воронежской области).

В более поздние сроки, в 2016 — 2030 г.г., будут происходить строительство и реконструкция более

7 тыс. км автомобильных дорог, формирующих систему платных автомагистралей и скоростных дорог. Среди них:

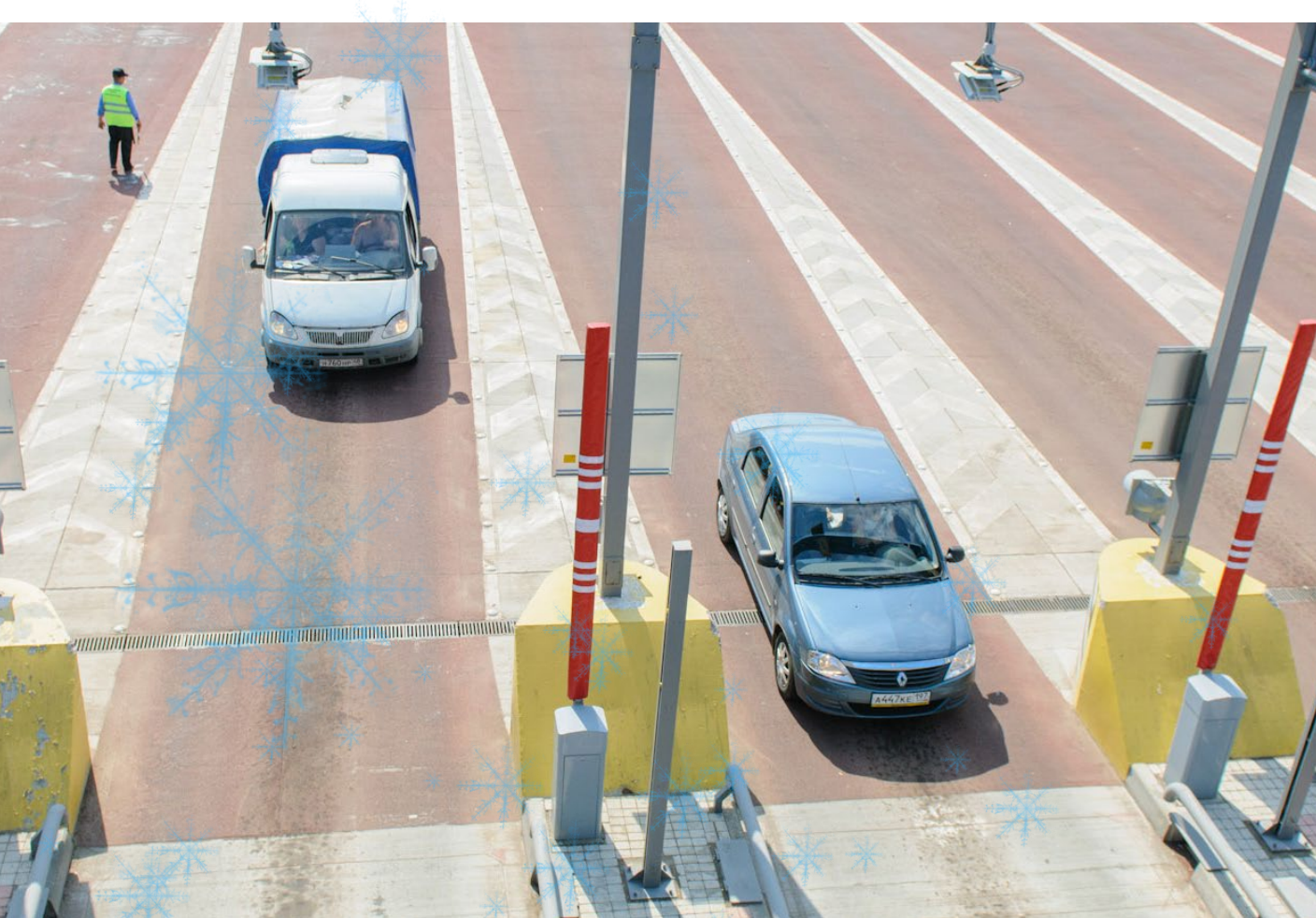
- строительство скоростной автомагистрали Москва — Ростов-на-Дону — Новороссийск;
- реконструкция автомобильной дороги М-10 «Скандинавия» на участке «Санкт-Петербург — Выборг — граница Финляндии» с организацией платного проезда. В отношении трассы «Скандинавия», впрочем, кажется, возможны варианты. В конце ноября информационные агентства рас-

пространили сообщение со ссылкой на официальных лиц ФКУ «Севзапуправтодор» о том, что вопрос о введении платы за проезд по «Скандинавии» не рассматривается из-за отсутствия дублеров дороги;

- строительство и реконструкция участков дорог, формирующих автодорожный маршрут «Москва — Тула — Орел — Курск — Белгород — граница с Украиной»;
- строительство и реконструкция участков дорог, формирующих автодорожный маршрут «Москва — Смоленск — граница с Республикой Беларусь»;
- строительство и реконструкция участков дорог, формирующих автодорожный маршрут «Москва — Нижний Новгород — Казань — Челябинск — граница с Республикой Казахстан» с ответвлением «Челябинск — Екатеринбург»;
- строительство и реконструкция участков дорог, формирующих автодорожный маршрут «Москва — Ярославль — Вологда»;
- строительство и реконструкция участков дорог, формирующих автодорожный маршрут «Санкт-Петербург — Псков — граница с Республикой Беларусь (автомобильный пункт пропуска «Лобок»)».

#### От портов — до самых до окраин...

Предлагаю заглянуть и в Украину. Повод для этого более чем существенный. Около двух месяцев назад появилось сообщение о том, что у этой нашей южной (и слегка юго-восточной) соседки первые платные дороги появятся уже в 2015 г. Тогда заявлял об этом не кто-нибудь, а вице-премьер Украины Александр Вилкул. По его словам, в Правительстве объявили конкурсы на строительство платных дорог, которые начнутся как раз в 2015 г. Вилкул подчеркнул, что концессионные дороги будут появляться только там, где есть бесплатная альтернатива. Платными, как ожидается, станут 6 трасс:





- Большая кольцевая дорога вокруг Киева,
- «Ровно — Броды — Львов — Краковец»;
- «КП «Щербаковка» — Харьков — Новомосковск — Перещепино»;
- дорога из Киева в Крым на участке: «Ульяновка — Николаев — Херсон — Красноперекоск — Симферополь»;
- дорога из Москвы в Крым на участке: «Днепропетровск — Симферополь»;
- дорога «Одесса — Рений» на участке «Одесса — Монаша».

Пока же в Украине приходится платить за дорогу в том случае, если весовые или габаритные параметры транспортных средств превышают нормативные. Взимание платы осуществляется в соответствии с постановлением Кабинета министров Украины, принятым в этом году (№ 704 от 26 июня 2013 г.) по результатам габаритно-весового контроля.

Согласно документу, если превышение весовых и габаритных характеристик транспортного средства составляет от 2 до 10 %, плата за проезд для автоперевозчика будет двойной, от 10 до 40 % — тройной, от 40 % и более — увеличится в пятикратном размере. Расчет платы за проезд осуществляется за пройденную часть маршрута по Украине или часть, которую автоперевозчик планирует проехать без оформления соответствующего разрешения, при превышении хотя бы одного весового или габаритного параметра.

С лета этого года под особый габаритно-весовой контроль взяты и морские торговые порты — Одесский, Николаевский, Ильичевский, Мариупольский, Скадовский, Евпаторийский порты. Все для того, чтобы обеспечить равномерный и повсеместный контроль. Порты, в частности, не должны впускать и выпускать из своих территорий перегруженные тяжеловесные транспортные средства. А с систематическими нарушителями сотрудничество портов должно прекращаться до устранения нарушений.

## Работа над ошибками

О белорусской системе оплаты за пользование автодорогами, вероятно, нет смысла широко распространяться. Ее коммерческая эксплуатация начата в Беларуси 1 августа текущего года, и потому внимание к ее работе является пристальным, а все новости активно обсуждаются между собой международными перевозчиками. Напомним лишь, что с окончанием 2013 г. заканчивается первый (из четырех) этап реализации этого проекта. Как отмечает **Леонид ЛЕМЕШ, начальник Транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций**, второй этап начнется уже в 2014 г. и подразумевает расширение системы за счет строительства придорожной инфраструктуры на участках автодорог, которые со временем будут становиться платными. Это касается магистралей М-4 «Минск-Могилев» и реконструированных участков М-5 «Минск-Гомель». Общая протяженность платных дорог увеличится до 1 315 километров.

Система обеспечивает взимание платы за проезд по указанным дорогам и их участкам в автоматическом режиме, без остановки транспортных средств и дополнительных временных затрат. Впрочем, останавливаться иногда все же приходится: чтобы разобраться в ситуациях с неправомерным, на взгляд перевозчиков, списанием денежных средств. К 1 ноября компанией по работе системы BelToll получено около 3,6 тыс. претензий в отношении взимания платы в увеличенном размере. Однако количество претензий понемногу идет на спад.

Как утверждают специалисты, многих ошибок и, соответственно, споров можно избежать, если выполнять нехитрые рекомендации. Так, наиболее часто допускаемыми ошибками, влекущими применение санкций в виде повышенной оплаты, являются:

- использование на транспортном средстве бортового устройства электронной оплаты с установленным меньшим количеством осей;
- недостаточное количество финансовых средств

на счету пользователя для оплаты проезда по дорогам;

- использование неисправного бортового устройства;
  - слабый контроль за работой бортового устройства водителем;
  - некорректная установка бортового устройства на поверхности лобового стекла.
- Для исключения нарушений необходимо:
- пополнив баланс, каждый раз сверить правильность количества осей на бортовом устройстве, включая поднятые;
  - помнить о том, что при использовании топливных и кредитных карт минимальная сумма для пополнения должна быть не менее 25 евро и только в белорусских рублях;
  - бортовое устройство крепить только на лобовом стекле;
  - не передавать бортовое устройство, закрепленное за регистрационным знаком автомобиля;
  - обратиться в ближайший пункт обслуживания или на инфолинию, если бортовое устройство подает больше одного сигнала, не продолжать движение по платной дороге.

## «...должно быть целевым и прозрачным»

Подводя итог обзору изменений в системах оплаты дорог, которые уже произошли и еще только произойдут в Беларуси и соседних странах, процитируем мысль **председателя Постоянной комиссии Палаты представителей по промышленности, топливно-энергетическому комплексу, транспорту и связи Дмитрия ХАРИТОНЧИКА**, который, говоря о целесообразности введения различных транспортных поборов, выразил уверенность: «Расходование средств от подобных пошлин должно быть целевым и прозрачным». Мысль эта была высказана в несколько отличном контексте — при обсуждении необходимости введения госпошлины за допуск автомобиля к дорожному движению, —



но суть ее вписывается в ход наших размышлений. Может, если бы дороги становились очевидно лучше после уплаты различных сборов, и споров об их введении было меньше?.. Можно ли вводить новые платежи, не обеспечив эффективного использования уже существующих?

Проблемы дорог — как местных, так и республиканских — очевидны. Отмечал их, говоря о Беларуси, тот же Дмитрий Харитончик: «Ситуация близка к критической. На многих дорогах, где был асфальт, сейчас вынуждены укладывать щебенку. И усугубляться такая ситуация будет с каждым годом, как снежный ком, если сейчас не проводить ремонт». Но что получается? Качество дорог не поспекает за числом различных платежей, которые уплачивает транспортный сектор. В 2014 г., по словам депутата, решено на 40 % увеличить общее финансирование дорожного строительства, а на капитальные ремонты направить в 2 раза больше средств. Однако этого мало, если посмотреть на планы, заложенные в программе «Дороги Беларуси» на 2006-2015 г.г. Вопрос вызывает, насколько полно используются для этих целей средства, которые платятся за акцизы при покупке топлива. Именно эти средства, по замечанию Дмитрия Харитончика, в свое время, когда ликвидировался дорожный фонд, предполагалось направить на строительство дорог. Акцизы, при этом, исправно и регулярно растут, но видимого результата их уплата не приносит. «До сих пор внятных цифр не озвучено. Сколько отчисля-

ется на ремонт дорог и отчисляется ли вообще из того, что платят за акцизы», — обратил внимание депутат. Говоря непосредственно о предложении Минфина по госпошлине за допуск автомобиля к дорожному движению, Дмитрий Харитончик заметил, что ожидается таким образом получить 1 трлн. руб. «Мы явно понимаем, что этого недостаточно. Но если это будет, то, по крайней мере, должно быть целевым», — подчеркнул депутат и пояснил: «Если вводить пошлину, то она должна идти именно в специальный фонд. Средства из такого дорожного фонда нельзя тратить на иные цели. Можно продумать и другие источники его наполнения. Например, это могут быть: определенная доля акцизов на топливо, поступления от платных дорог, штрафы за превышение скорости и так далее. Но пока этого нет. И мы в следующем году можем рассматривать какой-нибудь новый налог, объясняя это тем, что нужен ремонт дорог. Но он может направляться на другие цели: благоустройство, зарплату и так далее».

Нужно сказать, в таких своих размышлениях Дмитрий Харитончик не одинок. В ходе одного из своих выступлений Генеральный секретарь IRU Умберто де Претто, анализируя возможности, которые дает оплата проезда по автодорогам, размышлял: «Зачем США, например, обложили налогом продажи топлива? Да затем, что благодаря акцизам американцы смогли построить достойную систему автомобильных дорог. Если мы уже платим деньги на содержание дорог при покупке то-

плива, в цене которого существенную долю занимает акциз, то тогда за что еще мы будем платить? За пользование инфраструктурой? Значит, эта инфраструктура должна быть высокого, безупречного качества! И водитель, едущий по дороге на грузовике, не должен ломать голову над вопросом о том, где ему получить необходимую услугу»...

