

# ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА



Редактор  
выпуска  
Татьяна  
МАНЕНОК

## ГРИМАСЫ ИНТЕГРАЦИИ

Весьма неожиданное заявление сделал недавно глава Минэкономразвития России Андрей Белоусов. В кулуарах Санкт-Петербургского международного экономического форума 24 июня он сообщил журналистам, что считает необходимым присутствие российских таможенников на всей границе Таможенного союза.

"Таможенная защита на границе Таможенного союза пока не доработана, и позитивным, очень большим шагом вперед было бы присутствие российских таможенников на всей территории границы Таможенного союза, включая те части, которые относятся к Казахстану и Беларуси", — сказал российский чиновник.

По его словам, присутствие российских таможенников на границе между Китаем и Казахстаном помогло бы решить проблему серого импорта из Китая. "Как только там будет четко налажена работа, в том числе и информационная, все эти вопросы в значительной мере будут сняты", — сказал А. Белоусов.

Что же касается его желания вернуть российских таможенников на границу с Беларусью, то оно, скорее всего, вызвано следующим обстоятельством.

Недавно Центробанк РФ опубликовал данные об объемах вывода средств из России через схемы фиктивного импорта товаров из Беларуси. Только в 2012 году такие схемы обеспечили вывод 15 млрд. USD — больше 1/4 чистого оттока капитала из страны.

Где можно получить бортовые устройства

стр. 14

Покупка бывшей в употреблении складской техники — рекомендации

стр. 16

Создается единый логистический оператор Таможенного союза

стр. 17

Суть схемы в том, что российские резиденты переводят средства по внешнеторговым контрактам, по которым "ввоз" товаров "осуществляется" из Беларуси, а средства перечисляются на счета "продавцов" в иностранных банках за пределами этих стран. Проверить такие поставки на фиктивность мешает отсутствие таможенного контроля на границах таможенной "тройки". Дело в том, что в ТС импорт в Россию оформляется не грузовыми таможенными декларациями, достоверность и подлинность которых можно проверить в базе Федеральной таможенной службы, а товарно-транспортными накладными (ТТН), не предполагающими контроля со стороны таможни.

Однако вряд ли Россия станет возвращать своих таможенников на границу с Беларусью. Такой шаг выглядит по крайней мере нелогично на фоне деклараций по углублению интеграции и стремления создать к 1 января 2015 года Евразийский экономический союз.

Ведь в свое время отмену таможенного контроля на внутренних границах "тройки" (а произошло это 1 июля 2011 года) называли знаковым событием. Оно знаменовало очередной этап на пути строительства нового интеграционного объединения — формирование единой таможенной территории "тройки".

В принципе, российско-белорусскую границу на внешние контуры перенесли еще с 1 апреля. Правда, российская сторона некоторое время сохраняла за собой право выборочно осуществлять таможенный контроль в пунктах принятия

уведомлений на российско-белорусском участке госграницы. Однако с 1 июля на российско-белорусской границе не осталось ни одного контрольного органа РФ — шлагбаумы и прочие атрибуты границы были сняты. И теперь как для перевозчиков грузов, так и для физических лиц отсутствуют какие-либо признаки пересечения границы.

Следует отметить, что таможенники оказались на "передовой" интеграционных процессов. Глава ФТС России Андрей Бельянинов в октябре 2010 года на конференции в Минске, посвященной первым 100 дням в ТС, заметил, что на базе таможенных служб трех государств был, по сути, устроен полигон создания Таможенного союза. Однако, добавил он, не до конца продуманный механизм создания ТС привел к тому, что "телегу поставили впереди лошади", а "на таможенников возложили всю ответственность по формированию нормативной базы", и в итоге их "сделали крайними".

В принципе, как показывает опыт, создание интеграционных объединений — дело непростое, хлопотное и небыстрое. В мире существует порядка 250 региональных таможенных соглашений, но единственным реально функционирующим таможенным союзом является Евросоюз. Может быть, потому, что создание ЕС было мотивировано экономически, он создавался не в спешке — на формирование ЕС понадобилось около трех десятилетий, в то время как "тройка" пытается пройти этот путь в рекордно короткие сроки. ■

Контейнерные, морские,  
железнодорожные,  
автомобильные перевозки.



+ 375 152 746042 [www.bil.by](http://www.bil.by)  
Гродно, ул. Дзержинского 40, оф. 24

## ТАМОЖЕННЫЙ СОЮЗ

# Пошлины в нашу пользу

Беларусь получила в прошлом году от партнеров по Таможенному союзу на 2,4 трлн. BYR (274,914 млн. USD) больше ввозных таможенных пошлин, чем перечислила сама.

Татьяна МАНЕНОК

Об этом в июне сообщила зам-председателя Комитета госконтроля Раиса Саврицкая в ходе расширенного заседания постоянной комиссии Палаты представителей Национального собрания Беларуси по бюджету и финансам, на котором

рассматривалось исполнение республиканского бюджета за 2012 год.

По ее словам, в республиканский бюджет в 2012 году поступило ввозных таможенных пошлин на сумму 10,5 трлн. BYR (1,203 млрд. USD по курсу Нацбанка), при этом от государств Таможенного союза получено на 2,4 трлн. BYR больше, чем перечислила Беларусь в бюджеты РФ и Казахстана.

В прошлом году впервые проводилась проверка выполнения соглашения о порядке зачисления и распределения ввозных таможенных пошлин. "Было подтверждено, что распределение импортных таможенных пошлин проходило в соответствии с нормативами", — отметила Р. Саврицкая.

В таможенной "тройке" с 1 сентября 2010 года действует специальное соглашение о зачислении и распределении ввозных таможенных пошлин (иных пошлин, налогов и сборов, имеющих эквивалентное действие). Они зачисляются на единый счет и распределяются в бюджеты стран согласно установленным нормативам: РФ достается 87,97% суммы ввозных пошлин, Беларусь — 4,7%, Казахстану — 7,33%.

Отметим, что договоренностям по столь чувствительному для каждой страны нормативу предшествовали очень непростые переговоры. Россия, "как самый емкий рынок", претендовала на большую часть поступлений. Согласно первоначальному плану Россия должна была получать 93% импортных пошлин, а Казахстан и Беларусь — по 3,5%. Однако несогласным с этим странам — участникам ТС удалось настоять на применении более совершенной методики и благодаря этому изменить норматив в свою пользу.

В первый месяц применения механизма распределения импортных пошлин, в сентябре 2010 года, Россия получила 2,05 млрд. USD, Беларусь — 109,4 млн. USD, Казахстан — 170,9 млн. USD. Между тем до вступления нового механизма в силу, в июле 2010 года, в российскую госказну поступило 49 млрд. RUB ввозных таможенных пошлин, в августе — 55 млрд. RUB, в сентябре — 63 млрд. RUB, в октябре — 60 млрд. RUB. ■

## ПРОЕКТЫ

# Речной порт в Украине

Международный речной пункт пропуска через государственную границу планирует открыть в Киеве Беларусь.

Минтранс Беларуси сейчас работает над организацией перевозок водным транспортом лесных грузов в Украину (порты Черного моря), а на обратном пути — граншлака для белорусских цементных заводов.

Однако развитие международных перевозок грузов водным транспортом между портами Беларуси и Украины сдерживает отсутствие международного речного пункта. Чтобы ускорить решение этого вопроса, стороны приняли решение создать рабочую группу экспертов с участием представителей транспортных, таможенных и пограничных органов.

Речной транспорт в РБ стал более востребованным после того, как Беларусь вместе с Россией и Казахстаном перешла с начала текущего года на применение единого унифицированного тарифа на железнодорожные перевозки в ЕЭП.

Пока внутренним водным транспортом в Беларуси перевозится менее 1% грузов (в Европе этот показатель составляет 6-12%), несмотря на неплохую рентабельность отрасли: на 1 BYR, вложенный государством в содержание и развитие водных путей, в виде налогов и платежей возвращается 2,4 BYR.

В 2012 году в Беларуси внутренним водным транспортом перевезено более 4 млн. тонн грузов, что, согласно данным Белстата, на 40% меньше, чем в 2011 году. В развитие внутреннего водного транспорта в 2012 году инвестировано 33 млрд. BYR. ■



**РЕСО** \* в акции участвуют автомобили Volkswagen Jetta, Passat, Touareg и Crafter.  
**БелЛизинг** (017) 222-47-44, (029) 336-78-40, (029) 190-32-33

**ВОРОТА ВСЕХ ТИПОВ, СКАДСКОЕ И ПЕРЕГРУЗОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**

АльфаСклад

- ворота всех типов
- герметизаторы проемов
- грузовые подъемники
- уровняющие платформы
- верковочные системы
- полосовые завесы
- системы ограждений

[www.alfasklad.by](http://www.alfasklad.by)  
Минск, ул. Уборевича, 176, офис 3  
(029) 386 76 82, (029) 700 4 700, (017) 3 404 999

# Окончательный срок — 1 августа

**Плату за проезд по отдельным автодорогам с помощью электронной системы BelToll в Беларуси начнут взимать с 1 августа, а не с 1 июля, как заявляли ранее. С 1 июля началась техническая эксплуатация системы.**

Татьяна МАНЕНОК

Перенос даты запуска отчасти связан с тем, что автоводители не активно регистрировались в системе и приобретали бортовые устройства, пояснил на пресс-конференции 1 июля начальник главного управления автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций Беларуси Евгений Рокало.