**Вячеслав МИЛЬЯНЕНКО.**



**Дмитрий Харитончик:**

«Ситуация близка к критической. На многих дорогах, где был асфальт, сейчас вынуждены укладывать щебенку. И усугубляться такая ситуация будет с каждым годом, как снежный ком, если сейчас не проводить ремонт».



# Транзит через внешнюю границу Таможенного союза. С МДП и без

С 1 декабря 2013 г. Федеральная таможенная служба Российской Федерации прекращает сотрудничество с Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), которая продает в России книжки международных дорожных перевозок (МДП). Эти книжки гарантируют уплату таможенных платежей и позволяют проходить пограничные процедуры в упрощенном режиме. Российские таможенники мотивируют свое решение тем, что АСМАП не исполняет обязательств перед российским бюджетом — не вносит положенные платежи при недоставке товаров. Согласно расчетам ФТС, суммарная накопившаяся задолженность ассоциации составляет в настоящее время 20(!) миллиардов российских рублей. АСМАП, в свою очередь, все обвинения в свой адрес отвергает и не признает наличие такой задолженности.



Стоит отметить при этом, что транзит, осуществляемый без процедуры МДП, в течение минувшей осени постепенно захватывал все больше территории российских регионов и к 1 декабря будет введен, по всей видимости, на всей территории России. Что ждет белорусских перевозчиков в связи с введением новых правил транзитных процедур на бескрайних просторах Российской Федерации и

поддержит ли белорусская таможня решение ФТС России — эти вопросы стали основными на форуме «Актуальные вопросы транзитных процедур на внешней границе». Официальную позицию белорусской стороны по рассматриваемым проблемам озвучил заместитель Председателя Государственного таможенного комитета Республики Беларусь Сергей БОРИСЮК.



Представитель ГТК сразу подчеркнул, что таможенные органы Республики Беларусь финансовых претензий к БАМАП, которая выступает гарантом по транзитным процедурам МДП в нашей стране, не имеют. Определенные проблемы существовали в 2000–2003 годах, но на сегодняшний день все разногласия и спорные моменты урегулированы, и, соответственно, нет предпосылок для неприменения конвенции МДП на территории нашей страны. Отсутствие финансовых разногласий при этом не исключает проблем иного характера – уровень гарантий МДП, которые не покрывают сумм таможенных платежей по транзитным товарам. Ситуация такова, что таможня, чтобы не допустить задолженности перед бюджетом, вынуждена использовать сопровождение транзита. Данная мера, по словам Сергея Борисюка, не очень приветствуется перевозчиками, однако на сегодняшний день является необходимой.

В целом же, с 1 декабря текущего года изменений в правилах ввоза товаров на территорию Беларуси не планируется. Изменения затронут лишь грузы, которые транзитом следуют через Беларусь в Россию. В настоящее время в соответствии с процедурой МДП оформляется около 80% такого транзита. В дальнейшем таможенные органы Республики Беларусь будут акцентировать внимание на то, кем выдана книжка МДП: российской АСМАП или иными государствами. Что касается последних, то Беларусь в рамках международных договоренностей будет исполнять свои обязательства и оформлять книжки МДП как в Россию, так и в третьи страны. Относительно книжек, выданных АСМАП, бело-

русское таможенное ведомство направило своим российским коллегам официальный запрос: могут ли приниматься такие книжки. По состоянию на 25 ноября, когда проводился форум, ответа от российской стороны получено не было.

На форуме поднимался еще один, до сих пор не урегулированный вопрос: каким образом будет подтверждаться доставка груза и закрываться перевозка по книжке МДП? В рамках договоренностей, достигнутых с Федеральной таможенной службой России, перевозки будут закрываться так, как это предусмотрено конвенцией МДП. При этом, если предполагается наличие двух и более мест разгрузки товара, то закрываться книжка будет в месте первой разгрузки, а последующее его перемещение по территории России будет осуществляться в соответствии с национальным режимом.

Что касается грузов, подлежащих сопровождению, то оно будет выполняться от внешней границы Республики Беларусь до ближайшего пункта на границе с Россией. Дальнейшее перемещение по процедуре МДП будет невозможно.

Учитывая нововведения на российской территории, Государственный таможенный комитет, тем не менее, не прогнозирует какого-либо коллапса на участке границы Таможенного союза, который находится в зоне контроля ГТК. Напомним в этой связи, что в конце октября на границе РФ и Украины в пунктах пропуска скопилось в пробках более 300 грузовиков из-за того, что часть перевозчиков оказалась не готова к введению новых правил. Белорусские таможенники заявляют, что пока приостановка транзита в соответствии с процедурой МДП в рос-

сийских регионах не повлекла общего увеличения грузопотока через белорусский участок границы ТС.

В качестве альтернативы процедурам МДП российские и белорусские таможенные службы предлагают перевозчикам активней использовать национальные механизмы обеспечения транзитных перевозок. В долгосрочной перспективе рассматривается также создание системы гарантий транзитных перевозок для стран Таможенного союза.

По словам российского вице-премьера Игоря Шувалова, сейчас Россия инициирует выработку договоренности между странами ТС, которая будет действовать по аналогии с правилами, существующими в настоящее время в Евросоюзе. До того как эти правила будут разработаны и приняты, для перевозчиков грузов, которые направляются в Беларусь и Казахстан, книжки МДП будут применяться. Справедливости ради следует добавить, что не все еще понятно с применением книжек МДП и в самой России. Дело в том, что Высшим арбитражным судом Российской Федерации письма главы ФТС Андрея Бельянинова об отмене книжек МДП признаны незаконными. В настоящее время АСМАП и российские таможенные органы активно ведут переговоры о возможности подписания нового гарантийного соглашения. Так что не исключено, что все ограничения, связанные с применением книжек МДП в России, – являются лишь временной мерой.

**Ольга ГОРБАЧЕВА.**

**Сергей БОРИСЮК:**

**«В целом же, с 1 декабря текущего года изменений в правилах ввоза товаров на территорию Беларуси не планируется. Изменения затронут лишь грузы, которые транзитом следуют через Беларусь в Россию».**



# Продам автохлам, или Как получить доходы из отходов

Количество автомобилей в стране за последние 10-20 лет резко возросло, практически в разы. Причем этот рост произошел не столько за счет увеличения числа новых автомобилей, а в основном за счет автомобилей, бывших в употреблении и привезенных из-за границы. Чем старше автомобиль, тем больше он требует постоянного профессионального вмешательства, запасных частей, диагностической аппаратуры и квалифицированных кадров. Пока автомобиль был на ходу, им пользовались, а как только сломался, то его было трудно, дорого, а зачастую и нецелесообразно восстанавливать. Ремонт подчас обходился дороже, чем приобретение новой машины. А что делали с хронически неисправным авто? Многие из нас наблюдали, как такие «транспортные средства» использовались под склад, в качестве мусорного контейнера или просто для посиделок молодежи. Бесплатные парковки, дворовые стоянки загромождались автотранспортом, давно пригодным лишь для свалки. А сколько разукomплектованных, покрытых мхом и проросшими сквозь кузов деревьями машин похоронено в лесу...





Этот хаос удалось, наконец, прекратить благодаря принятым в ноябре 2011 года изменениям в Гражданский процессуальный кодекс Республики Беларусь, касающимся утилизации брошенных автомобилей. Кодексом был определен порядок признания машин бесхозными. Для этого специальные комиссии, созданные органами территориального управления, должны направлять уведомление владельцам автомобилей

о том, что в течение 30 дней нужно разобраться с машиной: либо доставить ее на стоянку, либо утилизировать и т.д. Если меры не принимаются, через 30 дней автомобиль эвакуируется на стоянку. Хозяину дают на раздумья еще три месяца, и потом решение принимается на уровне суда. Если суд решает, что машина бесхозная, то соответствующая организация сферы ЖКХ решает, что делать с авто.

— Вопрос утилизации старых и аварийных автомобилей, принадлежащих физическим лицам, в настоящее время так остро уже не стоит, — рассказал корреспонденту «ТІР» Сергей ГЛАДКИЙ, заместитель генерального директора по производству ГО «Белвормет». — С принятием поправок люди стали активнее сдавать принадлежавшие им транспортные средства на наш перерабатывающий комплекс. К тому же это дополнительный источник дохода,



### ДЛЯ СПРАВКИ

*Государственное объединение «Белвормет» — предприятие с 80-летней историей. Оно включает в себя 6 предприятий, занимающихся заготовкой, переработкой металлолома и поставкой металлошхты металлургическим заводам, производством литья и сортамента из черных и цветных металлов и сплавов, изготовлением электродвигателей, электронасосов, бытовой электротехники, деревообрабатывающих станков и светодиодной техники, производством специальных автомобилей-ломовозов.*



народ понял это. За тонну металлолома сегодня мы платим физлицу 1,5 млн. рублей. К примеру, легковая машина, весит 1,2–1,3 тонны, значит, за нее можно получить 1 млн. 800–1 млн. 950 тысяч рублей. Расчет производится через кассу предприятия, день в день, никаких проволочек. С юридическими лицами схема работы и система оплаты несколько другая.

Своей площадки для разборки автомобилей у предприятия нет, поэтому в утилизацию принимаются только подготовленные автомобили, с удаленной неметаллической составляющей — без сидений, элементов салона и остекления. Ломосдатчики самостоятельно готовят транспорт к сдаче в ОАО «Белвторчермет». Для юридических же лиц подготовка транспорта несколько отличается. Им необходимо выполнить следующие операции:

- снять детали, содержащие драгметаллы;
- регулятор напряжения;
- дополнительное реле стартера;
- реле переключения фар;
- выключатель аварийной сигнализации;
- выключатель заднего и противотуманного света с переключателем указателей поворота и света фар;
- прерыватель указателей поворота;
- датчик сигнализатора прерывателя двигателя;
- датчик указателя температуры охлаждающей жидкости;
- датчик указателя давления масла;
- датчик аварийного давления масла;
- датчик аварийного уровня тормозной жидкости;
- стеклоочиститель;
- антенну;
- магнитоу; а также:
- слить жидкости;
- удалить неметаллические детали.

Кроме транспорта, физические лица сдают любой металлолом, образующийся в процессе бытовой деятельности. Для недопущения хищения черных и цветных ме-



*Шредерный комплекс. На разделку сюда поступает смешанный тонкостенный металлолом – кузова автомобилей, бытовая техника и другие изделия, толщина металла в которых не более 6 мм. Все тяжелое, что не попадает в рамки технических требований по переработке, отсортировывается и передается на другие участки для огневой или ножничной резки. Мощный кран легко, как перышко, подхватывает тысячекилограммовый покореженный кузов «Волги» и забрасывает его в разрыватель, похожий на огромную мясорубку.*



## КОММЕНТАРИЙ

Зам. гендиректора ОАО «Белвторчермет» Сергей ГЛАДКИЙ:

### «От полигонов нужно уходить»

Главная цель деятельности по утилизации — максимальное вовлечение в хозяйственный оборот тех предметов, которые длительное время не используются населением и юрлицами, нанося тем самым вред экологии и требуя дополнительных затрат.

С момента принятия Указа Президента Республики Беларусь от 9 августа 2011 г. № 348 «О мерах по организации сбора, хранения неэксплуатируемых транспортных средств и их последующей утилизации» население осознало, что гораздо выгоднее сдать автомобиль в утиль и получить деньги за металлолом, чем получить штрафные санкции и иметь проблемы с местными органами власти. Пока еще рано говорить, что проблема решена полностью. Но, тем не менее, во дворах уже стало заметно чище. Все понимают, что любой неисправный, длительно не эксплуатируемый автомобиль — источник повышенной экологической опасности.

По словам Сергея Гладкого, в Беларуси зарегистрировано около 2 млн. транспортных средств. При средней эксплуатации 20 лет в год выбывает «из оборота» минимум 10 тысяч авто. Плюс страховые случаи. Таким образом, на утилизацию ежегодно поступают тысячи непригодных автомобилей.

Сейчас идет активное обсуждение в СМИ введения утилизационного сбора в России. Если утилизационный сбор однажды будет вводиться в Беларуси, то он будет равнозначным российскому. Впрочем, нельзя говорить, что это панацея. И в Российской Федерации еще идет апробация, наладка работы целостной системы, состоящей из множества юридических лиц, которые будут выполнять определенные функции, что требует тщательной подготовки и определенно-го времени. В Беларуси по этому поводу решений еще не принято, но, очевидно, правительство будет рассматривать опыт соседних стран, в первую очередь России, поскольку у нас очень схожие экономики.

Во всем мире программы по утилизации и по вторресурсам в целом строились на много-летнем опыте, это достаточно сложная схема: видов отходов очень много, а в автомобилях — особенно.

– Введение сбора — не самоцель, целью должно быть максимальное увеличение вторичных ресурсов, недопущение негативного влияния на окружающую среду, — подчеркнул Сергей Гладкий. — От полигонов нужно уходить. Западные предприятия-производители имеют основную задачу — доведение уровня использованных материалов при сборке нового транспортного средства до 90-95%. При создании новых моделей рассматривается полный цикл товара, от момента проектирования и выпуска до окончания эксплуатации. Все, что использовать больше нельзя, должно отправляться на свалку, остальное должно использоваться повторно.