"Чтобы пользователи дороги смогли получить бортовые устройства в как можно большем количестве к моменту начала коммерческой эксплуатации, белорусским правительством и инвестором было принято совместное решение начать сбор платы за проезд с 1 августа 2013 года", — отметил директор по

международным продажам компании Kapsch TrafficCom Михаэль Гшинтцер.

Таким образом, у автоводителей есть дополнительный месяц, чтобы подготовиться к работе в новых условиях. Но, как подчеркивали участники пресс-конференции, 1 августа — это окончательный срок начала коммерческой эксплуатации.

"С 1 августа никаких изменений больше не принимается и электронный сбор платы за проезд, так же как и наблюдение за сбором оплаты с соответствующими санкциями, будут применяться", — сказал М. Гшинтцер.

Сейчас система работает практически в том же режиме, в каком будет работать после 1 августа.

Устройства электронной оплаты выдаются с 3 июня 2013 года в пунктах обслуживания, которые находятся в областных городах, а также на заправочных станциях ПО "Белоруснефть".

Однако, как сообщил генеральный директор РУП "Белавтострада" Андрей Иванов, с 3 июня в системе BelToll зарегистрировано около 3,5 тыс. пользователей, однако выдано лишь 350 бортовых устройств. Ожидается, отметил он, что в ближайшие дни "их счет пойдет на тысячи, поскольку начата персонализация данных".

Хотя в Беларуси внедрена система, идентичная зарубежным аналогам компании Kapsch, бортовые устройства, используемые автоперевозчиками в других странах, в системе BelToll работать не будут — их нужно приобрести в Беларуси.

### Белорусский опыт для Kapsch.

Как отмечалось, несмотря на перенос срока коммерческой эксплуатации системы, "ни белорусская, ни австрийская стороны не проваливали сроков инвестдоговора".

Представитель компании Kapsch TrafficCom М. Гшинтцер отметил, что "та работа, которая проделана и будет сделана, полностью соответствует инвестиционному соглашению, и мы его выполняем".

По его словам, срок введения в эксплуатацию системы был рассчитан на 18 месяцев.

"Этот срок был определен в связи с тем, что любой проект, который начинается на новой площадке, в данном случае в Беларуси, приносит с собой новые особенности, с которыми приходится работать. Что касается специфики Беларуси, то мы столкнулись с тем, что здесь очень большое количество разнообразных процедур, о ряде которых мы до начала хода проекта не имели представления", — отметил представитель Kapsch.

Несмотря на это, подчеркнул он, "компания успешно их преодолела и продолжает преодолевать в тесном контакте с госорганами".

"Мы смело можем говорить, что с точки зрения инвестиционного проекта в Беларуси это определенная история успеха, которая принесет дополнительную пользу для граждан и государства", — заявил М. Гшинтцер.

**Как платить и сколько.** Основное преимущество электронной системы в сравнении с действующей системой в том, что водителю не нужно останавливаться, чтобы произвести оплату. Новые технологии позволяют ему двигаться с максимально разрешенной скоростью, не меняя полосы движения. Оплата будет списываться автоматически, для чего дорожные порталы, оснащенные лазерными датчиками, видео- и фотокамерами, которые зафиксируют проезд автомобилей.

На транспортных средствах (как правило, на лобовом стекле) должны быть установлены бортовые устройства электронной оплаты. Есть два типа таких приборов: для легковых и грузовых автомобилей.

(Окончание на 15-й странице.)

### Справка "БР"

Систему под маркой BelToll в Беларуси строит австрийская компания Kapsch TrafficCom AG, которая инвестирует в проект более 267 млн. EUR. В 1-й этап проекта, который завершился 1 июля, компания инвестировала 120 млн. EUR. Он заключался в построении самой системы сбора платы, центров обработки данных, офисов обслуживания, дорожной инфраструктуры, которая позволяет взимать плату, и т. д.

Второй этап будет реализован к 1 января 2014 года. Он предусматривает расширение системы за счет строительства придорожной инфраструктуры на других участках автодорог, которые будут платными. На втором этапе платными станут дороги М4 Минск — Могилев и реконструированные участки М5 Минск — Гомель.

Для третьего и четвертого этапов расширения системы планируется заключить дополнительное соглашение.

Поступившие деньги за проезд от пользователей автодорог будут аккумулироваться у владельца системы — ГУ "Белавтострада", из них будет выплачиваться определенный процент инвестору за вложенные средства и оператору, учрежденному инвестором, за обслуживание системы.

Белорусская сторона рассчитывает выплатить инвестору сумму вложенных инвестиций за первый этап построения системы в течение трех лет, а в дальнейшем 20 лет (в этот период оператором будет являться дочерняя компания инвестора) — процент за ее эксплуатацию и техническое обслуживание.



www.beltoll.by  
+375 172 798 798



**ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ  
ДОРОГА ОСТАВАЛАСЬ  
ХОРОШЕЙ**

Владимир, 14 лет за рулем



**НОВАЯ СИСТЕМА  
ОПЛАТЫ ДОРОГ  
В БЕЛАРУСИ  
С 1 ИЮЛЯ 2013 г.  
ДЛЯ ГРУЗОВОГО  
ТРАНСПОРТА > 3,5 т**



# Готовые решения от "Хёрманн"

**Самую сложную задачу, которая возникает в процессе оснащения логистических и складских сооружений промышленными воротами, сегодня можно решить, воспользовавшись продукцией "Хёрманн".**

Современная складская логистика служит оптимизации процессов приемки, обработки, хранения и отгрузки товаров с помощью надежных и проверенных решений. Компания "Хёрманн" специализируется на создании таких решений.

Ключевую роль в своей работе немецкий производитель ворот, дверей и автоматики, а также перегрузочной техники отводит современным, надежным и экономичным решениям для транспортно-логистических центров и складских сооружений. Их проектированием и внедрением занимается команда высококвалифицированных специалистов, инновационные разработки которых ежегодно приносят компании новые патенты и обеспечивают ей лидирующие позиции на рынке.

Благодаря продукции "Хёрманн" потребитель получает широкие возможности. Например, заказчик поставил задачу при строительстве нового объекта организовать проход транспортных средств и персонала из старого помещения в новое. Для этого требуется установить в переходе между помещениями безопасный шлюз, обеспечивающий перемещение персонала и движение транспортных средств только в одном направлении. При проектировании необходимо также предусмотреть соединение с системой пожарной сигнализации, не допускающее въезд машин в шлюз в случае пожара.

Техническое решение должно обеспечить определенную последовательность действий и операций:

- 1) с помощью считывающего устройства промышленные секционные ворота открываются уполномоченным персоналом;
- 2) транспортное средство въезжает в шлюз;
- 3) далее с помощью выключателя с тяговым шнурком, установленного в шлюзе, секционные ворота закрываются;
- 4) затем автоматически открываются скоростные ворота и транспортное средство въезжает в помещение;
- 5) после этого через заданное время скоростные ворота автоматически закрываются;
- 6) благодаря соединению с системой пожарной сигнализации ворота в случае пожара закрываются и не могут быть открыты для въезда в шлюз.

Эта, казалось бы, непростая с технической точки зрения задача легко решается. Достаточно применить уже готовые изделия компании "Хёрманн": рулонные ворота Decotherm, огнестойкие откатные ворота T90, промышленные секционные ворота SPU F42, скоростные ворота V 4011, multifunctionальные двери H3D и специально разработанное оснащение для блоков управления электроприводом.

К разряду особо сложных задач, пожалуй, можно отнести проектирование системы ворот и приводов для складских помещений, где хранятся горючие и взрывоопасные материалы (например, бензин и керосин). Техническое оснащение таких сооружений должно отвечать особым требованиям безопасности и защиты персонала, которые определены директивой ЕС 94/9/ЕС европейского стандарта АТЕХ для помещений с повышенной взрывоопасностью. Компания "Хёрманн" уделяет большое внимание этой области и предлагает заинтересованным клиентам решения на базе своей продукции, которые будут изготовлены в соответствии с требованиями стандартов по взрывобезопасности ЕС.

В ассортименте изделий компании "Хёрманн" есть решения практически для любых складских помещений, учитывающие их конструктивные особенности и требования к хранению продукции.

В складских помещениях и супермаркетах с большим количеством полок зачастую отсутствует свободное пространство для размещения стандартных ворот с выступающим сбоку редуктором. В таких случаях лучшее решение — скоростные ворота V 2715 SE R со встроенным внутривальным приводом.

Для помещений, в которых нужно обеспечить пониженный уровень шума, незаменимы бесшумные скоростные ворота V 5030 SE. Они оснащены ветрозащитными устройствами из пружинной стали. Такая конструктивная особенность придает заведомо необходимую стабильность и обеспечивает их бесшумную и надежную работу даже при сильных сквозняках.

Скоростные ворота V 3015 RW, предлагаемые компанией, предназначены для оснащения эвакуационных путей и запасных выходов.

Для зон с высокими перепадами температур (от +12 до -28°C) выпускаются скоростные герметичные энергосберегающие ворота ISO SPEED COLD. Заданные характеристики изделия обеспечиваются благодаря специальным обогреваемым панелям.

Для хранения охлажденных и свежих продуктов будут востребованы ворота внутреннего применения V 4015 ISO L.

Предприятия пищевой промышленности и помещения с повышенной влажностью оснащаются воротами V 2515 FOOD L. Высоконапорные устройства очистки водой не причиняют вреда воротам данного типа, так как для этой конструкции используется высококачественная нержавеющая сталь, а ее привод помещен в специальную облицовку и оборудован брызгозащитной системой.

Для помещений с повышенными требованиями к чистоте как нельзя лучше подойдут ворота V 3015 CLEAN.

Подъемно-транспортное оборудование системы Conveyor может быть оборудовано воротами V 3009. Они рассчитаны на непрерывный режим эксплуатации и устанавливаются между производственными участками и складскими помещениями внутри конвейерных линий. Такие ворота позволяют экономить энергию и служат для уменьшения сквозняков и звукоизоляции. Их блок управления может быть привязан к имеющимся у заказчика системам программного управления.

В качестве крупногабаритных ворот наружного применения компания "Хёрманн" предлагает свою разработку V 10008. Задачи, стоявшие перед логистами сегодня, по сути, неизменны и мало отличаются от задач прошлого. Скорее, со временем другими становятся требования к качеству их услуг. Завтра запросы рынка изменятся и "Хёрманн", как обычно, придет на помощь и предложит новые решения для современного склада.

**Представительство "Хёрманн" в Беларуси:**  
**ИООО "ХЁРМАНН БЕЛ"**

Минск, ул. Гинтовта, 1, офис 601  
(офисный центр "А-100" возле МКАД).

Тел.: (+375 17) 286 46 29; факс: (+375 17) 286 45 98;  
[www.hormann.by](http://www.hormann.by)



## Дополнительные аргументы в пользу продукции "Хёрманн":

**1. Секционные ворота.** Для ворот, приводов и систем управления само собой разумеющейся является гарантия поставки фирменных запчастей "Хёрманн" в течение 10 лет с момента покупки.

**2. Автоматика.** Все основные компоненты приводов и блоков управления разрабатываются и производятся компанией "Хёрманн" на собственном заводе, что обеспечивает 100-процентную совместимость изделий и позволяет производителю предложить покупателю 5-летнюю гарантию на автоматикой.

**3. Рулонные ворота и рулонные решетки.** Данные виды продукции отличаются особой прочностью. Компания производит рулонные ворота шириной до 11,75 м и высотой до 9 м.

**4. Скоростные ворота.** Они легко монтируются и отличаются удобством в обслуживании. Оснащены мощным блоком управления и преобразователем частоты FU, что увеличивает скорость открывания до 3 м/с и снимает нагрузку со всей механической части, тем самым продлевая срок службы ворот в 4 раза. Напольный профиль SoftEdge защищает скоростные ворота от повреждений при наезде, избавляя заказчика от трудоемкого ремонта, характерного для конструкций с жестким напольным профилем.

**5. Перегрузочная техника.** Ежегодно компания производит и выпускает новые продукты в сфере перегрузочного оборудования. В 2013 году в свет вышли новинки, часть из которых уже появилась на белорусских объектах: новый герметизатор DDF с двуххвостой крышей, внешнее управление ДТН-Т для шлюзов-тамбуров, перегрузочные мосты со встроенной техникой RFID, которая превращает склад в автоматизированную систему управления процессами, новые колесные направляющие Light Guide и многое другое, о чем уважаемые читатели могут узнать на сайте компании или в офисе ее представительства.

Кроме стандартного комплекта перегрузочной техники, особой гордостью компании "Хёрманн" являются разработанные и запатентованные системы управления, в том числе:

- *Hormann Docking Assistant* (HDA) — система помощи в пристыковке транспортного средства.

- *DOBO Hormann* — система помощи в пристыковке грузовика с закрытыми дверями, которая является идеальным решением для абсолютно безопасной в санитарно-гигиеническом отношении транспортировки, гарантирует непрерывность холодильных цепей, снижает затраты на электроэнергию, предотвращает кражу груза.

**6. Внутренние и multifunctionальные двери для помещений различного назначения.** Данный вид продукции отличается высокими потребительскими характеристиками и является логическим дополнением основной номенклатуры изделий компании.

**7. Ворота и приводы в соответствии с директивой ЕС 94/9/ЕС европейского стандарта АТЕХ.**

**8. Техническое обслуживание.** Только исправные системы, квалифицированный уход за которыми обеспечивают специалисты, могут гарантировать бесперебойный производственный процесс и надежность транспортных путей. При заключении договора на проведение ТО все предписанные законодательством проверки и необходимый ремонт будут проведены квалифицированным персоналом и задокументированы.

**9. Важным преимуществом для покупателя** при обращении в компанию "Хёрманн" является то, что все продукты выпускаются одним производителем и изготовлены в соответствии с высокими требованиями к качеству.

## СИСТЕМА BELTOLL

# Окончательный срок — 1 августа

(Окончание. Начало на 14-й странице.)

Чтобы оплачивать проезд, водителям нужно зарегистрироваться в системе через сайт [beltoll.by](http://beltoll.by) или в пункте обслуживания клиентов, расположенных в областных центрах, и, внося необходимый залог, получить специальное бортовое устройство, соответствующее типу транспортного средства.

Получить бортовые устройства можно в пунктах обслуживания клиентов, на заправокных станциях "Белоруснефти" вдоль трасс и вблизи пограничных зон пропуска.

Залоговая стоимость устройства электронной оплаты для транспортного средства с технической допустимой общей массой не более 3,5 тонны установлена в размере 20 EUR, для транспортного средства с техни-

чески допустимой массой более 3,5 тонны — 50 EUR.

По желанию, когда водитель будет покидать Беларусь, не планируя дальнейших поездок в страну, он может сдать бортовое устройство и получить залог обратно.

Все расчеты в системе электронного сбора платы за проезд осуществляются только в белорусских рублях. Поскольку на всех пограничных пунктах пропуска располагаются отделения банков, предоставляющие услуги по обмену валюты в круглосуточном режиме, "водителем, заключившим договор в режиме предоплаты, не составит труда получить белорусские рубли для внесения залога за бортовое устройство и пополнения баланса", отметил на пресс-конференции замминистра транспорта и коммуникаций Беларуси Александр Шишко. ■

## Справка "БР"

Платными станут в общей сложности 815 км дорог страны. В их числе — автодорога М1/Е30 Брест — Минск — граница Российской Федерации на всем протяжении (609 километров), а также участки дорог М2 Минск — Национальный аэропорт "Минск" (с 15-го по 42-й километр), М3 Минск — Витебск (с 9-го по 41-й километр), М4 Минск — Могилев (с 16-го по 74-й километр), М5 Минск — Гомель (с 21-го по 65-й километр), М6 Минск — Гродно — граница Польши (с 12-го по 57-й километр).

Размер платы за проезд: от 0,04 до 0,12 EUR за 1 км.

От платы за проезд по некоторым белорусским автотрассам будут освобождены транспортные средства, зарегистрированные на территории государств — участников Таможенного союза, с технически допустимой общей массой не более 3,5 т; мопеды и мотоциклы, зарегистрированные в Беларуси; колесные тракторы и самоходные машины; транспортные средства оперативного назначения, а также используемые в целях обеспечения обороноспособности и правопорядка; маршрутные такси, предназначенные для городских перевозок пассажиров; автомобили, применяемые для оказания медпомощи, ликвидации чрезвычайных ситуаций или перевозок грузов гуманитарной помощи населению Беларуси и других стран.