таллов существует перечень лома, кото-рый предприятия принимают от населения. Наверняка, читатели помнят, как в 90-ые годы Россию и Украину захлестнул поток массовых случаев хищения проводов для последующей их сдачи в приемные пункты как лом цветного металла. Были такие происшествия и в Белару-си, хоть и не в таких масштабах, а все благода-ря существованию списка, о котором мы упомя-нули выше. И если снять провода похитителям удавалось, то сдать их в приемный пункт на тер-ритории нашей республики не представлялось возможным. Разве что рисковать и везти через границу к соседям-россиянам или украинцам.

— Некоторые несведущие люди называют «Вторчермет» свалкой, — продолжает свой рас-сказ Сергей Сергеевич. — Спешу разочаровать — это совершенно не свалка, а высокотехноло-гичное предприятие по переработке вторичных ресурсов. Мне удалось побывать на многих евро-пейских предприятиях аналогичного профи-ля. С точки зрения технологической обеспечен-ности — оборудованности, энергонасыщенности, мы находимся на достаточно высоком уровне. Здесь используются все мировые технологии. Что касается минского цеха и шредерной уста-новки, которую я вам покажу, — это самая круп-ная площадка в республике, наиболее оснащен-ная оборудованием для переработки всех видов металлолома.

До поездки в Гатово со словом «шредер» у меня ассоциировался измельчитель бума-ги и еще злодей из мультфильма про черепа-шек-ниндзя. Но вот перед глазами — уникаль-ная немецкая шредерная установка, способная измельчить пару автомобилей в минуту. На тер-ритории Беларуси это пока единственный обра-зец такого оборудования. В первом полугодии 2014 года такой же комплекс начнет работать в Гомеле. Производительность его впечатляет: 8 тысяч тонн металлолома в месяц, что составля-ет около 266 тонн в сутки.





Пройдя через огромные «зубы» разрывателя, автомобиль за 30 секунд превращается в металлолом мелкой фракции.



Этот исходный материал, содержащий некоторую часть неметаллических примесей, загружается на транспортер и направляется для размельчения в камеру. Ротор мощностью 2 тысячи лошадиных сил дробит металлолом на очень мелкие кусочки. Далее сырье подвергается частичной очистке от мусора и затем попадает в сепаратор, где происходит автоматическое разделение массы на черный и цветной металлы, примеси.

В итоге, из огромной кучи металлических отходов отделяется цветной металл и готовая продукция в виде шредерного лома – абсолютно чистого железа с минимальной (до 1%) засоренностью. Это наиболее востребованный продукт в мире. Основные его потребители в нашей республике – металлургический завод, перерабатывающий порядка 95% металлолома, образующегося в республике, а также предприятия, имеющие литейное производство, – МАЗ, тракторный завод, Гомсельмаш, БЕЛАЗ и другие.



Цветной металл отправляется на предприятие по переработке лома цветных металлов – «Белцветмет».

Польза и выгода от утилизации металлолома бесспорна. Для населения это возможность избавиться от ненужных вещей, получив при этом материальную выгоду, сделать чище окружающую среду и поддержать государство. Ведь экономически доказано, что использование вторичного металлолома в 10 раз выгоднее, чем получение металла из руды. Видимо, знакомое многим выражение, что «богатые потому и богаты, что предпочитают не тратить, а сберечь», не так уж и далеко от истины.

**Юлия ВЛАДИМИРОВА.**



# А без барьеров — проще и быстрее

Приходилось ли вам наблюдать за соревнованиями легкоатлетов в барьерном беге? Да-да, это там, где спортсменам приходится не только пробежать дистанцию, но и преодолеть череду специально установленных барьеров. Этот вид спорта лично мне напоминает процесс интеграции России, Беларуси и Казахстана в Таможенный союз (ТС) и Единое экономическое пространство (ЕЭП). В свое время каждая из стран, формируя национальное законодательство, установила нормы и правила, которые сегодня, в изменившихся условиях, стали барьерами на пути объединения, и преодолевать их теперь приходится в равной мере всем трем участницам «забега».

Сия аллегория (проще говоря, сравнение) не лишена смысла. Так, Президент Российской Федерации В.Путин, отмечая положительный эффект от формирования Таможенного союза — ВВП стран «тройки» в первом полугодии 2013 г. вырос на целых 1,7 %, обратил внимание на важность снятия таможенных и административных барьеров. Благодаря такой работе объем торговли в рамках ТС и ЕЭП в январе–августе прибавил 2 %. Еще бы: без барьеров бежать-то легче!

Однако немалое количество препятствий для эффективной интеграции, приходится признать, еще остается. О них, в частности, шла речь на состоявшемся в Минске пятом заседании Консультативного комитета по налоговой политике и администрированию при Коллегии Евразийской экономической комиссии (ЕЭК). Участники заседания организовали пресс-конференцию, чтобы рассказать об итогах своей работы.



Задачей Консультативного комитета, по словам **Министра по экономике и финансовой политике ЕЭК Тимура Сулейменова**, под председательством которого и прошло заседание, являются выявление и устранение всех возможных барьеров в области налогообложения. Эта сфера является весьма важной и для транспортных организаций, оказывающих свои услуги на экспорт: здесь и подтверждение нулевой ставки НДС, и взаимодействие в целях корректного налогообложения с контрагентами, работающими за рубежом, да, наконец, акцизы, от величины которых зависит стоимость каждого литра топлива! Вопросы вполне конкретные. Потому и работает комитет, что называется, не за идею (хотя и она важна), а за вполне понятные интересы общей экономики и субъектов хозяйствования трех стран. Отсюда и постановка многих вопросов, которые обсуждаются экспертами, носит «приземленный характер», а их решение позволяет облегчить или, по крайней мере, прояснить ситуацию для конкретных предприятий в ближайшем будущем.





Всего экспертами рассмотрено более 20 вопросов. Перечислять их все не станем – остановимся на отдельных.

### Акцизы будут расти

Вот акцизы – о них мы только что вспоминали, о них и продолжим.

На заседании Консультативного комитета по налоговой политике и администрированию обсуждались системные подходы к процессу сближения ставок акцизов. Об этом рассказал **Дмитрий Кийко, начальник Главного управления налоговой политики и доходов бюджета Министерства финансов Республики Беларусь**. Стороны договорились о закреплении положения, предусматривающего гармонизацию и сближение ставок акцизов в трех странах, в разделе «Налогообложение» договора о Евразийском экономическом союзе, который сейчас формируется. Гармонизация, как обещают экс-

перты, будет учитывать национальные особенности трех экономик. Пока же акцизная политика будет согласовываться на двусторонней основе с перспективой «вписать ее в треугольник» и вести этот процесс на трехсторонней основе.

Что касается непосредственно повышения ставок акцизов, то такой рост Дмитрий Кийко назвал неизбежным: он будет происходить во всех трех странах. Это гарантирует привлечение дополнительных доходов в бюджет. И рост цен на топливо, кстати, тоже...

### Бумаг станет меньше

Здесь же, на заседании Консультативного комитета по налоговой политике и администрированию при Коллегии ЕЭК, были окончательно отработаны изменения в протоколы о принципах взимания косвенных налогов по товарам, работам и услугам в государствах ТС и ЕЭП. Изменения предусматривают упрощение порядка администрирования нулевой ставки непосредственно для экспортеров.

В настоящее время, как отметила принявшая участие в заседании **Элла Селицкая, заместитель Министра по налогам и сборам Республики Беларусь**, чтобы получить нулевую ставку, экспортеру приходится «выуживать» соответствующее заявление от импортера. Это, по признанию самой Эллы Селицкой, вызывает трудности, связанные с передачей бумажного носителя с территории одного государства на территорию другого. В то же время изменения, о которых договорились стороны, предусматривают возможность электронного обмена информацией и должны существенно упростить механизм администрирования налога.

Теперь импортер будет предоставлять в электронном виде информацию об уплате налога при импорте налоговому органу своего государства, который, получив ее, передаст необходимые данные в налоговый орган экспортера на территорию другого государства. Заметим, передаст также с использованием электронного канала связи. Как результат такого оперативного взаимодействия, налоговый орган экспортера уве-

домляет экспортера (своего налогоплательщика) о том, что тот может получить нулевую ставку по НДС. Таким образом, бумажный документооборот уходит.

По предположению заместителя Министра по налогам и сборам, «если мы оперативно проведем внутригосударственные процедуры по согласованию протоколов, появится реальная возможность подписания необходимых документов в ближайшее время и соответственно произойдет упрощение порядка администрирования уплаты НДС для экспортеров нулевой ставки». Тимур Сулейменов, оценивая сроки реализации этого проекта в Евразийской экономической комиссии, выразил надежду, что такая возможность появится у экспортеров в Таможенном союзе уже в первом квартале 2014 года.

Но, может быть, было бы проще внедрить европейскую модель подтверждения нулевой ставки НДС? Оказывается, нет.

Дело в том, что отчетность экспортеров в Европе (представители белорусской налоговой службы с уверенностью говорят об этом) весьма велика, что «раздувает» объем налоговых деклараций. Чтобы этот механизм реально применить, контрагенту необходимо «до копейки» посчитать свои сделки при экспорте и направить сведения как в налоговые, так и в статистические органы. Такая отчетность объемная и затратная. Если говорить с точки зрения фискального органа, заметила Элла Селицкая, то европейская модель, безусловно, более интересная, поскольку позволяет точно взыскать все платежи. В Европе поставщик товара при его отгрузке получателю, находящемуся в другом государстве, чтобы применить нулевую ставку НДС, должен иметь достоверную информацию о том, что покупатель его товара является плательщиком НДС в том государстве, куда происходит отгрузка. А вот получить такую информацию совсем непросто...

В то же время модель подтверждения нулевой ставки НДС, которая работает на территории Таможенного союза, удовлетворяет запросы всех сторон: она действует вот уже три года и хорошо себя зарекомендовала во всех странах «тройки». Модель можно



назвать более прозрачной. Введение электронного документооборота, безусловно, на какое-то время отвлечет внимание налогоплательщиков, им необходимо будет разобраться в новом механизме, но уже скоро такой порядок сделает подтверждение нулевой ставки НДС значительно более простым, сгладит те шероховатости, которые создают определенный дискомфорт для налогоплательщиков сегодня.

### Одно общее резидентство

В ходе пресс-конференции ее участники ответили и на вопрос о необходимости унификации ставок НДС странами Таможенного союза для целей отмены принципа национального резидентства. Отмена этого принципа, сопряженная с необходимостью иметь одинаковые ставки НДС, по мнению отдельных экспертов, может существенно повысить эффективность логистической деятельности, развитию которой в Беларуси уделяется самое пристальное внимание.

Территорию, по которой перевозчику приходится преодолевать под таможенным сопровождением расстояние в несколько тысяч километров, допустим, из Алматы в Минск, Министр по экономике и финансовой политике ЕЭК назвал «не совсем единой таможенной территорией». Вместе с тем, по мнению Тимура Сулейменова, комплекс вопросов, связанных с отменой этого принципа (налоговых, таможенных вопросов, вопросов валютного контроля и административной ответственности за нарушение законодательства), настолько огромен, что ожидать его быстрого решения не приходится.

Унификация ставок НДС для отмены принципа резидентства, как заметил Тимур Сулейменов, может и не понадобиться: не нужно всем трем странам доводить ставку этого косвенного налога до тех показателей, которые действуют в России или Казахстане. В ЕЭК идентифицировали возможные трудности и определили перечень проблем, которые мешают, делая отмену принципа резидентства на сегодняшний день невозможной. Под этот список проблем будет подготовлен список мероприятий для их решения.



**Заместитель Министра финансов Республики Беларусь Максим Ермолович тоже высказал свое мнение:**

**«Косвенные налоги, это было определено, когда формировался Таможенный союз, являются частью налогового суверенитета каждой страны. Для Беларуси ставка НДС — наиболее существенный и важный источник не только доходов бюджета, но и налогового регулирования. Поэтому при существующей структуре доходов бюджета, нынешних бюджетных обязательствах снижение ставки НДС выглядит весьма проблематичным».**

Собственно, об этом говорилось уже не раз: страны Таможенного союза сильно отличаются по структуре доходов. Если в России и Казахстане НДС является важным источником, но есть и другие бюджетобразующие доходы, то в Беларуси поступления от уплаты НДС составляют 33 % всех доходов при существующей ставке налога. В связи с этим Максим Ермолович выразил надежду на то, что в решении «проблемы резидентства» можно обойтись без унификации ставок НДС и саму проблему решать другими способами. При этом НДС не должен быть препятствием для введения принципа «резидентства Таможенного союза». Это, конечно, станет дополнительной нагрузкой на таможенные и налоговые органы, но такой путь решения проблемы является меньшим из зол, и эксперты придерживаются того мнения, что именно этот путь будет верным.

**Вячеслав МИЛЬЯНЕНКО.**



# Затянувшийся РЕЙС

Зима в наших широтах, что тот русский: «сначала долго запрягает, потом быстро едет». Она, наконец, пришла — с первыми метелями, морозами, гололедицей. Самое время вспомнить о том, что дорога в эту пору может стать настоящим испытанием для автомобильной техники и водителя, даже самого опытного. И сегодняшняя невыдуманная история как раз об этом – об испытании. Испытанию для дружбы, для профессиональных и человеческих качеств.

Знакомьтесь, герой нашей рубрики – Николай Божко, водитель-международник с почти тридцатилетним стажем из брестской компании «Белтрансконсалт»... Его жизнь — целая вереница увлекательных историй, о которых кто-то только в книжках читает, историй непрекращающихся, перетекающих одна в другую. А как иначе – он все время в движении. Сейчас расскажет о случившемся с ним – и снова в рейс...

*Николай Божко (в желтой майке)  
с другом Дмитрием Павловым*







С сыном на ремонте

Впервые за руль Николай сел двадцатилетним молодым парнем и с тех пор с «баранкой» не расстанется. На международных перевозках работает с 1987 года. «Еще четыре года – и тридцать лет...», – задумчиво улыбается сидящий напротив меня водитель. А мечтать о поездках Николай начал давно, еще в детстве...