## ОГРАНИЧЕНИЯ

# С верой в Медведева

**Белорусские транспортники надеются** на отмену к 1 января 2015 года всех ограничений по грузоперевозкам внутри ЕЭП, как якобы обещал в Минске российский премьер-министр.

Полина ЛЕГИНА

Минувший год оказался достаточно успешным для транспортно-экспедиционного и логистического сектора Беларуси. Это следует из отчета Ассоциации международных экспедиторов и логистики "БМЭ", которой она представила к общему годовому собранию своих членов.

Компаниям удалось увеличить объем своих услуг на 300 млн. USD, до 1,6 млрд. USD. Из этой суммы более миллиарда было получено по

договорам с нерезидентами. На долю железнодорожного транспорта пришлось 844 млн. USD, автомобильного — 658 млн. USD, водного и морского — 77 млн. USD, воздушного — 16 млн. USD. Итоговый показатель выручки за 2012 год составил 212 млн. USD, что равно 13% общего объема оказанных услуг.

**На рынке — спад.** Но успех в прошлом — не повод для оптимизма в будущем. По словам председателя "БМЭ" Николая Горбеля, общая тенденция на рынке грузоперевозок негативная. "Есть спад в работе и железнодорожного, и автомобильного транспорта, — констатировал он. — И давать прогноз по услугам на 2013 год, что это будет 1,7 млрд. или 1,8 млрд. USD, — я не могу. Оптимизма маловато. Количество транспортных средств выросло, а количество разрешений осталось на прежнем уровне", — констатировал он. (Окончание на 19-й странице.)

# Качество превышает ожидания

**При выборе бывшей в употреблении складской техники** следует учитывать ряд важных технических аспектов и особенностей, чтобы покупка принесла экономию, а не дополнительные затраты. Рекомендациями делится специалист-практик.

**Сергей СУВОРОВ,**  
директор УП «Техновиза»

Если ваш бизнес вырос до таких размеров, что механизации погрузочно-разгрузочных работ с помощью ручной гидравлической тележки уже недостаточно, то, видимо, пришла пора подумать о приобретении более производительной техники.

Это может быть вилочный погрузчик, штабелер или тележка с электроприводом. Стоимость такого оборудования, если покупать его новым, достаточно высокая. Например, новый вилочный погрузчик хорошей японской или европейской марки грузоподъемностью 1.500 кг с двигателем внутреннего сгорания обойдется как минимум в 20 тыс. EUR. Погрузчик китайского производства тоже стоит недешево — 19-20 тыс. USD за модель с японским двигателем и автоматической коробкой передач, произведенной по японской технологии.

Можно, конечно, сэкономить несколько тысяч и приобрести модель с китайским двигателем, но экологичность и ресурс двигателей производства КНР пока не на высоте.

Таким образом, очевидно, что далеко не каждое предприятие сегодня может себе позволить приобрести новую технику, особенно если интенсивность ее использования невысокая. В таком случае хорошей альтернативой с точки зрения экономии бюджета будет приобретение бывших в употреблении машин.

Правда, в этом случае повышается цена ошибки: ошибившись с выбором, можно не сэкономить, а, напротив, понести незапланированные расходы.

**Европейский выбор.** Какие варианты приобретения подержанных погрузчиков или штабелеров существуют сегодня?

Первое, что приходит на ум, — это подыскать нужную технику где-нибудь в Европе: там соответствующий рынок гораздо больше. Однако найти хороший вариант, особенно из первых рук, оказывается, не так просто.

В Европе множество специализированных компаний, которые целенаправленно скупают бывшую в употреблении грузоподъемную технику и затем перепродают. Вот несколько наиболее известных: Unilift GmbH & Co.KG, Richter Gabelstapler GmbH & Co., и Trafik Bremen (Германия), Lisman Vorkheftrucks BV (Нидерланды).

Так что если вы попытаетесь найти нужный вам вариант в Европе, то большинство предложений будет от поставщиков-посредников.



**Сергей СУВОРОВ:** техника б/у, прошедшая рециклинг в заводских условиях, — самый безопасный вариант для покупателя.

Что же касается самих производителей техники, то они зачастую забирают свою старую технику в зачет стоимости новой. Такая схема поставки называется trade-in. В результате большинство единиц грузоподъемной техники, после того как она отработала определенное время, либо скупают специализированные компании-посредники, либо их возвращают производителю. Потребителям это выгодно, так как они без лишних хлопот решают вопрос утилизации данной техники.

Еще одна трудность при покупке б/у техники в Европе состоит в оценке ее реального технического состояния. Большинство поставщиков продают погрузчики в состоянии "как есть".

Они, конечно, не скрывают, что тот или иной погрузчик имеет технические недостатки (это могут быть внешние повреждения, утечки рабочих жидкостей, износ колес и т. д.). Однако никто не может гарантировать, что реальная наработка погрузчика соответствует действительности. Нередки случаи, когда за хорошим внешним

видом скрывается плачевное техническое состояние.

После такой покупки может понадобиться капитальный ремонт двигателя или замена тяговой батареи на электропогрузчике или штабелере. На капитальный ремонт двигателя придется потратить не одну тысячу евро, а тяговая батарея на электропогрузчик обойдется больше 3 тыс. EUR.

Тем не менее варианты покупки за границей следует рассматривать. Но в этом случае желательно проверить репутацию поставщика и не увлекаться "экзотическими" марками.

Также необходимо учитывать, что многие производители не имеют официальных представителей в Беларуси. По этой причине не исключены трудности с технической поддержкой. Может оказаться, что заказать запасные части или расходные материалы для проведения техобслуживания довольно проблематично, поскольку документации на такую технику нет. Неизвестна также история ее ремонта и обслуживания. В случае проведения сложных ремонтов может оказаться, что отсутствуют необходимые диагностическое оборудование или элементарные электрические или гидравлические схемы.

Альтернативным вариантом покупки складской техники из "вторых рук" является приобретение ее у местного поставщика. Тем более что выбор как по маркам, так и по цене есть. Цены начинаются от нескольких тысяч долларов. За эти деньги можно приобрести подержанный болгарский или польский погрузчик в работоспособном состоянии. Но не стоит рассчитывать, что он будет постоянно работать без поломок при нагрузке даже несколько часов в день. К тому же запасные части на такие погрузчики в силу их ограниченного присутствия на рынке также недешевы. Будьте готовы к тому, что производительность,

экологичность и расход топлива тоже вас не обрадуют, скорее, наоборот.

**Погрузчики из Японии.** Чтобы приобрести хороший работоспособный погрузчик, придется потратить 12-15 тысяч USD.

На рынке сейчас достаточно предложений неплохих вариантов погрузчиков из Японии. В этой стране довольно жесткие стандарты по своевременности и полноте проведения технического обслуживания грузоподъемной техники. По этой причине там можно найти бывшую в употреблении технику в хорошем состоянии. Нарботка составит 5-6 тысяч моточасов, иногда немного больше.

Правда, в основной массе это будут погрузчики с механической коробкой передач и бензиновым двигателем. Дизельный двигатель и коробка-автомат встречаются реже. Компании, которые поставляют такую технику, как правило, проводят ее подготовку перед продажей (обычно это замена масла, фильтров, технических жидкостей, мелкий ремонт и покраска).

**Самый безопасный вариант.** Самым безопасным вариантом приобретения б/у техники, на наш взгляд, является покупка погрузчиков или штабелеров, прошедших рециклинг в заводских условиях на специализированных предприятиях. Например, один из мировых лидеров среди производителей грузоподъемной техники — немецкая компания STILL GmbH — организовала такое производство на площадке в Бремене (Германия). Туда отправляются погрузчики, штабелеры и другие виды техники STILL из всей Европы, после того как они отработали у заказчика определенное время в аренде или по договору лизинга.

В этом случае все машины проходят вначале диагностику и про-

верку электрических компонентов. Часть техники, имеющая значительный износ, потом продается на вторичном рынке в состоянии "как есть".

Другую часть, пригодную по своему техническому состоянию, отправляют на восстановление. Производится ее полная разборка. Снимаются мачта, двигатели, батарея, противовес и другие узлы. Производится мойка всех компонентов или чистка с помощью сухого льда (если это электрические детали или блоки). Далее все компоненты заново лакируются. При сборке обновляются все наклейки с техническими данными и указаниями по безопасности. Устанавливаются новые шины, если их износ составляет более 20%, и новые вилы, если их износ превышает допустимые в Евросоюзе нормы. Производится замена всех фильтров, масел, технических жидкостей. На технику с электроприводом устанавливается новая тяговая батарея.

Опыт поставки такой техники показывает, что заказчик всегда остается доволен ее качеством. Более того, зачастую уровень качества даже превышает ожидания потребителя. И немудрено: после такого восстановления техника и выглядит как новая, и способна работать как новая. При этом стоимость рециклированного погрузчика в среднем на 30% ниже нового, а стоимость ричтрака может быть ниже на 40-50%. Гарантия составляет 12 месяцев, а срок поставки — в среднем 2-3 недели.

Самое главное — заказчик уверен в качестве поставляемой техники, а клиенты — в надежной и безопасной эксплуатации.

Восстановленные погрузчики, штабелеры и другую грузоподъемную технику марки STILL (Германия) можно приобрести у официального дилера в Беларуси — УП «Техновиза». ■

**ТЕХНОВИЗА**



**СОВРЕМЕННАЯ ТЕХНИКА ДЛЯ СОВРЕМЕННОГО СКЛАДА**

**STILL**

УП «Техновиза» — официальный дилер STILL GmbH (Германия) — поставщик грузоподъемной техники премиум-класса.

+375 17 201 16 51  
+375 29 652 11 40  
+375 29 773 11 40  
www.still.tehnoviza.by  
УП «Техновиза», УНН 190465081



ЕЭП

# В "тройке" появится единый оператор

Какую долю в СП получит Беларусь, пока неизвестно

## Формировать уставный капитал объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК)

Таможенного союза белорусам и казахстанцам, в отличие от россиян, придется в основном живыми деньгами.

Татьяна МАНЕНКО

Железные дороги Беларуси, Казахстана, России заключили соглашение о создании Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК). Это произошло 20 июня в Санкт-Петербурге в рамках Международного экономического форума.

Подписи под соглашением поставили начальник БЖД Владимир Морозов, президент ОАО "Российские железные дороги" Владимир Якунин и президент АО "НК "КТЖ" Аскар Мамин. На церемонии подписания соглашения присутствовал президент России Владимир Путин.

### На первом этапе приоритет

**у РЖД.** Уже известно, что для реализации проекта ОТЛК железные дороги стран "тройки" создадут одноименное юридическое лицо — ОАО "Объединенная транспортно-логистическая компания". РЖД предложили зарегистрировать ОАО в России, однако окончательное решение по месту дислокации логистического оператора пока не определено.

Согласно планам сторон, регистрация ОТЛК как юридического лица возможна уже в текущем году, в то время как внесение терминальных и перевозочных активов со стороны Казахстана и Беларуси завершится, как предполагается, в течение 2014 года.

При этом, как сообщает агентство "Прайм", приоритет в ОТЛК на первом этапе получит РЖД; российская компания внесет в ОТЛК 50% "Трансконтейнера", а Казахстан и Беларусь — небольшие денежные взносы.

"Чтобы не тормозить создание ОТЛК, на первом этапе "Трансконтейнер" передается, белорусы и казахи внесут деньги, потом начинается оценка всех активов, передаваемых в ОТЛК, чтобы определить долю в объединенной компании среди участников", — цитирует агентство слова источника.

В результате РЖД на первом этапе создания единой компании получит приоритет в уставном капитале. Для выравнивания долей партнеров есть несколько вариантов.

"Либо они (Казахстан и Беларусь. — Прим. авт.) деньгами докупают, либо через дивидендную политику. Но через дивидендную политику очень долго получается", — сказал собеседник, отметив при этом, что Казахстан однозначно хочет в итоге получить равные доли в ОТЛК.

В то же время, как заявил "Интерфаксу" в начале июня президент ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) В. Якунин, Беларусь пока не предприняла необходимых законодательных шагов, чтобы иметь "паритет" в ОТЛК.

"У нее (Беларуси. — Прим. авт.) сегодня нет закона о приватизации. Возникает проблема: как взять государственное имущество и отдать в частную компанию? То есть если Беларусь принимает политическое решение продолжать этот проект, то должны быть сделаны определенные законодательные шаги. Хотя есть и другой вариант, о котором говорил Владимир Владимирович Путин. Если участник СП не считает возможным достигнуть паритета, значит, он вносит столько, сколько вносит, и получает соответствующую долю", — отметил В. Якунин.

По его словам, политическая идея равенства в проекте заключается не в "уравниловке", а в привлекательности для всех участников. "Но, чтобы достигнуть этого паритета, нужно соответствующее имущество либо деньги. Если нет, то паритета не будет, но схема останется эффективно работающей с точки зрения всех участников", — подчеркнул он.

При этом глава РЖД заметил, что если Беларусь не будет участвовать в этом проекте, то транзитные пото-

ки, на которые нацелена ОТЛК, "пойдут по тому направлению, которое будет наиболее экономически целесообразным".

По словам В. Якунина, именно развитие отношений и "общей логистики" с Россией "позволило наполнить белорусские контейнерные дворы". "Я, например, помню, когда первый раз приехал в Брест, там даже кошки по контейнерному двору не бегали. Там ничего не было", — заявил В. Якунин.

Он подчеркнул, что в стратегическом плане "идея ОТЛК прекрасно вписывается в концепцию нового транспортного коридора от Китая и стран Тихоокеанского региона через Транссиб, через Казахстан в Европу". "Если мы это реализуем, это будет супервыгодный проект", — подчеркнул он.

Комментируя в апреле тему формирования уставного фонда ОТЛК, В. Якунин отметил, что ценность этой компании — во взаимной передаче бизнеса, который необходим для формирования нового логистического пространства.

По его словам, РЖД внесет в совместное предприятие только свой пакет в "Трансконтейнере" (вагоны и терминалы вносить в новую компа-

## Справка "БР"

Согласно бизнес-плану проекта общий грузооборот к 2020 году в рамках ОТЛК достигнет 4,2 млн. условных единиц измерения оборота (условный 20-тонный контейнер). Дополнительный доход национальных железнодорожных компаний от использования инфраструктуры к 2020 году составит около 1,6 млрд. USD. Соглашение предусматривает инвестиции в подвижной состав, контейнеры, терминалы и другую транспортную инфраструктуру в объеме около 6,2 млрд. USD.

По оценкам БЖД, объем перевозок контейнеров по белорусской магистрали к 2020 году увеличится в 4,5 раза, что, соответственно, повысит выручку от использования железнодорожной инфраструктуры в 4,6 раза, дополнительный вклад в ВВП страны — в 2 раза. Кроме того, это позволит привлечь инвестиции в развитие терминально-складской инфраструктуры Брестского железнодорожного узла.

TCM • NISSAN • HELI • CROWN • ROCLA • HU-LIFT

СКЛАДСКАЯ ТЕХНИКА И КОМПЛЕКТУЮЩИЕ

Наличие филиалов по всей РБ и сервисные выездные бригады

ИДЕАЛЬНОЕ ВРЕМЯ, ЧТОБЫ КУПИТЬ ПОГРУЗЧИК.

С нами легко!

ОАО «Семь холмов»

(017) 291-85-85, (029) 149-09-31, (029) 319-54-08

www.7holmov.com

нию "Трансконтейнер" не будет), а вот Казахстан и Беларусь внесут не только терминалы на границе, но и деньги.

"Что касается Казахстана, они внесут часть тех терминалов на границе, которые у них остались. Они будут вносить их материально и "добывать" недостающее конкретными деньгами. То же самое будет и с белорусами", — заявил В. Якунин.

По его словам, конечная цель проекта — каждой стране может принадлежать по 33% ОТЛК.

**Страсти за кулисами.** Напомним, концепция создания логистического оператора "тройки" была предельно одобрена премьер-министрами стран Таможенного союза 15 июня 2012 года. Тогда речь шла о создании совместной компании по организации железнодорожных контейнерных перевозок на паритетных условиях.

Ранее формировать уставный капитал ОТЛК предполагалось путем оплаты долей акциями предприятий. Отмечалось, что РЖД со своей стороны первоначально внесет 50% + 1 акцию "Трансконтейнера" (РЖД принадлежит в этой компании 50% + 1 акция), Казахстан внесет в СП акции ряда своих "дочек", в том числе АО "Казтранссервис" и АО "Кедентранссервис", Беларусь — терминалы в Бресте и активы "Белинтертранса".

Вице-президент РЖД Салман Бабаев ранее сообщал агентству "Прайм", что стоимость взносов участников будет определяться независимой оценкой, а доля РЖД первоначально будет наибольшей — около 60%. Остальные участники получат возможность дополнить свой вклад до 33-процентной доли после создания ОТЛК. В качестве возможного механизма увеличения долей Казахстана и Беларуси рассматривались имущественные взносы или денежные средства, в том числе возможная капитализация дивидендов, которые направляются впоследствии на инвестиционные цели ОТЛК.

Что касается белорусской стороны, то она давно настаивает на ускорении работ по созданию единого

логистического оператора стран ЕЭП. "Мы в правительстве второй год ставим задачу создания крупного логистического оператора, и Минтранс ее воспринял", — заявил в октябре 2012 года вице-премьер Беларуси Анатолий Калинин.