Так случается: кто-то хочет стать врачом, кто-то – космонавтом, а кто-то, как мой собеседник, водителем-международником, а по-простому дальнотойщиком. Выбор был осознанным. Отец Николая, кстати, тоже Николай, участник военных действий в зоне Карибского кризиса, в свое время, вернувшись после четырех лет службы, устроился работать водителем в автопарк № 12 г. Столина, где и отработал... около 46 лет! (в голосе Николая звучит неподдельная гордость.) Понятно, с самого детства Николай-младший при первой возможности оказывался у отца на работе, а тот, видя неподдельный интерес мальчишки к технике, старался что-то объяснить, показывать, брал сына с собой в рейс. В кабине отцовской «Колхиды» Николай Божко увидел Молдавию, Украину, Грузию... «Еще в детстве объехал весь Советский Союз», – хитро щурится Николай. Так в нем окрепла тяга к автомобилям, родилась любовь к своей будущей профессии.

Сама профессия, впрочем, не сулила молодому человеку легкой судьбы, но, кажется, не за «легким хлебом» сюда идут водители – тридцать лет назад, да и сейчас тоже. Едва вернувшись из армии и устроившись работать, Николай на своем первом МАЗе в начале июля 1986 года был направлен на устранение последствий аварии на Чернобыльской АЭС. Непосредственно в зоне аварии Николай с товарищами засыпали русло Припяти, воды которой еще недавно охлаждали атомный реактор. После того, как на машинах и людях сработали датчики-накопители радиации, ребят отправили в тридцатикилметровую зону: на этот раз они снимали и вывозили на машинах зараженный грунт. А вот вернуться в Столин уже не удалось: жителей города, пострадавшего в результате аварии, отселяли по более отдаленным

от места аварии уголкам страны. Да и оставаться в зараженном районе для ликвидатора последствий аварии было опасно. Забрав семью – жену и первого, недавно родившегося ребенка, – Николай перебрался в Брест. Говорит, город можно было выбирать, но как бросить, уехать далеко от родителей?..

Здесь, в Бресте, спустя какое-то время, он устроился в компанию «СИФ-Брест», филиал российской транспортной компании «Каматракс». Ею и сегодня, по словам Николая, руководит «человек доброй души и большого сердца» – Леонид Данилович Штейнберг. Именно в «СИФ-Брест» Николай начал работать, по его собственному выражению, «по-взрослому», ездить далеко. «Дания, Германия, Испания, Италия...», – мой рассказчик, не задумываясь, перечисляет самые отдаленные уголки Европы. Впрочем, ездил и в Россию. В «лихие 90-е» «ходил» на Урал и за него. Самый далекий рейс в то время был у него на Иркутск, это восемь тысяч километров. В пути случалось всякое, но Николаю, – он пожимает плечами, словно сам не верит в свою удачу, – везло. Никогда, по его словам, никому не заплатил он ни рубля, хотя, бывало, пытались и остановить, и подрезать, и на заправках «подкачивать»... «Если это происходило во время движения, – голос Николая начинает звенеть и становится жестким, – шел «в лобовую», не оставался»...

До 2008 года, когда Николай Божко пришел в «Белтрансконсалт», он успел поработать еще в нескольких транспортных компаниях, в том числе и в Набережных Челнах, что в России. В брестской компании, как он сам признается, сейчас «работается легко». В России нередко каждый водитель должен быть «и швец, и жнец», отвечать практически за все – за загрузку, за оформление груза... одним словом, за любую мелочь. Водитель и экспедитор в одном лице. Здесь же все по-другому: каждый участок работы доверен отдельному специалисту, что, разумеется, существенно облегчает работу водителя, которому остается только сесть за руль тягача и доставить груз к месту назначения...



История, ради которой мы встретились с Николаем Божко, впрочем, произошла еще до того, как он оказался в «Белтрансконсалте». «Поездка тогда выдалась тяжелой», – протяжно, словно погружаясь в воспоминания, произносит Николай и начинает рассказ:

– Я тогда работал в компании «КЭб». Год сейчас точно не вспомню – то ли 2006-й, то ли 2004-й... Разгар зимы, январь... Загрузился я в Берлине, косметикой. Ехать нужно было на Алма-Ату. Только выехал в сторону Бреста, звонит мне Владимир, муж моей старшей сестры, тоже дальнбойщик. Взял он груз одежды в Польше и должен был ехать, как и я, в Казахстан. Понятно, решили ехать вдвоем. У меня, правда, машина была получше – «Iveco», свеженькая, полный автомат, а у швагера моего (так по-литературному, да?) – старенький «MAN», «паровоз» так называемый. Это – знаете? – когда к машине прицеп, а не полуприцеп цепляется...

Поехали мы, красиво прошли Москву, добрались до Нижнего и где-то под Чебоксарами, в Чувашии, вместе с окрестными морозами начались у Володи проблемы. Стали тормоза пропадать, – лампами паяльными разогревали постоянно. Морозы еще больше усилились, градусов за двадцать упала температура – прибавились проблемы с топливным оборудованием. Глохнет машина – делай, что хочешь! И, не доезжая километров тридцать до Набережных Челнов, машина полностью у него отказала, заглохла, ...умерла.

Звоню я Штейнбергу – я у него работал, помните? – в Набережные Челны. ...Знаете, бывают такие люди – им позвонишь, попросишь помочь, и они хоть на край света приедут! Да я сам поеду, если меня товарищ позовет! Вот и Штейнберг с главным инженером компании Алексеем Вартаняном, такие. Позвонил – сказали «ждут», организовали «теплый бокс». На свой страх и риск цепляю Владимира, сцепка получилась длиннющая, но поехали. По чуть-чуть, по чуть-чуть... добрались. Стали на ремонт. Мой директор, Алексей Корчашкин, когда я ему позвонил, сказал дальше вместе ехать: «Не бросать же родственника одного в беде!».

На ремонт ушло дня три-четыре. Ехали до Алма-Аты долго, объем у прицепа Владимира сто двадцать кубов, потому колеса маленькие, а там уже замело везде – не проехать. Но как-то удалось. Меня в Алма-Ате быстро выгрузили и загрузили табаком на Польшу, а Владимиру пришлось еще остаться на какое-то время...

Выехал. Доехал до Балхаша – есть на озере Балхаш город с таким же названием. Там заночевал и с утра пораньше отправился дальше. Думаю, до конца дня до Петропавловска проскочить успею. Это больше тысячи километров, но зато оттуда уже Россия почти видна. Выспался и – проходи границу. Резон свой в этом был, границу пройти там никогда не было простым делом, кто ездил – знает.

Раннее утро, еду, звезды – почти над машиной. Вы когда-нибудь были в Казахстане? Нет? Доведется побы-

вать – посмотрите, звезды в Казахстане очень низко. Кажется, рукой достать можно, если потянуться... Мороз градусов двадцать. Начало светать и практически одновременно с рассветом впереди показалась туча. Очень быстро поднялся ураганный ветер, мороз опустился еще ниже. В тех местах вообще с погодой что-то странное творится – все говорят. Это район между Балхашом и Карагандой, именно там Байконур, Байконьр – по-ихнему, находится. Когда корабли в космос запускают, там даже летом снег выпадать может. Кроме прочего, еще низина там, своего рода труба между сопок, ветер дует хорошо... Машина едет и слава Богу! Знаете, никогда я не жалел денег на хорошую солярку, может поэтому и двигатель не замерзал – коробка, бывало, за ночь заколеет, амортизаторы... По метру, по метру поддегаешься, масло разгонишь – и в путь...





...Между тем ветер перешел в буран. Встречного транспорта не видать: казахи в таких случаях – когда штормовое предупреждение, – перекрывают выезды из городов. Проще иную горячую голову остановить, чем потом в буране искать и назад, в «цивилизацию» вытаскивать. А я вышел-то рано, остановить меня некому было... Думаю, буду ехать дальше, проскочу, груз устойчивый, ехать можно... До Караганды оставалось еще километров двести тридцать. В какой-то момент я просто потерял ориентир: все – небо и земля – слилось в одну сплошную белую пелену. Щетки счищают снег уже не успевали, фары пробить снежную стену не могли. А снег все сильнее и сильнее. Я понимаю, что скоро должна быть Караганда, но где она?.. Там птицефабрика еще недалеко на горочке стоит – вот бы у нее переждать! Я уже все глаза проглядел: не появится ли? Не видно ничего, ползу на ощупь.

И тут смотрю: впереди стоит легковушка. Силуэт ее едва заметен, но различим. Подъехал, остановился. Объезжать опасно: за метр уже ничего не видно, начнешь объезжать – можно в кювет угодить. Через свою дверь выйти не могу: ветер как раз с этой стороны. Выбрался через правую дверь – и к машине. Фары у нее не горят, двигатель не работает, движения в ней не видно... Стучу – открывают. В машине пятеро: двое мужчин, женщина и двое детей. Где находимся – объяснить не могут, сами растерялись. Вернулся в машину, включил аварийку, габариты, решил переждать буран. Минут через пять подходит один из находившихся в легковушке, говорит: «Замерзаем, брат...». Я говорю: «Давайте ко мне все, раз такое дело». Перешли они, а в кабине тоже

«не экватор». Работали двигатель и автономное отопление и температура при этом не поднималась выше градусов семи-восьми. Достал я покушать, поел. Все пошло в ход – и тушенка белорусская, и все, что было припасено.

Буран не стихал. Я даже поспать успел – не знаю сколько. Часов пять простояли, наверно. Просыпаюсь, слышу: мой двигатель «задыхается», колотит его все-го. Вылез из «спальника», сел за руль, пробую газовать – двигатель глохнет. Понимаю, что дело не в топливе – снегом воздухоочиститель забило. Находится он как раз с левой стороны: снег прямо в него летит! А двигатель работает, он и рад сосать все, что летит в него! В кабине были теплые вещи, баллон с газом – не замерзли бы, но перспектива остановки двигателя совсем не улыбалась. Еще через какое-то время ветер, наконец, успокоился: стало тихо, кабину перестало болтать. Отодвинул шторку, – а надо сказать, в «Iveco» шторы очень хорошо тепло держат, если бы не они, в кабине вообще минусовая температура была бы. С левой стороны – белая пелена. Опускаю стекло, а за ним – снег. Пробую толкнуть его – не получается, я сильнее – ничего! Очень много снегу снаружи! Закрыл стекло. Времени было часов пять утра. Решили дожидаться рассвета и пытаться выбраться из машины.

На рассвете мы опустили стекло с правой стороны, и один из казахов буквально прорыл нору – с полметра копал – в снегу, в плену которого оказалась машина. Вылез он, освободил правую дверь, и мы смогли выйти. Обошел машину, смотрю: левая сторона фуры наполовину замечена. За моей фурой стоит автобус, такой

же в снегу, доверху «забитый» гастарбайтерами, дорога в снегу, сугробы на ней намело высотой метра полтора. Впереди легковушку засыпало – вообще не видно! Просто снег и все!

Первым делом я, конечно, освободил воздухоочиститель. С каким же облегчением вздохнул двигатель! Простояли мы в том снегу еще сутки. Бурана, правда, уже не было, но и двинуться с места мы сами не могли. Лишь на следующий день к обеду приехали военные БТРы и ротор снегоуборочный, трактор такой, который снег на обочину выбрасывает. Техника пробила одну колею в снегу и путь, наконец, был свободен.

Как оказалось, до птицефабрики, к которой я так торопился, не доехал каких-то тридцать километров... Если бы не те «Жигули» передо мной, может быть, я бы и успел? А может быть, на той дороге мы были просто нужны друг другу – вот и встретились... Кто знает, как обернулась бы вся эта история для пассажиров замерзающей легковушки? Так что, может и не случайно...

А я... поехал дальше. Как в песне поется: «Под пение шин и шурианье дорог спешу на загрузку, а там уже вечер... Я скоро приеду. Хранит меня Бог...».

Правда, храни, Бог, водитель, тебя в пути!..

**Вячеслав МИЛЬЯНЕНКО.**

**P.S.** Редакция журнала «TIR» искренне поздравляет Николая Божко с заслуженной наградой — Почетным дипломом МСАТ. В числе 86 белорусских водителей в 2013 году водитель-международник из брестской компании «Белтрансконсалт» удостоен престижной награды, которая вручается водителям, занятым в перевозках и имеющим непрерывный стаж работы не менее 20 лет, преодолевшим на своем транспортном средстве более 1 миллиона километров. Награды удостоиваются настоящие профессионалы, водители, которые вносят весомый личный вклад в популяризацию своей профессии, сохраняют преданность своему предприятию и обладают высокими моральными и личностными качествами. Отсутствие нарушений правил дорожного движения, таможенных или административных процедур, взысканий со стороны нанимателя в течение последних 5 лет также является необходимым условием для получения награды МСАТ.



# На дорогах Таможенного союза: либерализация или дискриминация? Взгляд из Казахстана

Вопрос о справедливой и экономически целесообразной организации рынка грузовых автоперевозок в рамках Таможенного союза, объединившего Российскую Федерацию, Республику Беларусь и Республику Казахстан, затрагивает экономические и социальные интересы каждого из государств. Противоречия, возникшие между грузоперевозчиками стран — участниц ТС, до сих пор окончательно не урегулированы, каждая из сторон приводит свои аргументы и выдвигает свои обвинения. Будет ли найдено комплексное и взаимоувязанное решение, удовлетворяющее всех заинтересованных и учитывающее экономические интересы каждого из членов Таможенного союза?