Между тем еще в конце 2012 года сообщалось, что РЖД не смогли убедить Министерство экономического развития РФ передать контрольный пакет акций "Трансконтейнера" в капитал ОТЛК.

Президент претендующей на приватизацию "Трансконтейнера" российской группы "Сумма" Александр Винокуров недавно пояснил, почему он против создания единого логистического оператора таможенной "тройки". В интервью газете "Ведомости" (от 6 мая 2013 года) он заявил, что считает предложение о внесении пакета "Трансконтейнера" в новую логистическую компанию России, Казахстана и Беларуси "не самой плодотворной идеей".

И не только потому, отметил он, что доли участников в уставном капитале несоизмеримы с их взносами. Как известно, объем перевозок казахстанского партнера в 10 раз меньше, чем у "Трансконтейнера", парк платформ — в 6 раз, количество контейнеров — в 20 раз. Объемы перевозок белорусского "Белинтертранса" в сравнении с российским рынком крайне малы, а из его активов можно назвать только 1.200 платформ и терминал на границе с Польшей в Бресте.

"Почему-то предлагается создавать компанию на паритетных условиях, и при этом механизм какой-либо компенсации со стороны партнеров не определен и не согласован с партнерами. При этом главное, на мой взгляд, в том, что мы должны в первую очередь развивать транзитный потенциал России, прежде всего Транссиб. Очевидно, что маршруты, которые будут приоритетными для создаваемой компании, напрямую конкурируют с российскими. С такой логикой мне сложно согласиться", — отметил А. Винокуров. ■

ГАЗЕЛ БИЗНЕС

Ничего лишнего — только бизнес!

УТИЛИЗАЦИЯ

Выгода 18 000 000 рублей

Во всех дилерских центрах  
Холдинга «БелГАЗавтосервис»

375 17 291-81-11

Узнай на belgaz.by

СЗАО «Дилерский центр ГАЗ «Коледжи» УНП 191432786  
Сертификат №ВУ/112 04.12.093 08831 от 03.01.2011г. до 03.01.2018г.

Материалы страницы подготовила Татьяна МАНЕНОК, MANENOK@BR.MINSK.BY

**ПРОЕКТЫ**

# Дорожный фонд хотят реанимировать

**Минтранс Беларуси намерен добиваться его восстановления, хотя не министерство инициировало отмену этого фонда.**

"Сейчас, чтобы вернуть его обратно, нужны аргументы. Эти аргументы в пользу введения фонда уже высказываются, в том числе губернаторами", — заявил БЕЛТА министр транспорта и коммуникаций Беларуси Анатолий Сивак.

По его словам, "философия" наполнения фонда будет основана, в частности, на сборах за перемещение по платным автодорогам.

Минтранс оформит соответствующее обоснование необходимости восстановления дорожного фонда. Но для того чтобы выйти с подобной идеей в Совет министров, важно заручиться поддержкой ряда министерств, в первую очередь Минфина и Минэкономики, подчеркнул А. Сивак.

Но, по его словам, нельзя рассчитывать, что дорожный фонд может заработать уже в будущем году, ведь проект бюджета-2014 будет обсуждаться в сентябре текущего года.

Председатель Гомельского облисполкома Владимир Дворник в марте

## Справка "БР"

Чтобы довести все республиканские дороги страны до нормативных параметров, нужно отремонтировать 6.469 км дорог (в том числе капитальным ремонтом — 2.406 км). При этом около 98% (12.578 км) республиканских автодорог эксплуатируются с просроченными межремонтными сроками.

В Беларуси в 2013 году нужно провести неотложный капремонт на 848 км дорог, на что потребуется более 1,2 трлн. BYR. Срочному текущему ремонту подлежат 1.282 км автодорог с общим объемом вложений более 1,3 трлн. BYR. Департамент также планирует в этом году ввести в эксплуатацию 102,5 км дорог и 299 погонных метров мостов.

на пресс-конференции отметил, что после того как перестал существовать специализированный дорожный фонд, объем финансирования на проведение дорожного строительства и ремонтных работ в области уменьшился в 3 раза. По его словам, поспособствовать восстановлению былого качества белорусских дорог во многом могло бы воссоздание в стране дорожного фонда.

Тема реанимации дорожного фонда в Беларуси была актуализирована 19 апреля депутатом Сергеем Боханом после обращения А. Лукашенко с посланием к белорусскому

народу и Национальному собранию.

"У нас дороги плохие не только потому, что не хватает денежных средств или еще чего-то, — в любом государстве этих денег всегда не хватает. Вопрос в том, насколько рационально используются эти денежные средства", — сказал А. Лукашенко.

По его мнению, главная причина плохого состояния дорог в стране — это разгильдяйство. "Разгильдяйство! И ему в этом году, с этим финансированием, с этими деньгами будет положен конец. Это я вам гарантирую", — заявил А. Лукашенко.

Он пообещал в ближайшее время разобраться со всем дорожным хозяйством. "Мы несколько раз подходили к этому вопросу, принимали определенные решения. Я посмотрю, как они выполнены, эти решения, и что надо сделать для того, чтобы здесь мобилизоваться", — отметил А. Лукашенко.

Говоря о целесообразности рассмотрения вопроса о возврате к формированию дорожного фонда, президент высказал мнение, что, возможно, он был отменен несвоевременно, однако создавать его искусственно не надо.

"Как только мы почувствуем, что у нас море строителей, дорожников и проблем на дорогах тьма, что мы можем и нужно сделать больше, но

не хватает денег, мы это сделаем. Мы вместе с вами примем это решение", — сказал А. Лукашенко.

Он заявил, что не согласен с позицией правительства по данному вопросу: "В правительстве бытует мнение, что не надо дорожный фонд возвращать, потому что это лишняя налоговая нагрузка. Я так не считаю".

По его словам, решение о возврате дорожных фондов будет принято позднее. Пока же необходимо решить другие задачи, которые лежат на поверхности.

В частности, А. Лукашенко пообещал "повернуть дорожников к дорогам" — "они элементарного не делают, но умеют делать".

Как было сказано, в ближайшее время будут запланированы мероприятия с участием президента, которые позволят решить эту проблему.

Дорожный фонд существовал в Беларуси до 2010 года. Он формировался, в частности, за счет акцизов с бензина, налогов при покупке автомобиля. Фонд позволял транспортникам реализовывать многие проекты. Это был целевой источник сборов для содержания, ремонта и строительства новых дорог в Беларуси. В 2010 году в связи со вступлением в силу нового Бюджетного кодекса дорожный фонд был упразднен, и ситуация с финансированием дорожного хозяйства заметно обострилась. ■

## КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

# "Викинг" стремится в Турцию

**Маршрут совместного проекта грузовых контейнерных перевозок Литвы, Беларуси и Украины — контейнерного поезда "Викинг" — к концу 2013 года протянется через Болгарию и Румынию до Турции в обход Черного моря.**

Ранее предполагалось, что "Викинг" соединит Украину с Турцией через Черное море. Но из-за высоких тарифов заинтересованные стороны не смогли найти общий язык с морскими линиями. Поэтому участники проекта решили доставлять грузы в Турцию через Болгарию и Румынию.

Болгария уже приняла решение присоединиться к проекту "Викинг". Вслед за ней в конце февраля 2013 года Румынская национальная железнодорожная компания грузовых перевозок CFR Marfa подписала меморандум о сотрудничестве с Литовской железной дорогой и намерена присоединиться к "Викингу".

Также ведутся переговоры с Грузией, Турцией, Азербайджаном и Скандинавскими странами, администрации железных дорог которых также изъявили желание участвовать в проекте. В сотрудничестве с проектом "Викинг" заинтересованы и шведские железнодорожники, которые уже предложили перевозить контейнерным поездом из Швеции в Россию комплектующие детали для автомобилей.

Между тем в ходе состоявшегося в Минске IV заседания Координационного совета по развитию перевозок грузов в направлении Бал-

тийское море — Черное море литовская сторона обратила внимание, что в 2012 году поездом "Викинг" по территории Литвы перевезено лишь 49,27 тыс. TEU, что составляет 88% к аналогичному периоду 2011 года. Основная причина снижения объемов перевозок — изменение конъюнктуры рынка, обусловленное падением перевозок легковых автомобилей в Беларусь, а также нехватка подвижного состава.

Падение перевозок "Викингом" в Литве наблюдается и в этом году. За 2 месяца 2013 года по территории Литвы "Викинг" перевез 6,65 тыс. TEU, что составляет 82,5% к аналогичному периоду 2012 года. При этом в сообщении Литва — Беларусь объемы перевозок сократились с 6,92 тыс. до 6,19 тыс. TEU, а в сообщении Литва — Украина — с 1,14 тыс. до 0,46 тыс. TEU.

По мнению литовской стороны, основной причиной снижения объемов перевозок в сообщении Литва — Беларусь является значительное повышение тарифов Белорусской железной дороги (БЖД) на импортно-экспортные перевозки.

БЖД значительно повысила импортно-экспортные тарифы за перевозку контейнеров поездом "Викинг" с 1 января 2013 года. В отдельных случаях повышение достигло 40%, что отрицательно сказывается на уровне объемов перевозок и в перспективе может привести к еще большему падению показателей "Викинга", отмечают специалисты.

Белорусская сторона поясняет, что вынуждена была повысить тарифы в целях своевременного выполнения Беларусь международных обязательств по унификации тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом.



**Повышение железнодорожных тарифов стимулировало автоперевозки.**

Беларусь таким образом реализует одно из основных соглашений по формированию ЕЭП, которое страны таможенной "тройки" подписали в декабре 2010 года, — Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики.

Согласно документу тарифы на перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования во внутрисубъектном сообщении установлены в размерах, обеспечивающих унификацию тарифов по видам сообщений (экспортный, импортный и внутригосударственный тарифы на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов). Уровень тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования дифференцирован в зависимости от вида грузов, расстояния перевозок, типа подвижного состава, принадлежности вагонов и т. д.

Новые тарифы БЖД применяются с 1 января 2013 года для осуществления расчетов за перевозки грузов по территории Беларуси во всех видах сообщений, за исключением транзитных перевозок.

После унификации тарифов в рамках таможенной "тройки" изме-

нились также и тарифы при перевозках грузов в составе контейнерного поезда "Викинг" в экспортном и импортном сообщениях (в транзитном сообщении тарифы остались без изменений).

Чтобы в новых условиях сохранить грузопоток и создать условия для конкуренции с другими видами транспорта, БЖД, со своей стороны, предоставила дополнительные понижающие коэффициенты в экспортном и импортном сообщениях на перевозки грузов в составе поезда "Викинг".

В результате стоимость перевозки грузов в 20-футовых контейнерах в составе поезда "Викинг" стала ниже на 20-32% (в зависимости от станции погрузки) по сравнению с прошлым годом, а в 40-футовых контейнерах — повысилась на 3-24%.

При этом белорусская сторона обращает внимание, что при одинаковом уровне тарифов в экспортном и импортном сообщениях при перевозке грузов в составе "Викинга" объемы перевозок в Украину увеличились в 1,3 раза, на другие порты Балтии в составе контейнерного поезда "Зубр" (совместный проект Украины, Беларуси, Латвии и Эстонии) перевозки также увеличились в 1,8 раза, в то время как на Литву они снизились на 10,6%.

С другой стороны, повышение железнодорожных тарифов послужило стимулом для активизации автомобильных перевозок. Благодаря в том числе более низкой цене на белорусский бензин перевозчиком стало выгоднее забирать грузы в Литве и перевозить их в Беларусь автомобильным транспортом. Хотя столь же очевидно, что перевезти столько грузов, сколько может перевезти контейнерный поезд, автоперевозчики не в состоянии.

## Справка "БР"

Поезд комбинированного транспорта "Викинг" — совместный проект железных дорог Литвы, Украины и Беларуси, стивидорных компаний и портов Клайпеда, Ильичевск и Одесса. Маршрут проходит через Украину, Беларусь и Литву и соединяет цепь морских контейнерных и контейнерных линий Балтийского региона с аналогичной системой Черного, Средиземного и Каспийского морей.

Поезд "Викинг" начал курсировать в феврале 2003 года. За это время он проехал около 2,3 млн. км, перевез более 4,8 млн. т грузов. В 2012 году им перевезено 58,9 тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте.

Между тем, как заявил заместитель директора Дирекции по грузовым перевозкам по вопросам развития АО "Литовские железные дороги" Стасюнас Саулюс в ходе презентации в конце мая проекта "Викинг" в рамках международной выставки "ИнтерТранспорт" (Одесса), с подключением новых стран-участниц к проекту "Викинг" перевозки этим маршрутом становятся реально конкурентными морским и автомобильным контейнерным перевозкам.

Так, стоимость перевозки 20- и 40-футового контейнера по маршруту Турция — Болгария — Румыния — Украина — Беларусь — Литва с использованием поезда "Викинг" составит, соответственно, 1.400 и 2.065 USD, время доставки — 8 суток. Автоперевозчики доставят контейнер быстрее, однако дорожке: цена — 3.850 USD за любой типоразмер.

Такое удорожание даже на фоне ускорения перевозки (до 6 суток) делает железнодорожный транспорт реальным конкурентом автомобильному, отметил С. Саулюс.

Морская перевозка обойдется в 1.000 и 1.500 USD соответственно, однако займет 20 суток. Следовательно, железнодорожный транспорт и здесь достаточно конкурентоспособен, резюмировал представитель ЛЖД. ■

## РАЗРЕШИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА

# "К либерализации надо двигаться плавно"

**Свободная торговля и свободные транспортные услуги в ЕЭП** — на реализации этого принципа при создании Евразийского экономического союза настаивает белорусская сторона.

Татьяна МАНЕНОК

Беларусь давно и настойчиво требует скорейшей либерализации транспортных услуг в ЕЭП — в ближайшие 1-2 года, включая каботажные перевозки. Открытие российского рынка, по оценкам, позволит белорусским автоперевозчикам как минимум удвоить объемы грузоперевозок.

Документами ЕЭП обозначен срок формирования свободного рынка услуг в Таможенном союзе — 2015 год. Следовательно, как рассчитывает белорусская сторона, к этому сроку в таможенной "тройке" должен быть либерализован и рынок автоперевозок.

Однако ни Казахстан, ни Россия к этому не готовы. По их прогнозам, полную либерализацию рынка транспортных перевозок в ЕЭП следует ожидать не раньше 2020 года.

Белорусский премьер Михаил Мясникович 12 июня использовал трибуну форума "Евразийская экономическая перспектива", чтобы в очередной раз подчеркнуть: сохранение квотирования грузоперевозок на территории ТС недопустимо.

По его словам, еще один серьезный барьер в ЕЭП — принцип резидентства декларантов при таможенном оформлении товаров, который не допускает таможенного оформления в любой стране Таможенного союза, что, по сути, нарушает базовые принципы созданного союза. Разные ставки НДС в государствах — членах ТС также сдерживают процессы либерализации транспортных услуг.

"Это уже не общий рынок, когда страна в одностороннем порядке может предоставлять своим резидентам льготы по растаможиванию товаров фактически за счет других стран — участников Таможенного союза", — заявил М. Мясникович.

Острейшая дискуссия по поводу целесообразности скорой отмены разрешительной системы на автоперевозки развернулась на профильной секции в рамках состоявшегося 3 июня в Минске Форума деловых людей стран ЕЭП. В дискуссии приняли участие не только участники рынка, представители заинтересованных сторон, но и члены Евразийской экономической комиссии.

Основной тон дискуссии задавала белорусская сторона. "Мы не имеем права замкнуть все автоперевозки на двусторонней основе", — заявил председатель Белорусской ассоциации международных автоперевозчиков БАМАП Николай Боровой.

Он подчеркнул, что квотная система подхода в области автотранспорта — серьезный барьер в интеграционном процессе экономик стран "тройки". "Мы должны исходить из того, что транспорт должен передвигаться по территории ЕЭП свободно. Это не дело, когда белорусский автотранспорт не может сегодня обеспечить перевозки из Казахстана в РФ, а российский пере-



возчик — из Беларуси в Казахстан", — сказал Н. Боровой.

Причем белорусская сторона рассматривает либерализацию автоперевозочных услуг как возможность повышения эффективности работы автотранспорта и увеличения коэффициента использования пробега, то есть как основу для снижения транспортных издержек.

По словам Н. Боровой, данное решение помогло бы усилить транзитный потенциал стран "тройки". Сейчас объем грузопотоков, которые идут из азиатского региона в Западную Европу, в среднем превышает 140 млн. тонн грузов в год. При этом лишь 4 млн. тонн приходится на транзит через Беларусь, что "крайне мало".

Поэтому, как отмечалось, правительства стран "тройки" должны работать на усиление общего потенциала международных перевозчиков таможенной "тройки", а не отстаивать узконациональные интересы.

Оппонентов у представителя белорусской стороны было немало. В этом качестве выступил и замдиректора Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК Максим Асаул.

"Не надо полагать, что ЕЭП и единый рынок транспортных услуг — это синонимы, — отметил один из оппонентов. — Безусловно, мы должны стремиться к полной либерализации автомобильных перевозок в ЕЭП, но идти к либерализации постепенно".

Нужно комплексно решать эти вопросы, отмечали выступающие. Чтобы отменить принцип резидентства, недостаточно убрать одну статью в Таможенном кодексе, — этот вопрос завязан не только на таможенные, но и на налоговые платежи, к тому же с повестки дня не снят вопрос валютного контроля. Кроме того, для его решения нужно наладить эффективное межведомственное информационное взаимодействие, сначала — на национальном уровне, а потом — и на межгосударственном.

Ряд выступающих высказали солидарную позицию. "Мы — за, — отметили они, — однако транспортные налоги в странах "тройки" разные, подходы — тоже". Поэтому нужно поэтапно гармонизировать подходы. Но нельзя ставить временные рамки, например, отменить разрешительную систему на автоперевозки к 2014 или 2015 году. Этого не произойдет, потому что нет у нас пока равных условий, подчеркивали оппоненты.

"Но разве не пришло время отменить нынешнюю систему квотирования автоперевозок?" — не согласился Н. Боровой.

"Я считаю: не пришло, — сказал М. Асаул. — Для того чтобы ее отменить, как мы понимаем (и так понимает ЕЭК), необходимо унифицировать национальные законодательства, прежде всего, в части налоговой системы. Если мы сейчас отменим

Не все участники ТС спешат либерализовать автоперевозки.

разрешительную систему внутри трех стран, это приведет к тому, что кто-то из автоперевозчиков будет неконкурентоспособным".

В качестве примера выступающий привел ставку НДС. В Казахстане она составляет 12%, в РФ и Беларуси — выше. Понятно, какие страны проиграют. Что касается обучения и подготовки персонала, то в Беларуси — замечательная профподготовка, а в РФ и Казахстане этого нет. В итоге "понятно, что наши перевозчики будут неконкурентоспособны", отметил М. Асаул.

Поэтому, по его словам, "торопиться с этим вопросом не надо", к либерализации автоперевозок "надо идти плавными шагами".

Первый этап — это отмена внутренних разрешений в ЕЭП. Россия и Беларусь уже отменили разрешительную систему в двусторонних перевозках. Недавно Беларусь и Казахстан приняли решение ввести безразрешительную систему на автоперевозки в двустороннем сообщении — соответствующий документ был подписан 25 апреля 2013 года (он вступает в силу после завершения внутригосударственных процедур, которые могут продлиться до 2014 года).

Второй этап, по словам М. Асаула, — плавная гармонизация законодательства в таможенной "тройке".

Такая скорость белорусскую сторону явно не устраивает. "Не созрели равные условия для конкуренции? Вы боитесь конкуренции с нашими автоперевозчиками, которые делают всего 14 тысяч перевозок? Не думаю, что они сделают погоду на рынке", — не согласился Н. Боровой.

По его словам, в Европу автотранспортом направляется 16 млн. тонн грузов в год, а "мы имеем только 10% этих грузов".

"Не думаю, что белорусы будут превалять в автоперевозках. Хотелось бы, чтобы превалявали достойные, которые смогут на хорошем подвижном составе, с обученным персоналом добиваться хороших результатов. Ведь российскому покупателю не важно, кто привез товар, ему важно, чтобы продукт стоил дешевле", — подчеркнула председатель БАМАП.

По его словам, если экономика стран "тройки" правильно понимают нынешние задачи, то они должны "стимулировать развитие этого направления, чтобы это приносило реальную выгоду нам, потребителям, а не ведомствам".

"Уверен, только здоровая конкуренция поможет наладить процесс управления ценой товара. Никогда административным путем результата достичь невозможно — это только усложняет ситуацию для всех", — подчеркнул Н. Боровой. ■

## ОГРАНИЧЕНИЯ

# С верой в Медведева

(Окончание. Начало на 15-й странице.)

На примере собственного предприятия руководитель ассоциации продемонстрировал структуру спада. Коэффициент выпуска машин остался на уровне 0,9 (9 из 10 машин находятся на линии и одна — в ремонте), километраж — тоже прежний (10-11 тысяч км в месяц). В то же время денежная выработка в месяц на одно транспортное средство по сравнению с прошлым годом упала на 15-25%.

"Это происходит потому, что уже год-полтора как рынок отрегулировал цены на более низком уровне, — объяснил Н. Горбель. — Поэтому рост выручки можно планировать только за счет экстенсивных мер, но не за счет производительности".

Какой бы аспект своего бизнеса ни начинали освещать участники пресс-конференции, они рано или поздно сворачивали на самую большую тему — убытки белорусских компаний в связи с действием разрешительной системы перевозки грузов из третьих стран в страны ТС.

"О чем вы говорите!" — примерно в таком эмоциональном ключе воспринимали бизнесмены вопросы о проблемах иностранных перевозчиков на территории ТС. "У нас внутри ЕЭП масса проблем", — напомнили перевозчики о дефиците квот в/из третьих стран и запрете на каботажные перевозки.

"Если в нашу сторону едет француз или испанец, то он может загрузиться до Польши, а мы почему-то из Екатеринбурга до Смоленска загрузиться не можем, — делились наболевшим предприниматели. — То есть можем, но это будет нарушение, за которое полагается штраф 500 тыс. RUB".

Отдельные претензии белорусов — к двусторонним договоренностям России с Польшей и Литвой об обмене квотами по потребности. На фоне нерешенных проблем внутри ЕЭП открытие Москвой рынка странам ЕС вызывает особое раздражение белорусской стороны.

"У поляков порядка 200 тыс. автомобилей, а у белорусов — 10-12 тыс. Можете себе представить? — возмущается председатель правления ООО "Группа "ВИТ-Юнион" Вячеслав Довнар. — Россия не допускает нас на свой рынок, а Польша — добро пожаловать. Для нас сегодня это трагедия. Единственный выход у перевозчиков — идти на дальние расстояния, в Казахстан, Узбекистан, Азербайджан". Причем на дальние страны надежды тоже мало: уже в марте-апреле разрешения от некоторых стран на 2013 год иссякли.

**Премьер бизнесу не товарищ.** Белорусская сторона регулярно докладывает об усилиях, направленных на либерализацию рынка транспортных услуг внутри ЕЭП. Вот и с Казахстаном в апреле удалось подписать протокол межправительственного согла-

шения о введении безразрешительной системы автоперевозок в двустороннем и транзитном сообщении.

Однако ключевая цель — снятие ограничений на перевозки грузов в/из третьих стран в отношениях с таможенными партнерами — по-прежнему далека. Как рассказывают чиновники Минтранса, Россия и Казахстан "к этому вопросу довольно ревностно относятся" и на переговорах в ЕЭК "всячески стараются дату окончательной либерализации оттянуть". Так, по версии Москвы, окончательная либерализация в транспортной сфере наступит не раньше 2020 года.

Тем радостнее белорусские транспортники восприняли выступление премьер-министра РФ Дмитрия Медведева на форуме деловых людей ЕЭП в Минске 31 мая, в котором тот, как известно, провозгласил отказ от всяческих экономических барьеров в отношениях трех стран с момента пуска Евразийского экономического союза.

В "БАМЭ" это восприняли как твердое обещание отменить разрешительную систему грузоперевозок не позднее 1 января 2015 года. Но в то же время там заметили, что на уровне ниже премьерского настроения российской делегации были прежние.

"Перед приездом премьеров выступал на секции замдиректора Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК Максим Асаул, — привел пример Н. Горбель. — Говорил вокруг да около и ничего не сказал. Я задал конкретный вопрос: предполагает ли вы, что к 1 января 2015 года разрешительная система будет отменена? Но конкретного ответа не получил. А Курушин (гендиректор АСМАП — российской Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Андрей Курушин. — Прим. авт.) говорил, что нужно все гармонизировать, состыковать, пересмотреть и что на это 20 лет понадобится. А еще, мол, нужно согласие российских перевозчиков получить".

Из выступления же российского перевозчика якобы следовало, что отмена разрешительной системы вообще невозможна, так как россияне всегда будут защищать свой рынок от конкурентов. "И у меня тогда тоже было ощущение, что этого никогда не случится, — поделился впечатлениями от того секционного заседания Н. Горбель. — Но когда я Медведева послушал, то стал более оптимистично смотреть на эту тему. Ну что ж, будем верить — он все-таки премьер-министр".

Разгорячившись от обсуждения большой темы, транспортники резанули правду-матку: в России, дескать, идет борьба между "двумя политическими кланами". "Сегодня победил клан АСМАП, а клан Минтранса проиграл", — поделились кулуарной информацией бизнесмены.

Из вышесказанного следует, что для претворения обещания Медведева в жизнь российским чиновникам потребуются преодолеть большое сопротивление бизнеса. ■



Единственный выход для перевозчиков — идти на дальние расстояния.