Эти и другие злободневные, зачастую острые вопросы наш корреспондент Ольга ГОРБАЧЕВА откровенно обсуждает сегодня с Алпысбаем АБИЛЬДАЕВЫМ, главным специалистом отдела развития международных перевозок КазАТО.





— **Действительно ли Казахстан в рамках Таможенного союза «оттягивает» либерализацию рынка транспортных услуг?**

— Казахстан всегда был сторонником введения безразрешительной системы на осуществление транзита и двусторонних перевозок. И подтверждением этого тезиса является подписание 24 ноября 1998 года в Москве представителями правительств Беларуси, Казахстана, России и Кыргызстана Соглашения о международном автомобильном сообщении, которое предусматривает безразрешительную систему на перевозки грузов между территориями указанных государств или транзитом внутри созданного этими государствами Транспортного союза через их территорию. К сожалению, на практике Соглашение о международном автомобильном сообщении не работает, поскольку до сих пор оно не ратифицировано Республикой Беларусь.

Кроме того, 25 апреля 2013 года подписан Протокол о внесении изменений в Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Республики Беларусь о международном автомобильном сообщении от 19 сентября 2004 года, а также Исполнительный протокол о правилах применения Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Республики Беларусь о международном автомобильном сообщении от 19 сентября 2004 года, который предусматривает безразрешительную систему на двусторонние перевозки и транзит по территориям обоих государств. В настоящее время в соответствии с законодательством осуществляются внутригосударственные процедуры, необходимые для его вступления в силу. А что касается перевозок в/из третьих стран и каботажных перевозок, то Казахстан категорически возражает против введения безразрешительной системы на такие перевозки и снятия ограничений на каботажные перевозки, поскольку рынок транспортных услуг по перевозке грузов в/из третьих стран и внутри государства является одним из важных сегментов экономики каждого государства и неразрывно связан с экономическими инте-

ресами национальных перевозчиков как субъектов хозяйствования. В данном случае мы говорим о казахстанском рынке таких транспортных услуг, на котором работают наши грузоперевозчики. Они обеспечивают социально-экономическую стабильность транспортных предприятий и организаций, вносят свой вклад в наполняемость бюджета, создают рабочие места. Их экономические интересы нельзя не учитывать.

— **Как на Ваш взгляд, должна происходить эта либерализация?**

— Казахстан сделал все для либерализации рынка двусторонних перевозок и транзита в рамках ТС. Осталось осуществить проведение процедуры ратификации Республикой Беларусь вышеуказанного Протокола по внесению изменений в Соглашение о международном автомобильном сообщении. В соответствии с Соглашением между Казахстаном и Россией транзитный проезд по их территориям и двусторонние перевозки уже осуществляются на безразрешительной основе.

— **Существуют ли в этой связи препятствия для либерализации на законодательном уровне?**

— Как я уже подчеркивал, для того чтобы реализовать переход на безразрешительную систему для транзита и двусторонних перевозок в рамках ТС, необходимо максимально ускорить процесс ратификации сторонами Протокола заседания казахстанско-белорусской смешанной комиссии по внесению изменений в Соглашение между Республикой Казахстан и Республикой Беларусь.

— **Какие противоречия возникают в настоящее время между перевозчиками Казахстана и их коллегами из России и Беларуси?**

— В соответствии с Соглашением об организации транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Таможенного союза, подписанным 22 июня 2011 года, Республикой Казахстан с 1 июля 2011 года был снят транспортный контроль с казахстанско-российской границы. А на внешней границе Таможенного союза ни белорусской, ни российской

сторонами не осуществлялся транспортный контроль автотранспорта, следующего в направлении Казахстана, так как данное соглашение, не ратифицированное Российской Федерацией в течение двух лет, не действовало вплоть до 8 апреля 2013 года.

В результате казахстанский рынок транспортных услуг захватывается иностранными операторами, что наносит огромный социально-экономический ущерб государству. Доля казахстанских операторов в общем объеме перевозок на Казахстан сократилась с 36,3% в 2009 году до 20,3% — в 2012.

Только за 2012 год иностранными операторами из третьих стран на Казахстан было выполнено более 7 тыс. рейсов без соответствующих разрешений. При этом бюджет страны недополучил более \$7 млн. в виде налога, казахстанская составляющая в объеме транспортных услуг сократилась на \$70 млн. При этом потеряно около 2 тыс. рабочих мест. Кроме того, перевозчиками России и Беларуси сверх годовой квоты были выполнены 1793 и 1131 рейс соответственно. А за 9 месяцев текущего года российскими перевозчиками на Казахстан из третьих стран уже выполнен сверх годовой квоты 1731 рейс, белорусскими операторами — более 400 рейсов. На сегодняшний день перевозки иностранными операторами на Казахстан без соответствующих разрешений, к сожалению, продолжают...

**Взгляд на ситуацию белорусской и российской сторон будет отражен в других номерах журнала «TIR (TransInfoRoad)».**



# Ямка на ямке...



Совершенно точно установлено, что протяженность сети автомобильных дорог общего пользования Республики Беларусь на сегодняшний день составляет 85,668 км, из которых 15,476 км — республиканские дороги и 70,192 км — местные. При этом по оценке специалистов Министерства транспорта и коммуникаций около 85% белорусских дорог требуют ремонта. А ремонт, как водится, требует финансирования, которого пока хватает всего только на... 60 км в год. Таким образом, вывод из этих несложных рассуждений напрашивается сам собой: белорусские трассы, которые когда-то были гордостью нашей страны, переходят в разряд хронической “головной боли” для транспортников, дорожников и просто водителей.



## Нужны новые дороги

Строительство новых дорог — это единственный пункт государственной программы “Дороги Беларуси” на 2006–2015 годы, который выполняется полностью, хотя финансирование идет в основном за счет иностранных кредитов. Так, например, нынешнее строительство на участке Осиповичи–Бобруйск трассы М-5 осуществляется за деньги Всемирного банка. На строительство участков Жлобин–Гомель и Бобруйск–Жлобин получен китайский кредит, причем строительные работы на двух последних отрезках трассы М-5 планируется закончить в 2014 и 2015 годах соответственно. В плане дорожников на краткосрочную перспективу — приведение в пригодный для эксплуатации вид трассы Р-23 Минск–Микашевичи на участке от столицы до Слуцка. То же можно сказать и о дороге М-6 Минск–Гродно с ответвлением М-7 на Вильнюс, поскольку это часть международного транспортного коридора. Планируется, что основная финансовая нагрузка по реализации новых проектов ляжет на Банк развития, но принципиальной договоренности в этом плане пока не достигнуто.

## Дорожка гладкая да ровная?..

На следующий год дорожниками запланировано провести капитальный ремонт на 60-километровом участке дорог и привести в порядок 10 мостов. План текущего ремонта предусматривает 800 км. Но, как показывают расчеты, эти объемы не смогут улучшить состояние сети белорусских дорог и даже просто сохранить его на прежнем уровне. В идеале цифры должны быть такими: 400 км капитального ремонта и 1000 км — текущего. Именно такую потребность в ремонтах трасс определяет специальная диагностика, которая позволяет отслеживать динамику и делать прогнозы состояния дорог. А пока основной ремонт на наших дорогах — ямочный, хотя международная практика уже давно доказала, что

ямочный ремонт является самым неэффективным с точки зрения использования средств. Но когда встает вопрос о ремонте 15 тысяч км дорог, перед дорожниками возникает неминуемая дилемма: потратить все выделенные финансы на “заделывание ям” или качественно отремонтировать несколько километров? К сожалению, чаша весов склоняется в сторону ямочного ремонта. А почему? Причина понятна: недостаток средств. И при этом нетрудно спрогнозировать, что при таком подходе ям на наших дорогах с каждым годом будет все больше и больше...

## Актуально!

По информации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, размещенной на его официальном сайте, в настоящее время осуществляются ремонт и реконструкция следующих участков дорог и искусственных сооружений:

| п/п | Титул автодороги                                    | Участок (км), вид работ                         | Сроки ограничения движения |
|-----|---|---|----------------------------|
| 1.  | М-1/Е30 Брест — Минск — граница РФ                  | 226,06 — 227,0 строительство                    | До 31.12.2013              |
| 2.  | М-5 Минск — Гомель                                  | 138,1 текущий ремонт моста                      | До 01.01.2014              |
| 3.  | М-6 Минск — Гродно — граница РП (Брузги)            | 211,0 — 217,6 реконструкция                     | До 31.12.2013              |
| 4.  | М-7 Минск — Ошмяны — граница Литвы (Каменный Лог)   | 126,5–127,5 строительство транспортной развязки | До 31.12.2013              |
| 5.  | М-8 граница РФ — Витебск — Гомель — граница Украины | 235 — 240 капитальный ремонт                    | До 01.06.2014              |
| 6.  | М-10 Граница РФ — Гомель — Кобрин                   | 441,3 — 451,3 капитальный ремонт                | До 31.12.2013              |
| 7.  | Р-7 Каменец — Жабинка — Федыковичи                  | 29,076 реконструкция моста                      | До 31.12.2014              |
| 8.  | Р-8 Лунинец — Пинск                                 | 29,439 ремонт моста                             | До 31.12.2013              |
| 9.  | Р-21 Витебск — граница Российской Федерации         | 31,797 — 38,0; 40,3 — 43,3 реконструкция        | До 01.07.2014              |
| 10. | Р-93 Могилев — Бобруйск                             | 26,353 реконструкция моста                      | До 01.08.2014              |
| 11. | Подъезд к г. Кобрин                                 | 1,862 ремонт моста                              | До 31.12.2013              |

Одной из основных причин острого недостатка денег на ремонт дорог является ликвидация Дорожного фонда, за счет которого ранее осуществлялись все необходимые работы на белорусских дорогах. Хотя целью такого решения было создание в стране благоприятных условий для ведения бизнеса в дорожной отрасли, на практике все получилось иначе.

Если бы дорожный фонд в свое время удалось сохранить, то сегодня там было бы собрано около 13,5 триллиона белорусских рублей (для сравнения: в 2014 г. для финансирования нужд дорожного хозяйства предусмотрено только 3 триллиона).



И денег тогда хватило бы на все, что планировалось, в том числе и на выполнение программы “Дороги Беларуси”. В Минтрансе даже спрогнозировали, что в случае сохранения Дорожного фонда:

- все искусственные сооружения соответствовали бы габаритам и грузоподъемности транспорта и не пришлось бы закрывать для движения отдельные участки, как, например, сейчас из-за аварийности закрыт обход Бобруйска;
- индекс ровности белорусских дорог удалось бы улучшить в два раза. Справочно: сегодня этот показатель в Республике Беларусь составляет 4,8 (на 1 км дороги приходится 4,8 метра неровностей), в то время как на новых дорогах он должен составлять 1,5;
- 12 городов Беларуси получили бы обходные дороги;
- можно было бы отказаться от введения сезонных ограничений движения.

#### Самые-самые...

Самой лучшей дорогой в нашей стране, по мнению специалистов, сегодня является трасса М-4 Минск-Могилев. Она стала первой белорусской автомагистралью высочайшего уровня: по две полосы движения в каждую сторону, разделительные тросы, сеточное ограждение от животных и разрешенная скорость движения 120 километров в час. Сейчас завершаются ремонтные работы на участке 21-41-й км, а также на подъезде к Могилеву. Пока остаются нерешенными вопросы с маршрутным ориентированием, скоростным режимом и дорожными знаками, но за предстоящую зиму все недостатки планируется устранить, и тогда М-4 действительно станет образцово-показательной дорогой страны.

Самой проблемной для дорожников является сегодня трасса М-10, которая связывает участок Брест-Пинск-Мозырь и Гомель. Основная сложность состоит в цементно-бетонном покрытии дороги, которое, в отличие от асфальтобетона, лежит долго, однако ремонту не поддается. В Германии,



например, такие дороги просто демонтируют. У нас же по подсчетам дорожников ремонт такой трассы обойдется в 1 триллион белорусских рублей.

Тысячи километров проблемных дорог в Витебской области, причем, как говорят специалисты, дороги не просто разбиты — они морально устарели, поскольку проектировались для транспорта с нагрузкой не больше 6 тонн на ось.

Самая аварийная дорога — Р-23, особенно на участке Минск-Слуцк, потому что трасса просто не справляется с нагрузкой и интенсивностью движения. Ее в ближайшем будущем планируется усовершенствовать и перевести в разряд дороги первой категории.

Ольга ГОРБАЧЕВА.

## ЛОГИСТОН

### ВАШИ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ

Поздравляем всех своих клиентов и партнеров с  
**Рождеством и Новым 2014 годом!**  
Желаем успехов, счастья и процветания!

Мы рады предложить вам:

► доставку **Ваших грузов** автомобильным транспортом в рамках 24 часов

► доставку **сборных грузов** по очень привлекательным ценам

► **курьерскую экспресс доставку**

► онлайн поддержку **call-центра**

(017) 385-11-73 info@logiston.by  
(044) 734-33-25 www.logiston.by





# «Хавьер» не страшен нам теперь

## Опыт снежного урагана — на вооружении у дорожников

По прогнозам синоптиков, в ближайшее время на территории Беларуси ожидается понижение температуры, которое будет сопровождаться дождем, переходящим в мокрый снег. Одной из важнейших задач дорожной службы в этот период является обеспечение круглосуточного бесперебойного и безопасного движения. Учитывая опыт прошлогоднего циклона «Хавьер», сейчас, в преддверии зимнего сезона, дорожники уделяют этому вопросу особо пристальное внимание. Ведь именно такие «удары стихии» наглядно демонстрируют, что к катаклизмам природы надо готовиться заблаговременно, дабы встретить их во всеоружии и не допустить неприятных для всех нас последствий.

Готовы ли дорожники к зиме? Об этом наш корреспондент Юлия ВЛАДИМИРОВА узнавала в двух организациях – Управляющей компании холдинга «Белавтодор» и ГП «Гордорматериалы».





## О дорогах республиканского значения

Дорожные организации Минтранса, обслуживающие сеть республиканских дорог, располагают необходимыми материально-техническими ресурсами, которые позволяют обеспечить устранение зимней скользкости в установленные директивные сроки.

К предстоящему зимнему периоду в дорожном хозяйстве реализован комплекс подготовительных мер. В частности, разработаны планы-графики, в которых предусматривается закрепление за участками дорог машин, механизмов, водительского состава и рабочих на зимний период 2013–2014 годов. Завершена работа по ремонту и подготовке снегоочистительной и пескосолеораспределительной техники.

На дорогах установлены снегозадерживающие щиты, колья, сигнальные вехи, заготовлены противогололедные материалы. По состоянию на 25 ноября, в арсенале предприятий республиканских автодорог уже имеется 419 тыс. тонн песчано-соляной смеси и 56 тыс. тонн чистой соли, а также складированные органоминеральные смеси для ямочного ремонта в зимний период.

Реализуются мероприятия по приведению в порядок республиканских автомобильных дорог и искусственных сооружений: ямочный ремонт (к сведению, с начала года ликвидировано 723 тыс. м<sup>2</sup> ямочности), герметизация трещин и деформационных швов, профилирование обочин.

С 1 ноября в предприятиях республиканских дорог организовано круглосуточное дежурство для сбора оперативной информации о состоянии проезжаемости по автомобильным дорогам, обеспечения безопасности движения и своевременного принятия мер по выполнению работ по зимнему содержанию автомобильных дорог.

С 1 февраля текущего года работает единый короткий номер диспетчерских служб организаций республиканского дорожного хозяйства – «125». Этот номер единый для всей сети республиканских дорог Беларуси. Поступающие

на него сигналы позволяют дорожным службам более оперативно реагировать на ситуацию в целях обеспечения безопасных условий для движения транспорта. Набрав «125» в любом регионе страны, участники дорожного движения смогут сообщить важную информацию либо высказать претензии по поводу дорожных условий на той или иной республиканской дороге. Если полученная информация относится к компетенции дорожных служб республиканского дорожного хозяйства, она не останется без внимания и соответствующего реагирования. Кроме того, при необходимости к решению проблемы будут привлечены другие экстренные и аварийные службы. Важно отметить и тот факт, что в случае звонка на номер «125» осуществляется переадресация в нужном направлении в зависимости от региона, из которого вызывается служба. Таким образом, в Могилевской области звонок поступает в диспетчерскую службу РУП «Могилевавтодор», в Минской – в диспетчерскую службу РУП «Минскавтодор-Центр» и т.д. Информация о едином номере отображена на информационных щитах, установленных на въездах на республиканские дороги.

Необходимо обратить внимание на то, что зимняя скользкость образуется практически одновременно на значительном протяжении, а ее устранение связано с существенными затратами времени, технических и трудовых ресурсов, что обусловлено выполнением большого объема работ в сложных условиях. Попросту говоря, одновременно обработать либо очистить от снега все дороги и сразу невозможно. Поэтому в Правилах дорожного движения прямо говорится, что при выборе безопасной скорости движения водитель должен учитывать дорожные и метеорологические условия и принимать в случае необходимости меры к снижению скорости, вплоть до остановки транспортного средства.

Все автомобильные дороги разделены на несколько уровней требований к их эксплуатационному





состоянию в зависимости от народнохозяйственного и административного значения той или иной дороги, а также от интенсивности движения на ней. Исходя из такой градации, установлены конкретные директивные сроки для обработки покрытия противогололедными материалами и его очистки от снега.

В случае, если гололедица не ликвидирована в установленные сроки, скорость движения транспорта может быть ограничена. И еще один момент: за ДТП, произошедшие в период выполнения работ по устранению зимней скользкости во время выпадения осадков и до наступления директивного времени, дорожные организации ответственности не несут.

### Минская кольцевая автодорога

К государственному предприятию «Гордорматериалы» кольцевая автодорога перешла 10 февраля 2013 года незадолго до пресловутого урагана «Хавьер». Весь этот неполный год предприятие занималось наведением порядка, текущими ремонтами. Из 1 млн. 200 тыс. м<sup>2</sup> проезжей части было заменено 500 тысяч, или 40% верхнего слоя дорожного покрытия.

– Мы долго готовились принимать МКАД от старых владельцев – ДЭУ-10: перенимали опыт,

принимали технику, – рассказал главный инженер предприятия Максим СИЛЮК. – Дополнительно к 10 единицам транспорта, переданного прежними хозяевами, было закуплено еще 30 единиц, для чего из бюджета было выделено порядка 40 млрд. рублей. Приняли на работу дополнительный персонал. Кстати, некоторые сотрудники ДЭУ-10 не захотели менять место работы и остались обслуживать МКАД под руководством нового владельца.

Заготовкой песчано-соляной смеси на специализированном оборудовании предприятие начало



**С**егодня, получив опыт борьбы с последствиями стихии, на предприятии спокойно, в штатном режиме, ждут наступления зимы и возможных ураганов не страшатся. Уже отремонтирована и готова к эксплуатации вся снегоуборочная техника: шнеки, комбинированные машины, песко-солеразбрасыватели, трактора-щетки. Вся техника прошла техническое обслуживание и готова к бою со стихией. В дополнение к имеющейся приобрели еще 10 единиц мощной техники – автомобили МАЗ с пескосолераспределительным оборудованием с отвалами, роторы для выброски снега, грейдеры, погрузчики «Амкодор». Вся техника отечественная, но по параметрам она ничуть не хуже импортных аналогов, к тому же проверена в «деле», да и проблем с поставкой запчастей, если они понадобятся, не будет.



заниматься еще в августе, на своих производственных территориях в промзоне Шабаны. За три месяца было заготовлено 70% от всего количества, необходимого для посыпки МКАД. А всего для кольцевой автодороги необходимо 12 тыс. тонн песчано-соляной смеси и около 3 тыс. тонн чистой соли. Готовый реагент развезли на два производственных участка – в Озерце и Боровой.

Немаловажно и то, что диспетчерская служба работает в круглосуточном режиме.

#### **А сейчас – прогноз погоды**

По данным синоптиков, в Беларуси предстоящей зимой температурный фон будет соответствовать средним многолетним значениям. В декабре — средняя температура: от -2 до -5 °С, в январе — немного выше климатической нормы, которая составляет -5...-8 °С, а в феврале — -4...-8 °С. Одна-

ко приходится признать, что климатические, или сезонные, прогнозы во всем мире пока находятся в стадии научного поиска и их оправдываемость составляет всего 60–70%.

Но пока, в эти декабрьские дни, наверное, не стоит думать о непредсказуемых «сюрпризах» природы. Как, впрочем, нельзя и недооценивать возможность их внезапного появления подобно прошлогоднему неистовому «Хавьеру». И в первую очередь всем пользователям дорог необходимо строго и неукоснительно соблюдать правила дорожного движения, а также быть предельно внимательными и осторожными при выборе скоростного режима, адекватного погодным и дорожным условиям.

**Юлия ВЛАДИМИРОВА.**

#### **БУДЬТЕ В КУРСЕ!**

О новой разработке Национальной академии наук Беларуси – дорожном реагенте на основе соли с добавлением антикоррозийной добавки, включающей в себя отходы сахарного производства, – в СМИ уже сообщалось. Новый реагент более экологически чистый, он снижает негативное воздействие на металл, обувь и окружающую среду в целом. Это вещество уже используется в некоторых городах США и Европы, т.к. в отличие от песчано-солевой смеси оно не развеивается ветром, а также остается эффективным при крайне низких температурах. Смесь реализуется через столичное предприятие «Жилкомплект». В службе снабжения этого предприятия рассказали, что данное средство обладает высокой антикоррозийной способностью, а главное – дешевле на 10 процентов, чем обычная песчано-соляная смесь. Но пока основные ее покупатели – предприятия столицы.



# Рынок дизельных авто: от Китая до США

## Соединенные Штаты: грядет дизельный бум

**Регистрация новых автомобилей.** Автомобили с дизельными двигателями на данный момент составляют всего 1% от общего количества новых автомобилей, регистрируемых в США. Тем не менее, ожидается, что доля рынка значительно вырастет в будущем в связи с появлением все большего числа дизельных моделей. По оценке Bosch, дизельные автомобили смогут занять 10% рынка легковых автомобилей уже к 2018 году.

**Изменение рыночных условий.** Новый закон о сокращении выбросов, предусматривающий налоговые льготы для автомобилей с низким потреблением топлива, открывает большие возможности для дизельного рынка. При этом важно помнить, что только в 2012 году рынок малотоннажных автомобилей в США вырос на 13,3%.

**Расширение модельного ряда.** Несколько европейских производителей уже продают на рынке

США пассажирские автомобили, оснащенные современными дизельными технологиями. В 2013 году американские производители также начали выпускать дизельные версии своих автомобилей. Ожидается, что к 2017 году количество таких моделей в Северной Америке увеличится до 60.

**Коммерческий транспорт.** В 2012 году минимум 45% всех малотоннажных коммерческих автомобилей были зарегистрированы в Северной Америке. При этом в США и Канаде в 2012 году были зарегистрированы 14% всех крупнотоннажных коммерческих автомобилей, большинство из которых, согласно статистическим данным, работают на дизельном топливе.

## Китай: время технологий следующего поколения

**Законодательство в сфере снижения выбросов.** В настоящее время в Китае сосредоточен всего 1% рынка дизельных пассажирских автомобилей. В июле 2013 года был принят экологический стандарт

China 4, который выдвинул еще более жесткие требования к коммерческим автомобилям. Вероятно, что результатом принятия этого стандарта станет постепенное увеличение спроса со стороны китайских покупателей на дизельные технологии следующего поколения, например такие, как система common-rail.

**Авторынок.** По состоянию на 2012 год, на 1000 жителей Китая приходилось около 37 пассажирских автомобилей. Учитывая стабильно высокий уровень экономического роста, это говорит о значительном потенциале рынка. Для сравнения, в Европейском Союзе на 1000 жителей приходится около 500 автомобилей.

## Индия: страна дизельных автомобилей на пути к урбанизации

**Доля дизеля.** В 2012 году Индия занимала второе после Европы место по числу пассажирских





автомобилей, а это около 15% всего рынка. Сейчас дизельные автомобили составляют более половины от общего количества зарегистрированных в последнее время пассажирских авто. При этом важно учитывать, что в начале 2012 года всего 16 из 1000 жителей Индии владели автомобилем.

**Урбанизация.** В настоящее время около 30% населения Индии живет в городах и пригородных районах. Дальнейшая урбанизация означает необходимость улучшения инфраструктуры, которая бы смогла справиться с неизбежным увеличением плотности движения. Также на рост популярности дизельных автомобилей повлияет расширение географии внутренней торговли и, соответственно, увеличение потребности в перевозке все большего количества товаров.

**Сезон дождей.** Ежегодный сезон дождей в Индии означает регулярное увеличение спроса на тракторы и другую сельскохозяйственную технику в определенное время года. Потому неудивительно, что Индия – ведущий мировой производитель трехколесных тракторов и другой трехколесной техники.

#### **Бразилия: дизелю не место на пассажирских автомобилях**

**Запрет на дизельные автомобили.** В Бразилии действует запрет на продажу и эксплуатацию пассажирских автомобилей, работающих на дизельном топливе. Освободившуюся нишу занимают автомобили, работающие на чистом этаноле либо на смеси этанола и бензина (FlexFuel). Сейчас именно они доминируют на рынке.

**Автомобиль как роскошь.** Ограничения на ввоз и налоговое бремя значительно повышают стоимость автомобилей в Бразилии. Это отражается и на отношении числа автомобилей к количеству жителей – всего 200 автомобилей на 1000 человек.

**Коммерческий транспорт.** В коммерческом сегменте дизельные автомобили представлены го-

раздо лучше. Их доля составляет около 40% в малотоннажном сегменте и почти 100% – в крупнотоннажном.

#### **Япония: в фокусе – автомобили для городских условий**

**Доля дизельных автомобилей.** Несмотря на увеличение числа дизельных моделей в общей массе новых автомобилей, которые регистрировались в Японии в последние годы, им принадлежит менее 1% рынка легковых транспортных средств. Так, до 2009 года единственным дизельным седаном на рынке был Mercedes E-класса. Сегодня же производители предлагают более десяти разных дизельных моделей.

**Спрос на гибриды.** Учитывая высокую плотность застройки на островах, большинство поездок жителей Японии проходит в условиях городского трафика. В связи с этим наблюдается высокий интерес к автомобилям, использующим альтернативные технологии, такие как гибридный привод и электродвигатель. Спрос на них поддерживается и правительством Японии, учредившим в декабре 2011 года ряд субсидий для владельцев таких автомобилей.

**Коммерческие автомобили.** Около 10% малотоннажных коммерческих автомобилей и почти все крупнотоннажные оснащаются дизельными двигателями.

#### **Европа: здесь продается ¾ всех новых дизельных автомобилей**

**Доля рынка.** Дизельным автомобилям уже принадлежит значительная доля европейского автомобильного рынка, и они настолько популярны, что этот сегмент представляет мало пространства для дальнейшего роста. В 2012 году в Европе регистрировался каждый второй новый автомобиль с дизельным двигателем. Если же говорить исклю-

чительно о пассажирских автомобилях, то этот показатель составит две трети от общего числа автомобилей.

**Ведущие рынки:** Германия, Франция, Италия, Испания и Великобритания – это страны, где продается большинство дизельных автомобилей.

**SUV:** Покупатели SUV, представляющие один из наиболее быстрорастущих сегментов автомобильного рынка, чаще всего отдают предпочтение дизельным моделям. В 2012 году доля дизельных двигателей в сегменте крупных SUV составляла около 80%.

#### **По материалам Представительства Группы компаний Bosch в Республике Беларусь.**





# Лучшие дороги — всегда безопасные



Про СЗАО «Безопасные дороги Беларуси» и созданную предприятием сеть по фотофиксации нарушений скоростного режима мы писали в прошлом номере. Сегодня мы расскажем еще об одном уникальном проекте этой компании, аналогов которому практически нет ни в одной стране мира. Речь пойдет о так называемой пилотной зоне — месте, где проходят испытание приборы для регистрации различных нарушений правил дорожного движения.

*Так выглядит пилотная зона СЗАО «Безопасные дороги Беларуси».*

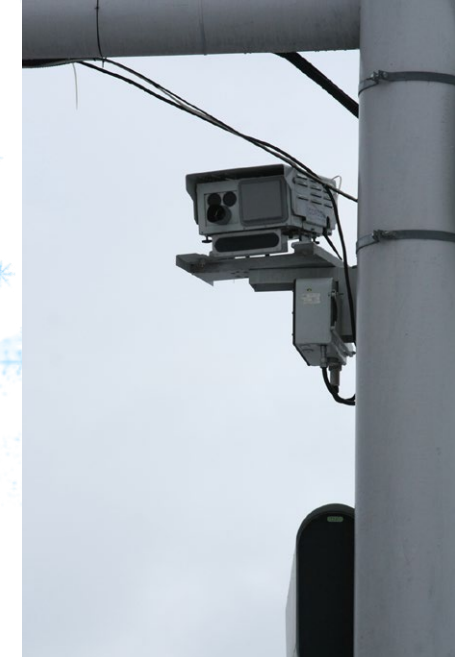




*Идет монтаж оборудования.*



*На площадке в тестовом режиме проверяют камеры разных производителей.*



Задачи, предусмотренные инвестиционным договором при создании СЗАО «Безопасные дороги Беларуси», изначально были конкретно определены – проектирование, строительство и эксплуатация Единой системы фотофиксации нарушений ПДД на территории нашей страны. В последующем предприятие расширило область своей деятельности, и на его базе начали проводить испытания технических средств фиксации нарушений ПДД.

Создать пилотную зону для испытаний было решено на столичном Партизанском проспекте в районе гипермаркета ProStore. Сегодня на металлических конструкциях по обеим сторонам дороги установлены сразу девять надежных различными функциями стационарных комплексов производителей различных стран – России, Голландии, Германии, Австралии, Швеции и других. Все установленные устройства могут фиксировать не только превышение ско-

ростного режима, но и другие нарушения: проезд на красный сигнал светофора, несоблюдение правил маневрирования, заезд за стоп-линию, проезд по выделенной полосе для общественного транспорта.

Прогресс не стоит на месте. Чтобы быть в курсе всех новинок, появляющихся у производителей, специалисты компании посещают целевые международные выставки, на самой значительной из которых – «Интертрафик» – представлены новейшие достижения и технологии дорожной сферы.

– Технических новшеств на выставках достаточно, – рассказал начальник отдела ИТ. – Мы очень взвешенно и избирательно подходим к ним, ведь по ряду причин не все из них будут интересны нашей стране. Кроме того, мы не ограничиваемся одним лишь использованием чужих продуктов, но и разрабатываем свои собственные. Для этого на предприятии есть штат высо-

кокласных специалистов. Одна из их разработок уже установлена и работает в тестовом режиме на одном из железнодорожных переездов, название которого пока мы не будем разглашать. Оно фиксирует нарушения, связанные с проездом железнодорожного переезда на запрещающий сигнал. Планируется, что в начале следующего года устройство будет запущено уже в штатном режиме.

Кроме этого, ведутся разработки совместно с военно-промышленным комплексом Беларуси и России по созданию лазерного датчика контроля скорости.

Многие иностранные производители заинтересованы представить свои устройства белорусской стороне. Во время нашего посещения пилотной зоны туда же приехали представители австралийской компании Redflex Traffic Systems.

– Наша компания основана 20 лет назад, – рассказал представитель этой зарубежной ком-





пани. – Мы привезли в Беларусь датчик для фиксации превышения скоростного режима водителями. Он может работать одновременно на шесть полос, как на удаление, так и на приближение. Мы не боимся за работу нашего оборудования в ваших климатических условиях. Наши инженеры специально разработали систему, которая должна работать в любых условиях, – это одна из задач. Наше оборудование установлено в ОАЭ, Саудовской Аравии. При температуре +50-60 градусов оно не дает сбоев. Есть оно в Англии и Польше. Там при минусовой температуре и снегопадах все работает нормально. Я уверен, что и в Беларуси нам тоже есть что показать.

Австралийский специалист провел также краткий экскурс о том, какие наказания предусмотрены в Австралии за нарушение правил дорожного движения, думаю, нашим читателям это будет интересно.

– В Австралии законы в части правил дорожного движения очень жесткие. Правила дорожного движения и ответственность за нарушения немного отличаются между штатами Австралии, но в основном они похожи. Практически везде установлены датчики, фиксирующие различные нарушения, будь то проезд на красный свет или запрещенный маневр. «Мы не хотим, чтобы у

нас кто-то умер на дорогах в этом году» – призыв, который очень распространен у нас. Полиция постоянно проверяет водителей на наркотики и алкоголь. Штрафы за нарушения выписываются регулярно, но все они оплачиваются. Размеры штрафов очень большие. К примеру, за разговор по телефону во время движения – 340 австралийских долларов (308 USD, прим. ред.), проезд на красный свет – 250-300 австралийских долларов (227-271 USD), превышение скорости – от 180 (163 USD). Водитель-нарушитель оплачивает штраф, но помимо этого на его водительские права зачисляются штрафные баллы, и если их набирается определенное количество, его ждет лишение свободы. Также за неоднократное превышение скоростного режима можно даже лишиться автомобиля – его просто пустят под пресс. Я считаю, что такие суровые наказания наиболее действенны.

Остается надеяться, что совместные усилия специалистов и компаний разных стран принесут ощутимые плоды, и наши дороги станут действительно безопасными.

**Юлия ВЛАДИМИРОВА.**

*Инженер проекта Vincent Honore (на фото — слева) прилетел из вечнозеленой Австралии. Несмотря на непривычные погодные условия, место для монтажа оборудования своей компании со своим коллегой Александром выбирал очень тщательно.*



# Чтобы зима не застала врасплох...

## ГОТОВИМ автомобиль к морозам И ГОТОВИМСЯ САМИ

**Как правильно подготовить автомобиль к зиме? Рекомендации специалистов Транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь придутся очень кстати и помогут вам это сделать качественно и профессионально.**

При подготовке автомобиля к зимней эксплуатации необходимо провести в полном объеме очередное техническое обслуживание. Кроме того, снимите приборы системы питания: бензонасос, карбюратор, фильтры, трубопроводы, топливную аппаратуру у дизелей. Затем очистите и промойте бензиновые баки, трубопроводы, фильтры, отрегулируйте карбюратор для зимнего режима работы. В батарее залейте электролит повышенной плотности, установленной для данного района. В системе охлаждения проверьте термостат, промойте систему охлаждения двигателя и при необходимости заполните ее низкозамерзающей жидкостью, утеплите шланги радиатора и водяной насос.

Обязательно замените летние масла зимними в двигателе и агрегатах силовой передачи, а также в картере руля. Промойте тормозные цилиндры и магистрали этиловым спиртом и заправьте их тормозной жидкостью. При очень низких температурах окружающего воздуха утеплите тормозную систему, кабину автомобиля, наружные маслопроводы и масляные фильтры системы смазки, масляный картер двигателя.

Для надежной работы автомобилей зимой рекомендуется заблаговременно до наступления морозов проинструктировать водителей и обслуживающий автомобили персонал об особенностях эксплуатации автомобилей зимой, провести техобслуживание и оборудовать автомобили дополнительными средствами утепления и обогрева. Сложные климатические и дорожные условия, большая протяженность рейсов, трудности в устранении возникших в пути технических неисправностей и буксировки отказавших в работе автомобилей требуют отличного технического состояния подвижного состава, предназначенного к эксплуатации.





До последнего времени техническое состояние узлов и агрегатов автомобилей оценивалось весьма субъективно по динамическим и тяговым качествам, эффективности торможения, управляемости, легкости пуска двигателя, по величинам расхода топлива, масла, а также путем применения незначительной номенклатуры контрольно-проверочных, измерительных приборов и специального оборудования.

В последние годы для определения технического состояния деталей и узлов автомобиля без их разборки применяется метод диагностики. Метод безразборной диагностики в 4–5 раз сокращает затраты времени, обеспечивает качественную проверку механизмов, связанных с безопасностью движения (рулевого управления, управляемых колес, тормозов и др.).

Учитывая, что диагностика входит в систему технического обслуживания, а, следовательно, и в подготовку автомобилей к зимней эксплуатации, ее необходимо производить непосредственно перед техобслуживанием, т. е. после мойки.

Водители также участвуют в подготовке автомобилей к зимней эксплуатации. Частично выполняя необходимые работы, они контролируют качество технического обслуживания, выполняемого ремонтными рабочими.

Работа при низких температурах вызывает ряд широко известных отказов и поломок, связанных с применением в автомобилях материалов, не рассчитанных на работу при температуре ниже  $-40^{\circ}\text{C}$ . Возникают трудности с обеспечением необходимого температурного режима двигателя и нормальных условий работы водителя.

Возможны следующие характерные отказы, не встречающиеся в обычных условиях:

- засорение фильтров топливной системы кристаллами льда, выпадающими в топливном баке из воздуха;
- образование корочки льда на зажимах включателя стартера и аккумуляторной батареи (при плохой их затяжке) и вследствие этого невозможность пуска двигателя стартером;

- замерзание конденсата в системе питания пускового подогревателя.

По указанным причинам перед выездом в теплом помещении необходимо очистить все фильтры и продуть топливopроводы, слить отстой из топливного бака. Необходимо зачистить и затянуть зажимы проводов аккумуляторной батареи, проверить зажимы стартера, генератора и реле-регулятора. В случае отказа включателя стартера в пути пуск двигателя можно осуществить, замыкая внешние зажимы стартера вручную каким-либо толстым проводом или отверткой. Следует обратить внимание на герметичность кабины и систему выпуска отработавших газов.

Пропуск отработавших газов в кабину при полностью закрытых стеклах кабины может привести к отравлениям. При вынужденных стоянках автомобиля с работающим двигателем необходимо ставить его передней частью против ветра. При таком положении меньше возможности попадания отработавших газов в кабину.

При низких температурах шины после длительной стоянки теряют эластичность. Деформированный участок шины, бывший в контакте с грунтом при стоянке, в начальный момент движения сохраняет свою форму, что вызывает тряску автомобиля и повышение напряжения в материале шины. Поэтому до прогрева шин и исчезновения тряски необходимо двигаться на пониженной скорости (8–10 км/ч).

Особенности движения по бездорожью, а иногда элементы риска требуют оснащения автомобилей высокой проходимости дополнительными запасными частями, инструментом и оборудованием.

Автомобили, едущие колонной, должны иметь исправные внешние зеркала заднего вида для наблюдения за автомобилями, идущими сзади.

Необходимо уделить достаточно внимания одежде. Куртки у водителей должны быть удлиненные, так как короткие при тряске задираются, открывая поясницу. По той же причине они неудобны и при выполнении погрузочных работ (при подъеме рук).

Наиболее удобно в этом случае полупальто. Хорошо себя зарекомендовали для зимней работы меховые пальто и брюки, созданные для технического персонала авиации. Весной и осенью в распутицу ноги должны быть обуты в резиновые или яловые сапоги, обязательно высокие. Зимой при низкой температуре наиболее предпочтительны яловые сапоги на меху или в сочетании с меховыми носками. Унты и валенки быстрее намокают, поэтому менее удобны.

### Ежедневный уход за автомобилем

Ежедневное техническое обслуживание проводится с целью поддержания автомобиля в исправном состоянии и сохранения его надлежащего внешнего вида. Оно предусматривает объем проводимых работ при контрольных осмотрах автомобиля перед выездом из парка и в пути, а также после возвращения из рейса в парк перед постановкой автомобиля на место стоянки. В процессе ежедневного технического обслуживания водитель выполняет работы, которые предупреждают ускоренный износ деталей агрегатов автомобиля и позволяют своевременно обнаруживать и устранять выявленные неисправности. При ежедневном техническом обслуживании выполняются уборочно-моечные, проверочно-крепежные и заправочные работы. Устраняются выявленные неисправности, производится дозаправка автомобиля эксплуатационными материалами, при необходимости выполняются проверочно-регулирующие работы. Прежде чем приступить к обслуживанию автомобиля, водитель тщательно осматривает все основные агрегаты, особенно расположенные внизу, чтобы обнаружить на картерах агрегатов и других деталях четко видимые следы подтекания топлива, масла, охлаждающей жидкости и других эксплуатационных материалов. Одновременно проверкой на ощупь водитель определяет, нет ли перегрева того или иного агрегата. Убедившись в исправности агрегатов, водитель по-



дает автомобиль на заправку. При этом водитель доликает до нормы топливо, масло, охлаждающую жидкость. Нельзя дозаправку систем двигателя откладывать на следующий день, так как водяные пары, попадая из воздуха на внутренние поверхности топливных баков и картера двигателя, при их охлаждении конденсируются, в результате чего в топливо и масло попадает вода.

Особенно опасно это явление зимой, когда кристаллы льда могут забить топливопроводы и фильтры, что приведет к отказу двигателя в работе. В процессе работы автомобиля низ ходовой части и кузова сильно загрязняются, а при эксплуатации в период весенней и осенней распутицы, при заморозках обрастают замерзшими комьями грязи и кусками льда. Двигатель и кабина загрязняются пылью, сором, а платформа кузова — остатками перевозимого груза. Все это затрудняет осмотр автомобиля и уход за ним. При необходимости следует вымыть автомобиль и произвести уборку кабины и платформы. Чисто вымытый автомобиль нужно тщательно осмотреть. При этом нетрудно обнаружить трещины, изломы и деформации деталей, ранее скрытых под слоем грязи. Кроме того, хорошее выполнение уборочно-моечных работ способствует сохранению окраски автомобиля, придает автомобилю опрятный вид. Только после мойки, обтирки или сушки выполняют проверочно-крепежные работы, качество которых будет значительно выше, поскольку исключается попадание грязи и песка в проверяемые трущиеся детали. Проверочно-крепежные работы заключаются в проверке состояния резьбовых соединений, наличии шплинтов и пробок, проверке их крепления, в замене пришедших в негодность новыми. Кроме того, эти работы предусматривают устранение подтеканий топлива, масла, охлаждающей и амортизаторной жидкостей, а также проверку внешним осмотром состояния колес и шин, величины давления воздуха в шинах и доведение его до нормальной величины. При выполнении проверочно-регулирующих работ проверяют и, если нужно, регулируют отдельные

узлы, механизмы привода рулевого управления, тормозов и приборы освещения и световой сигнализации. Несвоевременность выполнения проверочно-регулирующих работ может привести к преждевременному выходу из строя узлов или механизмов, влияющих на безопасность движения автомобиля.

### Когда впереди – дальний путь

Машина, отправляющаяся в дальнюю дорогу, в обязательном порядке тщательно проверяется перед рейсом. В пути может случиться все, что угодно, поэтому транспортное средство должно находиться в идеальном состоянии. Только после того, как механики дали «добро», транспортное средство может отправляться в рейс.

Практика показывает, что большая часть поломок в пути происходит вследствие ненадлежащей подготовки автомобиля к предстоящему рейсу. Некоторые механики надеются на пресловутое «авось», другие не считают нужным проверить уровень, к примеру, моторного масла. В резуль-

тате, двигатель может заглохнуть буквально посреди поля. Хорошо, если транспортное средство перевозит груз с большим сроком хранения (он сможет «дождаться» прибывшей техпомощи). А ведь в грузовом отделении может находиться мясо, рыба, полуфабрикаты, которые не в состоянии долгое время находиться в ненадлежащих условиях. Именно поэтому принципиально важно своевременно заботиться о состоянии грузовой машины, заниматься предупреждением возникающих повреждений. В данном случае использование моторного масла высокого качества является одним из самых эффективных методов сокращения затрат на предстоящий ремонт машины. В настоящее время запчасти МАЗ и автомобилей других марок стоят достаточно дорого – дешевле не допускать возникновения поломок.





# Мобильный штурман для белорусских водителей



Презентация бесплатного мобильного навигатора для белорусских автомобилистов состоялась в конце ноября в Минске. В приложении «Яндекс.Навигатор» есть подробные карты, актуальная информация о пробках и голосовое управление.

По словам руководителя службы автомобильной маршрутизации и пробок компании «Яндекс» Евгения Гребенникова, Яндекс.Навигатор превращает обычный смартфон в полноценного автоштурмана. При этом схемы автодорог регулярно обновляются, их не надо скачивать вручную. А информация о текущей дорожной ситуации поступает каждые 2 минуты, благодаря чему приложение всегда предложит оптимальный путь в объезд пробок.

Но есть некоторые регионы, за которыми Яндекс следит особенно тщательно: это Россия, Беларусь, Украина и Казахстан, ведь именно здесь живет основное число пользователей. Совсем недавно картографические данные этих регионов стали собственностью Яндекса, а это значит, что теперь все этапы сбора и размещения информации полностью контролируются системой. Данные об этих регионах обновляются ежемесячно. Вот пример: в Бресте появился новый мост, и он уже есть на карте.

Несколько лет назад был запущен сервис для автомобилистов «Яндекс.Пробки». А совсем

недавно появился еще один маленький, но очень полезный сервис: балл пробок, который отражается на главной странице Яндекса. По нему можно сориентироваться, стоит ли ехать на машине или лучше воспользоваться общественным транспортом. Скажем, 1 балл говорит о том, что в городе сейчас пробок почти нет и можно об этом не беспокоиться. 5 баллов – есть некоторые проблемы, стоит иметь это в виду. 10 баллов – лучше воспользоваться метро.

Кстати, проанализировав статистику, специалисты выяснили, что минские автомобилисты каждый день суммарно тратят 15 лет на стояние в пробках. И каждый, кто регулярно ездит на машине на работу и домой, простаивает в пробках более 2 дней ежегодно.

Автомобилисты могут сами отмечать на карте места ДТП или иных причин пробок, чтобы другие могли их объехать. В России этот сервис быстро стал популярным, и в Беларуси уже набирает обороты.

Не секрет, что самым популярным сервисом на картах является поиск. Люди ищут не только названия городов, улиц, но и организации. Яндекс



находит организации не только по названиям, но и по типу: АЗС, кафе, нотариальная контора и т.д. В целом, Яндекс знает более 160 тыс. организаций по Беларуси.

На этих базовых сервисах и основан новый сервис – Яндекс.Навигатор, который строит оптимальный маршрут с учетом пробок и ведет пользователя по нему, подсказывая каждый маневр – голосом и на экране. Управлять программой можно и голосом. Достаточно сказать «Поехали домой», и Яндекс.Навигатор подскажет, как быстрее всего добраться по уже известному адресу. Если впереди образовался затор, приложение оперативно перестроит маршрут и предложит пути объезда. Сейчас навигатор знает 8700 городских переулков и улиц, крупные местные и республиканские дороги, все магистрали – более 86 тыс. км автодорог.

Яндекс.Навигатор можно бесплатно скачать в Apple App Store (для iPhone и iPad), Google Play (для смартфонов и планшетов на базе Android) и в Магазине Windows Phone.

**Жанна ГАВРИЧЕНКОВА.**



**«Минские автомобилисты каждый день суммарно тратят 15 лет на стояние в пробках. И каждый, кто регулярно ездит на машине на работу и домой, простаивает в пробках более 2 дней ежегодно».**



# За мячом — на VOLVO!



Забить гол в ворота, сидя за рулем автомобиля, — такое необычное конкурсное задание выполняли водители компаний «Кока-Кола Бевриджиз Белоруссия» и «Серволюкс» на мероприятии под названием «Safe and Eco Driving» («Безопасное и экологичное вождение»).





*В промежутке между испытаниями на площадке командам было предложено пройти своеобразный теоретический тест, вопросы для которого подготовили сотрудники представительства Volvo Trucks в Беларуси.*

Действие происходило в Колядичах на территории производственного предприятия «Кока-Кола Бевриджиз Белоруссия» и было посвящено теории и практике безопасного движения. Первой частью мероприятия стал обучающий тренинг от сотрудников представительства Volvo Trucks в Беларуси, на котором водителей ознакомили с новыми функциями и возможностями последних моделей грузовиков Volvo, а также с приемами эффективного вождения. Компания Volvo Trucks уделяет особое внимание развитию активных и пассивных систем безопасности, которые помогают предупредить аварийные ситуации на дороге. Водители грузовых автомобилей – отдельная категория участников движения. Они проводят в дороге большую часть своего рабочего времени. Экологичное и безопасное управление автомобилем является для них неотъемлемой частью оптимизации рабочего процесса и повышения рентабельности фирмы.

Азы вождения показали водители во время практической части соревнований, которая состояла из трех этапов. Во время первого каждый из пяти участников команд должен был загнать футбольный мяч в узкие ворота. Задание не из легких. Лишь со стороны кажется, что управлять грузовиком и ловко объезжать все препятствия легко. На самом деле нужно очень чувствовать автомобиль и его габариты, да еще и предугадывать траекторию движения мяча. Усложнялось все гололедицей на площадке. Далеко не каждый водитель справился с этим заданием.

Движение задним ходом «змейкой» через препятствия на площадке стало вторым конкурсным этапом. Чтобы выполнить это задание и не сбить конусы, водители должны отлично чувствовать габариты автомобиля, поэтому каждая команда выступала на собственных машинах.

Кстати, все водители-конкурсанты имеют значительный опыт управления грузовиками Volvo серий FL и FE, предназначенными специально для внутригородских перевозок. Как известно, транспортировка грузов в условиях городской среды и

постоянного дефицита времени требует от грузового автомобиля компактности и маневренности, а от водителя – быстрого реагирования на изменение дорожной ситуации.

В завершение соревнования представителю от каждой команды предстояло совершить поездку по заданному маршруту в городе. Победитель последнего этапа определялся по наименьшему уровню расхода топлива за время преодоления дистанции.

В промежутке между испытаниями на площадке командам было предложено пройти своеобразный теоретический тест, вопросы для которого подготовили сотрудники представительства Volvo Trucks в Беларуси.

По итогам первых этапов соревнования лидировала команда СЗАО «Серволлюкс», но благодаря результатам заключительного заезда по городу окончательную победу одержала команда ИП «Кока-Кола Бевриджиз Белоруссия».

**Юлия ВЛАДИМИРОВА.**



# Новогодние акции от transinfo.by

## Тарифный план «ПРЕМИУМ» в подарок!



Получите еще больше возможностей

**С 1 декабря 2013 года по 31 января 2014 года**

**при подключении тарифного плана «Оптимальный» на 12 месяцев, первые 3 месяца Вам будут доступны все услуги тарифного плана «Премиум».**

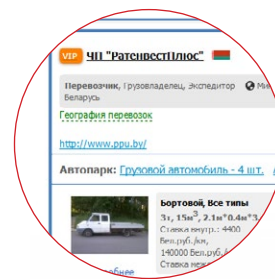
У вас есть уникальная возможность 3 месяца **БЕСПЛАТНО** пользоваться услугами:

- Поднятие заявок грузов и транспорта на 1 место (грузовладельцы и перевозчики в первую очередь обращают внимание на заявки на первых позициях)
- Услуга «Мои контакты для всех» в заявках грузов и транспорта (контакты в заявках вашего предприятия будут открыты всем посетителям Transinfo.by)
- Услуга «Приоритетное выделение заявок» грузов и транспорта на сайте (каждая заявка вашего предприятия будет специально выделена специальной оранжевой рамкой)
- Размещение новостей компании в разделе «Новости компаний» (отличная возможность донести новости до большой аудитории Transinfo.by)
- Сайт-визитка компании и VIP-размещение в каталоге Transinfo.by (возможность всегда быть на виду у заказчиков и партнеров в Каталоге Transinfo.by. Различные инструменты продвижения. Увеличение потока клиентов и продаж. Дополнительная реклама)

### Условия акции

- После активации ТП «Оптимальный» на 12 месяцев в период проведения акции, первые 3 месяца будут доступны услуги ТП «Премиум». По истечении 3 месяцев доступ автоматически переводится на ТП «Оптимальный».
- Платные пользователи, которые желают воспользоваться условиями акции, могут оплатить доступ к ТП «Оптимальный» на 12 месяцев в период с 1 декабря 2013 года по 31 января 2014 года. В этом случае неизрасходованные средства по действующему ТП будут пересчитаны и добавлен срок доступа к ТП «Оптимальный» по акции.
- В акции участвуют предприятия с подтвержденными документами (свидетельство о государственной регистрации).

## VIP-статус в каталоге transinfo.by в подарок!



Клиенты найдут вас сами

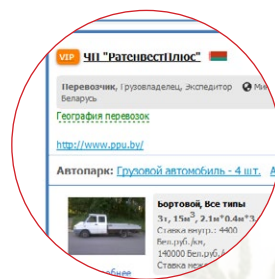
### Закажите

VIP-статус в Каталоге Transinfo.by на 3, 6 или 12 месяцев

### Получите

- При размещении на 3 месяца: +1 месяца размещения в подарок!
- При размещении на 6 месяцев: +2 месяца размещения в подарок!
- При размещении на 12 месяцев: +3 месяца размещения в подарок!

## Участвуйте в розыгрыше



Еще больше подарков!

Все предприятия, оплатившие VIP-статус в Каталоге Transinfo.by с **1 декабря 2013 года по 31 января 2014 года**, имеют возможность получить в подарок от портала Transinfo.by:

- Размещение статьи или баннера на портале Transinfo.by
- Рекламный модуль в журнале TIR (TransInfoRoad)!

### TRANSINFO.BY — Ваша реклама попадет в цель!

Только целевой трафик, аудитория, заинтересованная в услугах сферы грузоперевозок.

### Условия акции

- Розыгрыш подарков пройдет 3.02.2014г. Список победителей и подарков будет опубликован на портале Transinfo.by.
- В акции участвуют предприятия с подтвержденными документами (свидетельство о государственной регистрации).
- Сроки размещения корректируются в зависимости от наличия свободных мест.
- В случае, если подарок по объективным причинам не подходит для предприятия вашего вида деятельности, возможна разовая замена на эквивалентный по стоимости и эффективности рекламный инструмент. Помощь специалиста при выборе.



Успехов  
в 2014 году

с ООО «Современные  
логистические системы»!

 **Transinfo**.by  
БЕЛОРУССКИЙ ПОРТАЛ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК